

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, NOVEMBER 30, 2005

OTTAWA, LE MERCREDI 30 NOVEMBRE 2005

Statutory Instruments 2005

Textes réglementaires 2005

SOR/2005-335 to 345 and SI/2005-114 to 117

DORS/2005-335 à 345 et TR/2005-114 à 117

Pages 2568 to 2649

Pages 2568 à 2649

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 12, 2005, and at least every second Wednesday thereafter.

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

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

For residents of Canada, the cost of an annual subscription to the *Canada Gazette* Part II is \$67.50, and single issues, \$3.50. For residents of other countries, the cost of a subscription is US\$67.50 and single issues, US\$3.50. Orders should be addressed to: Government of Canada Publications, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

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

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

AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* Partie II est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 12 janvier 2005, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

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

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

Pour les résidents du Canada, le prix de l'abonnement annuel à la *Gazette du Canada* Partie II est de 67,50 \$ et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$. Pour les résidents d'autres pays, le prix de l'abonnement est de 67,50 \$US et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$US. Veuillez adresser les commandes à : Publications du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

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

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

Registration
SOR/2005-335 November 10, 2005

CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ACT

Regulations Amending the Comprehensive Study List Regulations

The Minister of the Environment, pursuant to paragraph 58(1)(i)^a of the *Canadian Environmental Assessment Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Comprehensive Study List Regulations*.

Ottawa, Ontario, November 4, 2005

Stéphane Dion
Minister of the Environment

REGULATIONS AMENDING THE COMPREHENSIVE STUDY LIST REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The definition “exploratory drilling” in section 2 of the *Comprehensive Study List Regulations*¹ is repealed.
2. Section 15 of the schedule to the Regulations is repealed.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

This regulatory amendment changes the type of environmental assessment (EA) required for the first exploratory drilling project in an offshore area from the comprehensive study type to the screening type. This is achieved by the removal of the term “exploratory drilling” and section 15 from the *Comprehensive Study List Regulations* established under the *Canadian Environmental Assessment Act* (the Act).

The definitions of “offshore” and “exploratory drilling” in the *Comprehensive Study List Regulations* are respectively:

“offshore” means located in

(a) a submarine area described in paragraph 3(b) of the *Canada Oil and Gas Operations Act* in respect of which an authorization under that Act is required for the exploration and drilling for, or the production, conservation, processing or transportation of, oil or gas, or

Enregistrement
DORS/2005-335 Le 10 novembre 2005

LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Règlement modifiant le Règlement sur la liste d'étude approfondie

En vertu de l'alinéa 58(1)i)^a de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*^b, le ministre de l'Environnement, prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la liste d'étude approfondie*, ci-après.

Ottawa (Ontario) le 4 novembre 2005

Le ministre de l'Environnement,
Stéphane Dion

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA LISTE D'ÉTUDE APPROFONDIE

MODIFICATIONS

1. La définition de « forage exploratoire », à l'article 2 du *Règlement sur la liste d'étude approfondie*¹, est abrogée.
2. L'article 15 de l'annexe du même règlement est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Cette modification du règlement change le type d'évaluation environnementale (EE) requis pour le premier projet de forage exploratoire dans une zone au large des côtes. Le projet serait alors soumis à un examen préalable plutôt qu'à une étude approfondie. À cette fin, il faut supprimer l'expression « forage exploratoire » et l'article 15 du *Règlement sur la liste d'étude approfondie* adopté en application de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (la Loi).

Le *Règlement sur la liste d'étude approfondie* définit les expressions « au large des côtes » et « forage exploratoire » comme suit :

« au large des côtes » se dit d'un élément ou d'une action situé dans l'une ou l'autre des zones suivantes :

a) une zone sous-marine décrite à l'alinéa 3b) de la *Loi sur les opérations pétrolières au Canada*, à l'égard de laquelle une autorisation est exigée aux termes de cette loi en vue de

^a S.C. 2003, c. 9, s. 28(1)

^b S.C. 1992, c. 37

¹ SOR/94-638

^a L.C. 2003, ch. 9, par. 28(1)

^b L.C. 1992, ch. 37

¹ DORS/94-638

(b) an area in respect of which an authorization under the *Canada-Newfoundland Atlantic Accord Implementation Act* or the *Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act* is required for the exploration and drilling for, or the production, conservation, processing or transportation of, oil or gas.

“exploratory drilling” means

(a) in an area to which the *Canada Oil and Gas Operations Act* applies, the drilling of an exploratory well as that expression is defined in the *Canada Oil and Gas Drilling Regulations*,

(b) in an area to which the *Canada-Newfoundland Atlantic Accord Implementation Act* applies, the drilling of an exploratory well as that expression is defined in the *Newfoundland Offshore Petroleum Drilling Regulations*, and

(c) in an area to which the *Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord* applies, the drilling of an exploratory well as that expression is defined in the *Nova Scotia Offshore Petroleum Drilling Regulations*.

Section 15 of the Schedule to the *Comprehensive Study List Regulations* describes when an offshore drilling project is subject to a comprehensive study, and is worded as follows:

A proposed offshore exploratory drilling project that is located outside the limits of a study area delineated in:

(a) an environmental assessment of a project for the exploratory drilling for, or production of, oil or gas in an offshore location that was conducted by a review panel or as a comprehensive study under the *Canadian Environmental Assessment Act*; or

(b) an environmental assessment of a proposal for the exploratory drilling for, or production of, oil or gas in an offshore location that was conducted by a Panel under the *Environmental Assessment Review Process Guidelines Order*.

Background

The Act requires federal authorities to ensure that EAs are conducted if either they are the proponent of a project; or, they intend to enable a project to proceed by providing funding, by disposing of federal lands, or by issuing permits, licences or approvals under provisions listed in the *Law List Regulations*. An EA is an assessment of the environmental effects of a project. It includes a consideration of the significance of those environmental effects, and an identification of any measures needed to mitigate any significant adverse effects.

A project can be either an undertaking in relation to a physical work, or an undertaking not related to a physical work that is described in the *Inclusion List Regulations* established under the Act. Physical works are entities that are constructed and have a fixed location.

la recherche, notamment par forage, de la production, de la rationalisation de l'exploitation, de la transformation ou du transport du pétrole ou du gaz;

b) une zone à l'égard de laquelle une autorisation est exigée, aux termes de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada — Terre-Neuve* ou de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers* en vue de la recherche, notamment par forage, de la production, de la rationalisation de l'exploitation, de la transformation ou du transport du pétrole ou du gaz.

« forage exploratoire »

a) Dans une zone à laquelle s'applique la *Loi sur les opérations pétrolières au Canada*, le forage d'un puits de prospection au sens du *Règlement concernant le forage des puits de pétrole et de gaz naturel au Canada*;

b) dans une zone à laquelle s'applique la *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada — Terre-Neuve*, le forage d'un puits d'exploration au sens du *Règlement sur le forage pour hydrocarbures dans la zone extracôtière de Terre-Neuve*;

c) dans une zone à laquelle s'applique la *Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers*, le forage d'un puits d'exploration au sens du *Règlement sur le forage pour hydrocarbures dans la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse*.

L'article 15 de l'annexe du *Règlement sur la liste d'étude approfondie* décrit les situations où un projet de forage au large des côtes doit faire l'objet d'une étude approfondie. Voici le libellé de cet article :

Projet de forage exploratoire au large des côtes, situé à l'extérieur des limites de toute zone d'étude établies dans l'une des évaluations environnementales suivantes :

a) celle visant un projet de forage exploratoire de pétrole ou de gaz au large des côtes, ou de production de pétrole ou de gaz au large des côtes, et effectuée sous forme d'étude approfondie ou par une commission sous le régime de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*;

b) celle visant une proposition de forage exploratoire de pétrole ou de gaz au large des côtes ou de production de pétrole ou de gaz au large des côtes et effectuée par une commission sous le régime du *Décret sur les lignes directrices visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement*.

Contexte

Les autorités fédérales sont tenues, en vertu de la Loi, de mener une EE lorsqu'elles agissent à titre de promoteur d'un projet ou si elles prévoient permettre à un projet d'aller de l'avant en lui fournissant une aide financière, en cédant un terrain appartenant au gouvernement fédéral ou encore en délivrant un permis, une licence ou une approbation aux termes des dispositions prévues dans le *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées*. L'EE consiste à étudier les effets environnementaux d'un projet. À cette fin, on doit notamment envisager l'ampleur de ces effets et déterminer des moyens d'atténuer les effets négatifs importants.

Un projet s'entend d'une activité liée ou non liée à un ouvrage, mais qui est décrite dans le *Règlement sur la liste d'inclusion*, règlement d'application de la Loi. Un ouvrage est une entité construite par l'homme et dont l'emplacement est fixe.

Types of EA under the Act

There are four types of EA: a screening, a comprehensive study, a mediation process and a panel review. The four types of EA are not mutually exclusive as some projects may undergo more than one type of EA.

The majority of federal government projects requiring an EA undergo either a screening or a comprehensive study. These types of EA fall under a “self-directed” category since the responsible federal authority — known as a “responsible authority”— is the body required to ensure that the assessment is carried out in compliance with the Act. The other two types of federal EA, mediation and panel review, fall under an independent assessment category.

The two types of EA under the independent assessment category are carried out less frequently and in line with a basis prescribed in the Act. They are under the independent category because mediators and panels are appointed by the Minister of the Environment to conduct an EA independent of government. The Minister, following consultations with the responsible authority, appoints members of the panel and establishes its terms of reference. The public participation aspects of EA are more extensive in the independent category than they are in the self-directed category.

Whichever type of EA is carried out, the primary purpose is always the same: to determine whether or not a project, taking into account any mitigation measures, is likely to result in significant adverse environmental effects.

A screening is a systematic approach to documenting the environmental effects of a project and determining the need to eliminate or minimize (mitigate) these effects; the need to modify the project; or, the need to recommend further assessment through mediation or a panel review.

A screening must address the following:

- the environmental effects of the project including cumulative effects, and the effects of possible accidents or malfunctions;
- the significance of the environmental effects;
- technically and economically feasible measures that would reduce or eliminate any significant adverse environmental effects of the project;
- any other matter relevant to the screening that the responsible authority may feel is necessary for an accurate assessment of the environmental effects; and
- public comments, if any.

In addition, if a screening has identified the need for further review, the responsible authority must refer a project to the Minister of the Environment for referral to a mediator or a review panel. The circumstances for concluding that there is the need for further review are that a screening EA has led to the determination that it is uncertain whether the project is likely to cause significant adverse environmental effects, the project may cause significant adverse environmental effects that may be justified in the circumstances, or, public concerns warrant a reference of the project to a mediator or review panel. In addition, where at any time during a

Types d'EE prévus par la Loi

Il existe quatre types d'EE : l'examen préalable, l'étude approfondie, la médiation et l'examen par une commission. Les quatre types d'évaluation ne sont pas mutuellement exclusifs car il arrive qu'un projet fasse l'objet de plusieurs types d'évaluation.

La majeure partie des projets du gouvernement fédéral qui doivent faire l'objet d'une EE sont soumis à un examen préalable ou à une étude approfondie. Ces deux types d'évaluation appartiennent à la catégorie « auto-évaluation » car l'autorité fédérale qui en est responsable, désignée par l'expression « autorité responsable », est l'organisme qui est tenu de veiller à ce que l'évaluation soit menée conformément à la Loi. Les deux autres types d'évaluation, soit la médiation et l'examen par une commission, appartiennent à la catégorie « évaluation indépendante ».

On recourt moins fréquemment aux deux types d'EE de la catégorie des évaluations indépendantes. Le cas échéant, ces évaluations sont menées conformément aux dispositions prévues par la Loi. Elles appartiennent à cette catégorie car les médiateurs ou les commissions sont chargés par le ministre de l'Environnement de mener des EE non subordonnées au gouvernement. Le ministre, à la suite de consultations menées auprès de l'autorité responsable, nomme les membres de la commission et détermine son cadre de référence. Les aspects liés à la participation du public à l'EE sont davantage exhaustifs pour les évaluations indépendantes qu'ils ne peuvent l'être pour les auto-évaluations.

Quel que soit le genre d'EE, le but premier demeure toujours le même : déterminer si un projet, compte tenu des mesures d'atténuation qui sont proposées, risque ou non de produire d'importants effets environnementaux négatifs.

L'examen préalable est une démarche systématique permettant de documenter les effets environnementaux d'un projet et de déterminer la nécessité de supprimer ou de réduire le plus possible ces effets (c.-à-d. les atténuer), de modifier le projet ou encore de recommander d'approfondir l'évaluation au moyen de la médiation ou d'un examen par une commission.

L'examen préalable doit aborder les aspects suivants :

- les effets environnementaux du projet, notamment les effets cumulatifs, ainsi que les effets que pourrait produire un accident ou un mauvais fonctionnement d'une composante du projet;
- l'ampleur des effets environnementaux;
- les mesures, qu'on croit réalistes sur les plans technique et économique, qui permettraient de réduire ou de supprimer tout effet environnemental négatif du projet qui serait jugé important;
- toute autre question pertinente à l'examen préalable que l'autorité responsable pourrait juger nécessaire pour assurer l'exactitude de l'évaluation des effets;
- les commentaires du public, le cas échéant.

En outre, lorsqu'un examen préalable démontre la nécessité d'approfondir l'évaluation, l'autorité responsable doit renvoyer le projet au ministre de l'Environnement qui le renverra devant un médiateur ou une commission d'examen. L'examen préalable peut conclure à la nécessité d'approfondir l'EE quand : il y a incertitude quant à la probabilité que le projet entraîne d'importants effets environnementaux négatifs, le projet pourrait causer d'importants effets environnementaux négatifs qui seraient justifiés dans les circonstances et les préoccupations du public justifient que le projet soit renvoyé à un médiateur ou à une commission

screening EA the Minister of the Environment is of the opinion that a project may cause significant adverse environmental effects, or public concerns warrant a reference to a mediator or a review panel, the Minister may refer the project to a mediator or a review panel.

A small number of classes of projects require a comprehensive study. As set out in paragraph 58(1)(i) of the Act, these are projects which have been included in the *Comprehensive Study List Regulations* because the Minister of the Environment is satisfied that they are likely to have significant adverse environmental effects.

A comprehensive study addresses the same factors as a screening, as well as the following factors: the purpose of the project; alternative means of carrying out the project that are technically and economically feasible as well as the environmental effects of such alternative means; the need for, and the requirements of a follow-up program; and the capacity of renewable resources that are likely to be significantly affected by the project.

The EA of offshore exploratory drilling projects

Prior to the coming into effect of these Regulations, an offshore exploratory drilling project was subject to a comprehensive study if it was the first drilling project in an offshore region. An offshore exploratory drilling project was subject to a screening if it was proposed for a study area established in a previous comprehensive study of an offshore drilling project. As a result of the regulatory changes, all offshore exploratory drilling projects will be subject to a screening EA.

The federal oil and gas exploratory EA regime has been applied since 1995 in all parts of offshore Canada, other than the east coast. East coast exploration projects became subject to a federal EA in July 2003.

Based on experience gained in offshore Canada, in 2002 the oil and gas industry suggested that offshore exploratory drilling projects are, in general, not likely to cause significant adverse environmental effects. As indicated above, this is the basis for determining that a class of projects should be subject to a screening EA rather than a comprehensive study EA.

In order that this matter could be considered in an informed manner, in 2003 the Minister of the Environment announced that a subcommittee of his multi-stakeholder Regulatory Advisory Committee (RAC) had been formed to review the federal EA regulations under the Act governing offshore oil and gas projects. The review included the requirement to develop a recommendation on the manner in which offshore exploratory drilling activities should in the future be covered in the federal EA regime.

The subcommittee commissioned a consultant study that examined environmental effects monitoring (EEM) information relating to offshore drilling projects. The Canadian monitoring data base was limited in size and geographic extent, but the study also considered applicable international scientific information related to potential effects associated with offshore oil and gas projects, including exploration and development. The study examined what effects of exploratory drilling are known, what effects are uncertain, and what scientific gaps currently exist in the scientific understanding of the interaction between exploratory drilling and the receiving environment, and the changes in the receiving environment as a result of the activity.

d'examen. De plus, le ministre de l'Environnement a le pouvoir, en tout temps pendant l'examen préalable, de renvoyer le projet à un médiateur ou à une commission d'examen s'il juge que le projet pourrait causer d'importants effets environnementaux négatifs ou que les préoccupations du public justifient un tel renvoi.

La tenue d'une étude approfondie n'est requise que pour un petit nombre de catégories de projet. Tel qu'indiqué à l'alinéa 58(1)i) de la Loi, ces projets sont énumérés dans le *Règlement sur la liste d'étude approfondie* parce que le ministre de l'Environnement est convaincu qu'ils causeront probablement d'importants effets environnementaux négatifs.

L'étude approfondie aborde les mêmes aspects que l'examen préalable, de même que les facteurs suivants : le but du projet; les solutions de remplacement, jugées réalistes sur les plans technique et économique, qui permettraient de mener le projet, ainsi que les effets environnementaux de ces solutions; la nécessité d'un programme de suivi, ainsi que les exigences à cet égard; la capacité des ressources renouvelables qui seront vraisemblablement touchées par le projet de façon significative.

EE des projets de forage exploratoire au large des côtes

Avant l'entrée en vigueur du présent règlement, un projet de forage exploratoire au large des côtes devait faire l'objet d'une étude approfondie s'il s'agissait du premier forage dans une zone au large des côtes, mais était assujéti à un examen préalable s'il était proposé pour un secteur déjà visé par l'étude approfondie d'un autre projet du genre. Compte tenu des modifications apportées au règlement, tous les projets de forage exploratoire au large des côtes seront dorénavant soumis à des examens préalables.

Le régime fédéral d'EE des projets d'exploration pétrolière et gazière s'applique depuis 1995 dans toutes les régions au large des côtes du Canada, à l'exception de la côte Est, où de tels projets sont soumis aux EE fédérales depuis juillet 2003.

En 2002, fort de l'expérience acquise dans les zones extracôtières canadiennes, le secteur pétrolier et gazier a indiqué que les projets de forage exploratoire au large des côtes canadiennes sont généralement peu susceptibles de causer d'importants effets environnementaux négatifs. Tel que mentionné ci-dessus, il s'agit du fondement pour déterminer qu'une catégorie de projets doit faire l'objet d'une EE au moyen d'un examen préalable plutôt que d'une étude approfondie.

Pour pouvoir étudier la question en toute connaissance de cause, le ministre de l'Environnement a annoncé, en 2003, la création d'un sous-comité, sous l'égide de son Comité consultatif multilatéral de la réglementation (CCR), en vue d'examiner la réglementation fédérale d'EE en vertu de la Loi qui régit les projets gaziers et pétroliers au large des côtes. L'examen devait comporter notamment l'élaboration d'une recommandation sur la façon d'aborder à l'avenir les activités de forage exploratoire au large des côtes dans le régime fédéral d'EE.

Le sous-comité a chargé une firme d'experts-conseils d'étudier l'information issue de l'Étude de suivi des effets sur l'environnement (ESEE) relativement aux projets gaziers et pétroliers au large des côtes. La base de données canadienne sur la surveillance s'est révélée limitée en ce qui a trait à la quantité de renseignements et à leur couverture géographique, mais l'Étude s'est aussi appuyée sur les données scientifiques internationales concernant les éventuels effets liés aux projets gaziers et pétroliers au large des côtes, notamment en ce qui concerne la prospection et la mise en valeur. L'Étude a permis de déterminer les effets connus du forage exploratoire, ses effets incertains, ainsi que les lacunes scientifiques actuelles de la connaissance des interactions entre le

The study report indicated that the potential effects of offshore oil and gas exploratory drilling projects can be predicted and modelled for various parameters and species. The results from international and Canadian EEM programs were consistent. It also indicated that the environmental effects of offshore exploratory drilling are, in general, minor, localized, short in duration and reversible. The report also indicated that the frequency of more severe effects resulting from accidents and malfunctions was very low.

The RAC process did not establish a unanimous conclusion on the interpretation of the EEM study. The study report was seen by some respondents as being limited in its review of the effects of exploratory drilling on habitat types, and they also felt it did not provide any clear sense of the cumulative and long term effects of drilling. Other members were of the opinion that the study report was a fair review of the science and the generally expected effects of drilling in most areas. They believed it provided a sound scientific basis for determining the expected level of environmental effects from drilling in most areas.

Because of the mixed opinions, the RAC process did not result in the development of a unanimous recommendation on the manner in which exploratory drilling activities should be covered in the federal offshore oil and gas EA regime.

After taking into account the views of RAC and a federal review of the EEM study report in relation to the basis for including projects on the *Comprehensive Study List Regulations*, it was concluded that:

- the environmental effects of offshore exploratory drilling are in general, minor, localized, short in duration and reversible;
- offshore exploratory drilling projects were therefore not likely to cause significant adverse environmental effects, and the circumstances in which they might have the potential to cause significant effects would be relatively limited; and
- therefore, there was no legislated basis for a comprehensive study requirement for the first exploratory drilling project in an offshore area.

In line with the requirements under the Act, if the first offshore exploratory drilling project in a region were to be subject to a screening EA and the assessment identified the need for further review, the responsible authority carrying out the EA would be required to ask the Minister of the Environment to submit the project to a mediator or to a review panel. In addition, the Minister of the Environment would also have the independent authority to refer a project to a mediator or review panel.

In addition to the project EA process under the Act, the value of regional Strategic Environmental Assessment (SEA) is recognized by governments in considering offshore oil and gas activities from an environmentally sustainable perspective. A regional SEA provides a broad overview of the existing environment, including an examination of the major features of a regional ecosystem, and it considers the potential scope and nature of the environmental effects of projects in a regional context. There is a

forage exploratoire et le milieu récepteur comme celle des modifications apportées au milieu récepteur par l'activité.

Selon le rapport de l'Étude, il est possible de prédire et de modéliser, pour différents paramètres et diverses espèces, les effets éventuels des projets de forage pétrolier et gazier exploratoire au large des côtes. Les résultats obtenus par le programme canadien d'ESEE et les programmes internationaux étaient cohérents. Le rapport précise également que les effets environnementaux des activités de forage exploratoire au large des côtes sont, de façon générale, mineurs, localisés, de courte durée et réversibles. On y indiquait aussi une très faible fréquence d'effets plus graves qui peuvent résulter d'accidents ou d'un mauvais fonctionnement de composantes des projets.

Le processus en vigueur au CCR n'a pas permis d'établir de consensus sur l'interprétation de l'ESEE. Certains ont reproché à l'Étude d'être limitée dans son examen des effets du forage exploratoire sur les types d'habitat. Ils jugeaient en outre que l'Étude ne donnait pas une idée précise des effets cumulatifs des forages exploratoires, ni de leurs incidences à long terme. Selon d'autres membres du Comité, l'Étude présentait un examen pertinent des aspects scientifiques et des effets généralement prévus du forage dans la plupart des zones. À leur avis, il s'agissait d'une base scientifique convenable pour déterminer le niveau prévu d'effets environnementaux du forage dans la plupart des zones.

En raison d'opinions divergentes, le processus du CCR n'a pas permis d'élaborer une recommandation unanime relativement au traitement que le régime fédéral d'EE devrait prévoir pour les activités de forage pétrolier et gazier exploratoire au large des côtes.

À la lumière des points de vue exprimés par les membres du CCR et à la suite d'un examen fédéral du rapport de l'ESEE en ce qui concerne les fondements de l'inscription des projets dans le *Règlement sur la liste d'étude approfondie*, les conclusions suivantes ont été retenues :

- les effets environnementaux des activités de forage exploratoire au large des côtes sont, de façon générale, mineurs, localisés, de courte durée et réversibles;
- les projets de forage exploratoire au large des côtes sont donc peu susceptibles de causer des effets environnementaux négatifs importants et les circonstances où il pourrait en être ainsi sont relativement limitées;
- par conséquent, il n'existe aucun fondement législatif permettant d'exiger qu'un premier projet de forage exploratoire au large des côtes fasse l'objet d'une étude approfondie.

Conformément aux exigences de la Loi, si l'examen préalable d'un premier projet de forage exploratoire dans une zone au large des côtes révèle qu'il faut approfondir l'examen, l'autorité responsable de l'EE doit demander au ministre de l'Environnement de renvoyer le projet à un médiateur ou à une commission d'examen. En outre, le ministre de l'Environnement pourrait, de son propre chef, renvoyer le projet à un médiateur ou à une commission d'examen.

En plus des EE prévues par la Loi, les gouvernements reconnaissent la valeur des évaluations environnementales stratégiques (EES) régionales pour envisager les activités pétrolières et gazières au large des côtes du point de vue de la durabilité de l'environnement. Les EES régionales offrent un vaste aperçu de l'environnement existant, notamment un examen des principales caractéristiques des écosystèmes régionaux, et elle permet d'envisager la portée et la nature éventuelles des effets

high degree of support for the use of regional SEAs among the provinces, the regulatory boards involved in offshore oil and gas activities, federal departments, and other stakeholders. Strengthening the link between a regional SEA and project specific assessments will be carefully considered as the Government moves forward to consolidate the federal EA process in line with intentions expressed in the October 2004 Speech from the Throne.

Mandatory public consultations are required under a comprehensive study EA process, and a participant funding program is available to support individuals and non-profit organizations interested in participating in such an EA. However, the need for public consultations during an EA is not one of the conditions for including a class of projects on the *Comprehensive Study List Regulations*. There are however opportunities for responsible authorities to invite public input and consultation during a screening EA. If a project subject to such an EA is referred to a review panel, the process includes participation by interested parties and participant funding.

Building on the past practice of stakeholder liaison, most notably with fishing interests, the east coast offshore petroleum boards ensure that consultation plans are carried out by the proponent as part of screening EAs. These plans include direct consultations with stakeholders active in areas where projects are proposed. The results of these consultations become part of an EA report. Project documentation and related correspondence are published on the relevant board's web site and project registry, and are available for public consultation. These practices will continue to be encouraged during the application of a revised type of assessment for the first exploratory drilling project in a new offshore area. Natural Resources Canada (NRCan) and the provinces will monitor and evaluate ongoing public consultations regarding offshore exploratory drilling reviews to ensure that consultations during screening EAs continue to be carried out. This will include all relevant stakeholders, including environmental groups.

Similar consultation activities occur and will continue as part of screening EAs in areas under National Energy Board (NEB) jurisdiction. Along with publication of project notifications in the Canadian Environmental Assessment Registry, documentation and correspondence related to EA of offshore exploratory drilling projects are listed on the NEB's website public registry.

In the North, consultation with affected communities is part of the operating environment and is accepted and observed by industry proponents, whether or not the project is listed for comprehensive study. For currently active areas, i.e. in the Beaufort Sea, public consultation on proposed projects in the offshore is inherent to screening by the Environmental Impact Screening Committee established pursuant to the Inuvialuit Final Agreement.

environnementaux des projets dans un contexte régional. Les provinces, les organismes de réglementation des activités gazières et pétrolières extracôtières, les ministères fédéraux et d'autres intervenants appuient largement le recours aux EES régionales. Le renforcement de la relation entre les EES régionales et les évaluations de projet précis fera l'objet d'une étude minutieuse au fur et à mesure que le gouvernement ira de l'avant dans la consolidation du processus fédéral d'EE, conformément aux intentions exprimées dans le discours du Trône d'octobre 2004.

Des consultations publiques obligatoires sont requises en vertu du processus d'étude approfondie, et un programme d'aide financière aux participants existe pour permettre aux particuliers et aux organisations à but non lucratif de participer à de telles EE. Le besoin de recourir à des consultations publiques au cours d'une EE ne constitue pas, toutefois, une des conditions pour assujettir une catégorie de projets au *Règlement sur la liste d'étude approfondie*. Les autorités responsables ont néanmoins l'occasion de solliciter les commentaires du public et de le consulter dans le cadre d'examen préalable. Lorsqu'un projet assujetti à une telle EE est renvoyé à une commission d'examen, le processus comprend la participation des parties intéressées des consultations publiques et l'aide financière aux participants.

S'appuyant sur la pratique antérieure de liaison avec les divers intervenants, surtout ceux du secteur des pêches, les offices des hydrocarbures extracôtiers de la côte Est s'assurent que les promoteurs mettent en œuvre les plans de consultation dans le cadre des examens préalables. Ces plans comprennent des consultations auprès des intervenants actifs dans les zones visées par les projets. Les résultats des consultations sont intégrés aux rapports d'EE. Les documents sur le projet et la correspondance connexe sont affichés dans le site Web et le registre de projets de l'office concerné, aux fins de consultation par le public. On favorisera le maintien de ces pratiques lors de la mise en place d'un nouveau type d'évaluation des premiers projets de forage exploratoire dans de nouvelles zones au large des côtes. Ressources naturelles Canada (RNCan) et les provinces se chargeront de la surveillance et de l'évaluation des consultations publiques continues au sujet de l'évaluation des projets de forage exploratoire au large des côtes, afin de veiller à ce qu'on maintienne les consultations publiques durant les examens préalables. Tous les intervenants seront visés, notamment les groupes environnementalistes.

Des activités de consultation semblables sont menées et se poursuivront durant les examens préalables réalisés dans des zones assujetties à l'Office national de l'énergie (ONE), dont le registre public sur le Web affiche la documentation et la correspondance liées à l'EE de projets de forage exploratoire au large des côtes, ce qui s'ajoute à la publication des avis de projets dans le Registre canadien d'évaluation environnementale.

Dans le Nord du Canada, les consultations menées auprès des collectivités touchées font partie de l'environnement de travail et sont acceptées et respectées par les promoteurs du secteur, que le projet fasse ou non partie de la liste d'étude approfondie. Dans les régions où des activités sont actuellement en cours, par exemple la mer de Beaufort, la consultation du public sur les projets proposés au large des côtes fait partie des examens préalables effectués par le Comité d'étude des répercussions environnementales (CERE) qui a été créé à la suite de la Convention définitive des Inuvialuit.

Alternatives

There was one option to the regulatory amendments — the status quo.

A. Status Quo

The maintenance of the status quo would have meant that the first offshore exploratory drilling project in a region would have continued to be subject to a comprehensive study. This would have meant that there would still have been the requirement to satisfy the requirements of the comprehensive study process notwithstanding the fact that it had been concluded that such a class of projects is not likely to have significant adverse environmental effects, and therefore, did not satisfy the criterion for inclusion on the *Comprehensive Study List Regulations*.

Benefits and Costs

These amendments to the *Comprehensive Study List Regulations* will mean that the first offshore exploratory drilling project in a region will, like other offshore exploratory drilling projects in that same region, be subject to a thorough EA process (a screening), that will be commensurate with the level of expected environmental effects.

A screening EA does not include a number of additional mandatory process steps that are part of a comprehensive study, including the requirement to establish whether the EA should continue as a comprehensive study or be referred to a mediation or review panel process, and the requirement to carry out three separate public consultation steps. Therefore, the time to carry out a screening EA will on average be several months shorter than for a comprehensive study EA, which could provide more predictability to the industry in a competitive market.

However, the process will still require a thorough EA with processes for public notification and additional review of identified impacts if necessary. The requirement under a screening EA to insert advance information on the publicly-accessible Canadian Environmental Assessment Registry will allow stakeholders to keep abreast of an EA process, enhanced by public consultations conducted by the various boards. When an offshore exploratory drilling project is subject to a screening EA and the assessment identifies the need for further review, the responsible authority carrying out the EA will be required to ask the Minister of the Environment to submit the project to a mediator or to a review panel. In addition, the Minister of the Environment will also have the independent authority, under circumstances prescribed in the Act, to refer a project to a mediator or a review panel.

In consideration of strategic environmental assessment of the regulatory amendment, the application of the regulatory amendment per se does not involve any change in the interaction between projects and the environment. Such interaction is the subject of the project EA that will still be conducted on proposed exploratory drilling. Regardless of EA type, there is a requirement to identify potential environmental effects and set out mitigation measures. The impacts of the regulatory change in the type of EA are documented in this RIAS. Given that exploratory drilling projects will be subject to a thorough EA, and will have to be referred to a review panel where required based on the significance of environmental effects or where warranted based on public concerns, important environmental considerations are not likely to result from the regulatory amendment.

Solutions envisagées

La seule option envisageable en ce qui a trait à la modification du règlement était le statu quo.

A. Statu quo

Le maintien du statu quo aurait signifié que le premier projet de forage exploratoire dans une zone au large des côtes aurait continué d'être soumis à une étude approfondie. Il n'aurait rien changé à l'obligation de satisfaire aux exigences du processus d'étude approfondie, sans égard au fait qu'il avait déjà été conclu que cette catégorie de projets était peu susceptible d'avoir d'importants effets négatifs sur l'environnement et que, par conséquent, elle ne satisfaisait pas au critère d'inclusion dans le *Règlement sur la liste d'étude approfondie*.

Avantages et coûts

Les modifications au *Règlement sur la liste d'étude approfondie* auront pour conséquence que le premier projet de forage exploratoire dans une zone, à l'instar d'autres projets de même nature dans la même zone, sera soumis à une EE complète (un examen préalable), en fonction du niveau des effets prévus sur l'environnement.

L'examen préalable ne comporte pas un certain nombre d'études supplémentaires obligatoires que comporte l'étude approfondie, dont la nécessité de déterminer si l'on devrait poursuivre l'étude approfondie du projet ou le renvoyer à la médiation ou à un examen par une commission et l'obligation de mener trois étapes de consultation distinctes. Par conséquent, un examen préalable prendra en moyenne plusieurs mois de moins à réaliser qu'une étude approfondie, ce qui pourrait permettre à l'industrie de bénéficier d'une plus grande prévisibilité dans un marché concurrentiel.

Cependant, le processus exigera encore une EE complète, qui comportera les avis publics et un examen additionnel des impacts recensés au besoin. L'obligation, en vertu d'un examen préalable, d'inscrire des informations préalables dans le Registre canadien d'évaluation environnementale, qui est accessible au public, permettra aux parties intéressées de se tenir au courant du processus, lequel sera enrichi par les consultations publiques menées par les différentes commissions. Lorsqu'un projet de forage exploratoire au large des côtes est soumis à un examen préalable et que cette évaluation conclut à la nécessité d'une étude approfondie, l'organisme responsable qui effectue l'EE sera tenu de demander au ministre de l'Environnement de renvoyer le projet à un médiateur ou une commission d'examen. En outre, le ministre de l'Environnement aura également le pouvoir indépendant, dans les circonstances prescrites par la Loi, de renvoyer le projet à un médiateur ou une commission d'examen.

Compte tenu de l'évaluation environnementale stratégique à laquelle la modification du règlement est soumise, l'application en soi de la modification n'a aucune conséquence sur l'interaction entre les projets et l'environnement. L'EE qui sera faite du projet de forage exploratoire repose en fait sur ce type d'interaction. Mais quel que soit le type d'EE qui est fait, le règlement fait obligation de dépister les effets que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et de proposer des mesures d'atténuation. En ce qui concerne la modification comme telle, le critère de la Loi pour modifier la liste d'étude approfondie vise directement la portée et la nature des interactions avec l'environnement et permet de déterminer que le projet n'aura probablement pas de conséquences négatives graves sur l'environnement. Les conséquences de cette modification du règlement en ce qui concerne le

Consultation

The issue of amending the *Comprehensive Study List Regulations* in the proposed manner was considered by the Minister of the Environment's RAC. A multi-stakeholder RAC subcommittee conducted an intensive examination of the issue. The subcommittee included representatives from environmental groups, Aboriginal groups, fishery associations, provincial energy departments, industry associations, oil and gas regulatory boards, and federal departments. The group examined the effects of offshore exploratory drilling, but did not establish a unanimous conclusion on whether offshore exploratory drilling projects are likely to have significant environmental effects.

The overall RAC, which includes representatives from environmental groups, Aboriginal groups, provincial governments, industry, and federal departments, was also unable to establish a unanimous conclusion on the issue of the environmental effects of offshore exploratory drilling. Information in support of the proposed changes was also reviewed with key federal departments, and they concluded that there was sufficient information to support the regulatory amendment.

One of the other issues examined by RAC was the use of a regional SEA in the oil and gas sector. Some stakeholders suggested that a change in the EA type for the first offshore exploratory drilling project in a region from the comprehensive study to the screening type should be dependent on the prior conduct of a regional SEA. However, as indicated in the section "Types of EA under the Act", the legal basis for making the changes to the Regulations is limited to the environmental effects factor.

Following the pre-publication of the regulatory amendment in the *Canada Gazette*, Part I, on March 26, 2005, over one hundred and fifty submissions were received from fishery groups, environmental groups, Aboriginal organizations, legal associations, law firms, private individuals, community groups, academic and research groups, a petroleum association, oil and gas companies, engineering and related companies, and local government.

The validity of the conclusion that offshore oil and gas exploratory drilling projects are not likely to have significant adverse environmental effects was a key issue in the comments. A number of respondents felt that there were important gaps in the data base contained in the EEM study, and there was also the lack of a well substantiated basis for the conclusions made on the environmental effects of offshore oil and gas drilling projects in a Canadian offshore context. While noting what they considered to be gaps in the study, some respondents also indicated that offshore exploratory drilling projects are, in general, likely to have significant adverse environmental effects.

type d'EE sont décrites dans ce RÉIR. Compte tenu que les projets de forage exploratoire feront l'objet d'une EE minutieuse et, au besoin, seront renvoyés à un examen par une commission d'examen en fonction de l'importance des effets du projet sur l'environnement, ou lorsqu'il y a lieu, en fonction des préoccupations du public, la modification législative n'est pas susceptible de produire des considérations environnementales importantes.

Consultations

La décision de modifier le *Règlement sur la liste d'étude approfondie* de la manière proposée a été examinée par le CCR, qui relève du ministre de l'Environnement. Un sous-comité du CCR, constituée de plusieurs parties, a procédé à un examen détaillé de la question. Ce sous-comité était composé de représentants des groupes environnementaux, des groupes autochtones, des associations des pêches, des ministères provinciaux de l'Énergie, des associations industrielles, des organismes de réglementation du secteur gazier et pétrolier, et de différents ministères fédéraux. Il a examiné les effets des forages exploratoires au large des côtes, mais n'a pu arriver à une conclusion unanime en ce qui a trait à la probabilité que ces forages produisent d'importants effets négatifs sur l'environnement.

Tout le CCR, composé notamment de représentants des groupes environnementaux, des groupes autochtones, des gouvernements provinciaux, de l'industrie et des ministères fédéraux, n'est pas parvenu à une conclusion unanime sur la question des effets sur l'environnement des forages exploratoires au large des côtes. L'information concernant les modifications proposées a également été examinée par des ministères fédéraux pivots, qui ont conclu que l'on disposait de suffisamment d'informations pour appuyer la modification du règlement.

Le CCR a également examiné la question du recours à une EES dans le secteur pétrolier et gazier. Certains ont indiqué que le recours à un examen préalable plutôt qu'à l'étude approfondie comme type d'EE du premier de projet de forage exploratoire dans une zone au large des côtes doit être subordonné à la réalisation préalable d'une EES régionale. Cependant, comme on le précise dans la section « Types d'EE prévus par la Loi », le fondement juridique qui permet de modifier le règlement se limite au facteur des effets sur l'environnement.

À la suite de la prépublication de la modification du règlement dans la *Gazette du Canada* Partie I le 26 mars 2005, plus de cent cinquante observations ont été reçues de groupes de pêcheurs, de groupes environnementaux, d'organisations autochtones, d'associations de juristes, de cabinets d'avocats, de particuliers, de groupes communautaires, de groupes universitaires et de recherche, d'une association pétrolière, de sociétés pétrolières et gazières, de sociétés d'ingénierie et autres et autres administrations locales.

La validité de la conclusion, qui établit que les projets de forage pétrolier et gazier exploratoire au large des côtes ne sont pas susceptibles d'avoir d'importants effets environnementaux négatifs sur l'environnement, a été remise en cause dans les observations. Plusieurs répondants estimaient en effet que les données contenues dans l'ESEE étaient très déficientes et que les conclusions concernant les effets, sur l'environnement, des projets de forage pétrolier et gazier exploratoire au large des côtes canadiennes, n'étaient pas fondées sur des arguments bien étayés. S'ils ont fait observer les aspects qu'ils estiment déficients dans l'étude, certains répondants ont également indiqué que les projets

One respondent evaluated the findings of the EEM study in relation to the basis for including projects on the *Comprehensive Study List Regulations*, and concluded that offshore exploratory drilling projects are likely to have significant adverse environmental effects. The examination was however carried out using the evaluation criterion in a limited manner, and it was also not fully recognized that while there could be significant adverse environmental effects associated with offshore exploratory drilling projects, there is a low likelihood of such effects occurring. The examination did not, therefore, provide an appropriate basis for concluding that offshore exploratory drilling projects should remain subject to the comprehensive study type of EA.

A number of other respondents, including organizations associated with the oil and gas industry indicated that based on both their examination of the EEM study and also experience gained in the EA of offshore exploratory drilling activities, it had been clearly demonstrated that the environmental effects of offshore exploratory drilling are, in general, minor, localized, short in duration and reversible. They also noted that a screening EA is a thorough process that considers an appropriate set of key factors, and there is not the need to include on a mandatory basis, the additional environmental factors associated with a comprehensive study EA under subsection 16(2) of the Act.

Some respondents indicated that the potential effects of factors such as waste discharges, and accidental mishaps, justified the need for a comprehensive study type EA. However, the potential effects and relative importance of such factors were taken into account in the EEM study, and the study report concluded that their effects on the Canadian offshore ecosystem were not likely to be significant, or would seldom occur.

The comments submitted indicated that there was a divergence of opinions among Canadians on the regulatory amendment similar to that evident during the RAC process. The views received, and the supporting information, were similar to those discussed during the RAC process prior to the publication of the regulatory amendments in the *Canada Gazette*, Part I. No new scientific data on the environmental effects of offshore exploratory drilling projects was received during the public review of the regulatory amendments. Therefore, the conclusion remains that there is an appropriate basis to have the EA of the first exploratory drilling project in an offshore area changed from the comprehensive study type to the screening type by removing the term “exploratory drilling” and section 15 from the *Comprehensive Study List Regulations*.

Some respondents suggested that the criteria contained in paragraph 58(1)(i) of the Act that was used in establishing the type of EA was too limited a basis to make the regulatory amendment. They indicated that the very nature of offshore exploratory drilling justified a comprehensive study type of EA. In this regard they cited both the potential of the activity to have major social and environmental consequences, and also the fact that exploration is frequently a precursor to production activities. Others

de forage exploratoire au large des côtes, sont, dans l'ensemble, susceptibles d'avoir des effets négatifs importants sur l'environnement.

Un des répondants a examiné les conclusions de l'ESEE en rapport avec les critères d'inclusion des projets au *Règlement sur la liste d'étude approfondie*, et a fait le constat que les projets de forage exploratoire au large des côtes étaient susceptibles d'avoir des effets négatifs considérables sur l'environnement. Les critères d'évaluation pour cet examen ont toutefois été utilisés d'une manière restreinte, et on n'a pas non plus entièrement pris en considération le fait que si les projets de forage exploratoire au large des côtes étaient susceptibles d'avoir des effets négatifs sur l'environnement, la probabilité que ces effets surviennent était mince. Par conséquent, l'étude n'a pas jeté les bases nécessaires pour en arriver à la conclusion que les projets de forage exploratoire devraient continuer à être assujettis à des études approfondies.

Plusieurs autres répondants, notamment les entreprises associées à l'industrie pétrolière et gazière, ont indiqué que d'après leur examen de l'ESEE et l'expérience qu'ils ont acquise dans l'EE des activités de forage exploratoire au large des côtes, il avait été démontré clairement que les effets sur l'environnement de ces activités sont, dans l'ensemble, mineurs, localisés, de courte durée et réversibles. Ils ont également fait observer qu'un examen préalable est un processus rigoureux, destiné à vérifier un ensemble de facteurs clés, et qu'il n'y a aucune obligation d'inclure les autres facteurs environnementaux dont on tient compte dans un examen approfondi en vertu du paragraphe 16(2) de la Loi.

Certains répondants ont indiqué que les effets éventuels des facteurs, tels que les rejets de déchets et les déversements accidentels, justifient la nécessité de faire une étude approfondie du projet. Les effets éventuels et l'importance relative de ces facteurs ont toutefois été pris en compte dans l'ESEE, et le rapport de l'étude a conclu que leurs effets sur l'écosystème extracôtier canadien n'étaient pas susceptibles d'être importants et ne surviendraient que rarement.

Les observations soumises ont fait ressortir qu'il y avait une divergence d'opinions chez les Canadiens en ce qui a trait à la modification du règlement et que celle-ci était comparable à celle que l'on avait pu constater durant le processus mené par le CCR. Les opinions reçues et l'information qui les accompagnait étaient comparables à celles dont il avait été question durant le processus du CCR avant la publication des modifications du règlement dans la *Gazette du Canada* Partie I. Aucune nouvelle donnée scientifique sur les effets sur l'environnement des projets de forage exploratoire au large des côtes n'a été reçue durant l'examen public des modifications du règlement. Aussi, la conclusion demeure que l'on dispose d'arguments valables pour soumettre le premier projet de forage exploratoire à un examen préalable plutôt qu'à une étude approfondie en supprimant l'expression « forage exploratoire » et l'article 15 du *Règlement sur la liste d'étude approfondie*.

Certains répondants ont indiqué que les critères contenus dans l'alinéa 58(1)(i) de la Loi, qui ont été utilisés pour déterminer le type d'EE auquel on soumettrait le projet étaient trop restreints pour modifier le règlement. Ils ont précisé que la nature même du forage exploratoire au large des côtes justifiait une étude approfondie. À cet égard, ils ont invoqué la possibilité que l'activité ait des conséquences sociales et environnementales majeures et le fait que l'exploration soit souvent annonciatrice d'activités de

indicated that the basis for proposing the removal of such projects from the comprehensive study process was based on too narrow an interpretation of the Act. They also indicated that the regulatory changes would not only affect the federal EA process, they would also influence the coherence, independence and transparency of the overall offshore oil and gas planning system.

In considering these views, it was noted that the only basis for the removal of this type of projects from the comprehensive study process was the criteria outlined in paragraph 58(1)(i) of the Act, that is, whether offshore exploratory drilling projects are in general likely to have significant adverse environmental effects. In this regard, the EEM report provided a solid knowledge base upon which conclusions were made, and there was no legal justification for considering other factors in making a determination as to whether such projects should remain on the *Comprehensive Study List Regulations*.

With respect to effects of the regulatory change on the overall coherence, independence and transparency of the offshore oil and gas planning system, there are multiple steps in the offshore oil and gas approval process, and they remain in effect following this regulatory amendment. The issuance of licences within which exploratory activities can be considered, has in the east coast offshore been preceded by a form of regional SEA that includes a public participation process. This approach can be expected to continue and also be applied in other parts of the Canadian offshore. A screening EA for offshore exploratory drilling projects would be a thorough process. Any subsequent offshore production facilities and offshore pipelines would be subject to a comprehensive study type EA with associated mandatory public consultations.

A number of respondents indicated that in parts of offshore Canada, for example in sections of the Gulf of St. Lawrence, the North or the British Columbia (BC) offshore, there are a number of highly productive, critical or sensitive environments where it would be likely that the adverse effects of offshore exploratory drilling would be significant. These views were expressed by a number of respondents from various parts of the Country, including Canadians living on the Gulf of St. Lawrence who were concerned about the possible effects of exploratory activities in parts of the offshore close to the Îles-de-la-Madeleine and other parts of the Gulf. Some of them also indicated that they were not merely against the regulatory amendment, but were also in favour of a moratorium on offshore oil and gas activities in the Gulf of St. Lawrence. Some respondents also indicated a need to maintain the existing BC offshore moratorium. The regulatory amendment does not presuppose or affect a federal decision on any offshore moratorium, nor is it a conclusion about whether or not any particular offshore area should be opened to oil and gas activities. In areas where oil and gas activities are allowed, all offshore oil and gas projects would still be subject to a rigorous and systematic review under the Act. The regulatory amendment is also not a judgement about whether an individual project should proceed.

The information contained in the EEM study report indicated that the circumstances in which offshore exploratory drilling could have significant environmental effects would be the exception rather than the rule. In the relatively unique circumstances

production. D'autres ont souligné que l'argument pour soustraire les projets de cette nature du processus d'étude approfondie reposait sur une interprétation trop étroite de la Loi. Ils ont ajouté que les modifications apportées au règlement auraient non seulement des conséquences sur le processus fédéral d'EE, mais qu'elles auraient aussi une influence sur la cohérence, l'indépendance et la transparence du système de planification pétrolier et gazier au large des côtes dans son ensemble.

Au regard de ces opinions, on a fait remarquer que le seul critère pour la suppression de ce type de projets du processus d'étude approfondie était celui énoncé dans l'alinéa 58(1)(i) de la Loi, c'est-à-dire si les projets de forage exploratoire au large des côtes sont en général susceptibles d'avoir des effets négatifs importants sur l'environnement. À cet égard, le rapport de l'ESEE a fourni une base de connaissances solides à partir desquelles des conclusions ont été dégagées, et il n'y avait aucune justification légale pour prendre en compte d'autres facteurs afin de déterminer si des projets de cette nature devraient demeurer dans le *Règlement sur la liste d'étude approfondie*.

En ce qui concerne les effets de la modification du règlement sur la cohérence, l'indépendance et la transparence globales du système de planification pétrolier et gazier extracôtier, les nombreuses étapes du processus d'approbation des projets gaziers et pétroliers au large des côtes, demeureront en vigueur après la modification. La délivrance des permis dans le cadre desquels les activités exploratoires peuvent être envisagées au large des côtes de l'Est, a été précédée par une forme d'EES qui a fait intervenir un processus de consultation publique. On peut penser que cette approche se poursuivra et qu'elle s'appliquera également à d'autres zones extracôtières canadiennes. L'examen préalable de projets de forage exploratoire au large des côtes serait un processus approfondi. Les gazoducs et les installations de production qui s'en suivraient seraient soumis à une étude approfondie et à des consultations publiques obligatoires.

Plusieurs répondants ont indiqué que dans certaines zones extracôtières du Canada, par exemple dans des régions du golfe du St-Laurent, du Nord ou au large de la Colombie-Britannique (C.-B.), il existe plusieurs environnements très productifs, critiques ou sensibles, où les effets négatifs du forage exploratoire risquent d'être importants. Ces points de vue ont été exprimés par plusieurs répondants de diverses régions du pays, notamment par des Canadiens vivant dans le golfe du St-Laurent, qui étaient préoccupés par les effets éventuels des activités exploratoires dans des zones extracôtières près des Îles-de-la-Madeleine et autres régions du Golfe. Certains ont également indiqué qu'ils n'étaient pas simplement contre la modification du règlement, mais qu'ils étaient en faveur d'un moratoire sur les activités pétrolières et gazières au large des côtes dans le golfe du Saint-Laurent. Certains répondants ont également indiqué la nécessité de maintenir le moratoire existant pour la zone extracôtier de la C.-B. La modification du règlement ne présuppose ni n'affecte de décision fédérale sur quelque moratoire que ce soit, pas plus qu'elle ne conclut qu'une zone extracôtier particulière devrait ou non être ouverte aux activités pétrolières et gazières. Dans les zones où les activités pétrolières et gazières sont permises, tous les projets pétroliers et gaziers au large des côtes seraient encore soumis à un examen rigoureux et systématique en vertu de la Loi. La modification du règlement ne constitue pas non plus une décision à savoir si le projet doit aller de l'avant.

L'information contenue dans le rapport de l'ESEE indiquait que les circonstances dans lesquelles le forage exploratoire au large des côtes était susceptible d'avoir des effets importants sur l'environnement seraient l'exception plutôt que la règle. Dans les

when an offshore exploratory drilling project might have significant adverse environmental effects, for example, in sensitive marine environments with limited resilience to imposed stresses, there would be the basis to change the EA from the screening type to the mediation or review panel type.

A number of respondents indicated that as offshore exploratory drilling on the east coast only became subject to a federal EA in 2003, there was limited experience to justify a change in the EA type for this part of the Canadian offshore. As the EEM study report took into account environmental effects knowledge relevant to offshore exploratory drilling in this part of Canada before and after the introduction of the federal EA regime, it was determined that there was a satisfactory basis to conclude that the level of potential environmental effects in an east coast context would generally not be significant.

A number of Canadians also indicated that the required additional factors under a comprehensive study EA, e.g. the mandatory follow-up requirement, and also the Minister of the Environment's role in issuing an EA statement, would allow for a broader, more transparent and more rigorous EA process than under a screening EA. As mentioned above under the section "Types of EA under the Act", a screening is a systematic approach to documenting the environmental effects of a project, including its cumulative effects and the effects of possible accidents or malfunctions; determining the need to eliminate or minimize (mitigate) these effects; determining the need to modify the project; and, determining the need to recommend further assessment through mediation or a panel review. The carrying out of follow-up actions is a fundamental aspect of the existing screening EA practices of the NEB, the Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board (CNSOPB) and the Canada-Newfoundland Offshore Petroleum Board (CNOBP).

A number of respondents also noted that the mandatory public consultations required under a comprehensive study should be a fundamental aspect of the offshore exploratory drilling EA process, and the regulatory changes should not therefore be made. In addition, they also noted that the participant funding program that supports individuals and non-profit organizations involvement in a comprehensive study was an additional factor in support of the need to retain this type of EA for offshore exploratory drilling projects. The need for mandatory public consultations during an EA and the benefits of the participant funding program are not part of the rationale for including a type of project on the *Comprehensive Study List Regulations*. As indicated above, public consultation is, and will continue to be, an integral part of the EA process for exploratory drilling as carried out by the regulatory boards—the CNOBP, the CNSOPB and the NEB. In addition, in circumstances when an EA was changed from the screening to the mediation or review panel type, there would be mandatory participation by interested parties and the provision of participant funding.

The Canadian Association of Petroleum Producers (CAPP) indicated that public involvement is a founding principle of its Stewardship Program, and its member companies have consistently demonstrated their commitment to meaningful public and stakeholder consultation and involvement. CAPP also indicated

circumstances relativement exceptionnelles où le forage exploratoire au large risque d'avoir des effets négatifs importants sur l'environnement, notamment dans des environnements marins sensibles, qui sont peu résistants aux stress imposés, il y aurait là un motif pour renvoyer le projet à un médiateur ou une commission d'examen plutôt que de le soumettre à un examen préalable.

Plusieurs répondants ont fait observer qu'étant donné que le forage exploratoire au large des côtes de l'Atlantique n'a été assujéti à une EE fédérale qu'en 2003, on avait peu d'expérience pour justifier un changement dans le type d'EE pour cette région extracôtière du Canada. Comme le rapport de l'ESEE a pris en compte l'information sur les effets environnementaux qui concernaient le forage exploratoire extracôtier dans cette région du Canada, et ce, avant et après l'introduction du régime fédéral d'EE, on a déterminé qu'il y avait un fondement satisfaisant pour conclure que le niveau d'effets éventuels sur l'environnement au large de la côte Est ne serait en général pas important.

Plusieurs Canadiens ont également indiqué que les facteurs additionnels requis dans le cadre d'une étude approfondie, c'est-à-dire, l'obligation de suivi et également le rôle du ministre de l'Environnement dans l'émission d'une déclaration concernant une EE, permettraient un processus d'EE plus large, plus transparent et plus rigoureux. Comme mentionné ci-dessus dans la section « Types d'EE prévus par la Loi », un examen préalable est une approche systématique de la documentation des effets environnementaux d'un projet, notamment ses effets cumulatifs et les effets des accidents ou pannes éventuels; de la détermination de la nécessité d'éliminer ou de réduire au minimum (atténuer) ces effets; de la détermination de la nécessité de modifier le projet; et de la détermination de la nécessité de recommander une évaluation plus approfondie par un médiateur ou une commission d'examen. La mise en œuvre des mesures de suivi est un aspect fondamental des pratiques actuelles d'examen préalable de l'ONE, de l'Office Canada—Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers (OCNEHE), et de l'Office Canada — Terre-Neuve des hydrocarbures extracôtiers (OCTHE).

Plusieurs répondants ont également souligné que les consultations publiques obligatoires requises dans le cadre d'une étude approfondie devraient être un aspect fondamental du processus d'EE du forage exploratoire au large des côtes et que, par conséquent, le règlement ne devrait pas être modifié. Ils ont également souligné que le programme d'aide financière qui vise à permettre aux particuliers et aux organismes sans but lucratif de participer à une étude approfondie, a été un autre facteur pour soutenir la nécessité de retenir ce type d'EE pour les projets de forage exploratoire au large des côtes. La nécessité de tenir des consultations publiques durant une EE et les avantages du programme de financement des participants ne justifient pas l'inclusion d'un type de projet dans le *Règlement sur la liste d'étude approfondie*. Comme indiqué ci-dessus, la consultation publique fait, et continuera de faire, partie intégrante du processus d'EE pour le forage exploratoire mis en œuvre par les organismes de réglementation — l'OCNEHE, l'OCTHE et l'ONE. En outre, dans les cas où il a été décidé de renvoyer le projet à un médiateur ou une commission d'examen plutôt que de mener un examen préalable, il y aurait une participation obligatoire des parties intéressées et la prestation d'une aide financière aux participants.

L'Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP) a indiqué que la participation du public est un principe fondamental de son Programme d'intendance, et que ses compagnies membres ont constamment démontré leur engagement envers une consultation et une participation importante du public et des parties

that it is prepared to continue to work closely with NRCan, the NEB, the CNSOPB and the CNOBP in ensuring that public participation practices for screening EAs are appropriate and sufficient.

One respondent indicated that the process followed in proposing the regulatory change did not fulfill the Crown's legal obligations to consult with and accommodate First Nation concerns, and a screening type EA would not allow for the fulfillment of the Crown's legal obligations to consult with and accommodate First Nation concerns on a project-specific basis. The regulatory change will not adversely affect Aboriginal rights or title which would trigger the common law duty to consult and accommodate. Significant opportunities for public comment on the regulatory change were provided. The RAC process included Aboriginal stakeholders, and the *Canada Gazette*, Part I process allowed for further First Nation involvement. The continuation of existing public consultation practices by the regulatory boards and the provision of public access to information on proposed projects via the Canadian Environmental Assessment Registry will allow for the First Nations to be aware of future projects, to be consulted in their review, and also have their concerns considered by the regulatory authorities.

Several comments suggested that the decision on the regulatory amendment should take into account the application of the precautionary principle. As indicated above, the Act provides a specific test for determining whether a project is subject to a comprehensive study, i.e. whether the project or class of projects is likely to cause significant adverse environmental effects. This specific test is consistent with a determination of whether there is a risk of serious or irreversible harm, which is a key tenet of the *Government Framework on the Application of Precaution in Science-based Decision Making about Risk*. Neither the regulatory amendment nor the comprehensive study list itself make a determination of what measures should be put in place to mitigate risks identified with a project. Mechanisms continue to be in place so that the environmental effects will be identified and mitigated as necessary for dealing with specific instances that may warrant precautionary measures.

A number of respondents in support of the regulatory changes felt that a comprehensive study does not result in improved environmental protection, and does not result in the conclusions arising from an EA being different than under a screening EA. It was also suggested that undertaking a screening EA rather than a comprehensive study would allow for more efficient use of the human and financial resources.

Compliance and Enforcement

The Act empowers the Minister of the Environment to provide advice and training to the relevant responsible authorities — including the NEB, the CNSOPB and the CNOBP — and relevant federal authorities to enable them to discharge their responsibilities under the Act and its regulations.

The Agency has a clear and strong role in promoting and monitoring compliance with the Act, including the need to carry out public consultations where appropriate during a screening EA.

The Agency's Quality Assurance Program will continue to assess the manner in which the two east coast offshore petroleum boards and the NEB, and relevant federal authorities are

intéressées. La CAPP a également indiqué qu'elle était prête à continuer de collaborer avec NRCan, l'ONE, l'OCNEHE et l'OCTHE, pour veiller à ce que les pratiques de participation du public, en ce qui a trait à l'examen préalable, soient pertinentes et suffisantes.

Un répondant a indiqué que le processus qui a été suivi pour proposer la modification du règlement ne respectait pas les obligations légales de l'État de consulter et d'accueillir les Premières nations, et qu'un examen préalable ne permettrait pas de le faire pour chaque projet particulier. La modification du règlement n'affectera pas négativement les droits ou titres des Autochtones et déclencherait l'obligation en droit commun de consulter et d'accueillir. Le public a eu amplement la possibilité d'émettre son opinion sur la modification du règlement. Le processus CCR a fait intervenir des partenaires autochtones, et la *Gazette du Canada* Partie I prévoyait une participation plus grande des Premières nations. La poursuite des pratiques existantes pour les consultations publiques par les commissions de réglementation et la prestation au public d'un accès à l'information sur les projets proposés par l'entremise du Registre canadien d'évaluation environnementale permettra aux Premières nations de se tenir au courant des projets à venir, d'être consultés lorsque l'on procédera à leur examen et de faire en sorte que leurs préoccupations soient examinées par les organismes de réglementation.

Dans plusieurs observations, il a été suggéré que la décision concernant la modification du règlement soit prise en compte dans l'application du principe de précaution. Comme indiqué ci-dessus, la Loi fournit un test environnemental précis pour déterminer si un projet est soumis à une étude approfondie, c'est-à-dire si le projet ou une catégorie de projets est susceptible de causer des effets négatifs importants sur l'environnement. Ce test permet de déterminer s'il y a un risque de dangers graves ou irréversibles, qui est un principe fondamental du *Cadre de la précaution dans un processus décisionnel scientifique en gestion du risque*. Ni la modification du règlement ni la liste d'étude approfondie ne déterminent les mesures qui devraient être mises en place pour atténuer les risques qui ont trait à un projet. Les mécanismes demeureront en place, de manière à ce que les effets sur l'environnement soit recensés et atténués au besoin, afin de régler des cas particuliers pouvant justifier des mesures de précaution.

Plusieurs répondants en faveur de la modification du règlement estimaient que l'étude approfondie d'un projet ne contribue pas à une plus grande protection de l'environnement, et que les conclusions qui se dégagent d'une EE ne sont pas différentes de celles qui en ressortent. Ils ont également exprimé l'avis qu'un examen préalable plutôt qu'une étude approfondie permet de faire une utilisation plus efficace des ressources humaines et financières.

Respect et exécution

En vertu de la Loi, le ministre de l'Environnement a le pouvoir de fournir des avis et une formation aux organismes responsables concernés, notamment l'ONE, l'OCNEHE et l'OCTHE, et aux organismes fédéraux compétents pour leur permettre de s'acquitter de leurs responsabilités en vertu de la Loi et de son règlement.

L'Agence a un rôle actif et déterminant à jouer en ce qui a trait à la promotion et à la surveillance de la conformité à la Loi, notamment la nécessité de tenir des consultations publiques lorsqu'il y a lieu durant un examen préalable.

Le Programme d'assurance de la qualité de l'Agence continuera d'évaluer la manière dont les deux commissions pétrolières au large de la côte Est, ainsi que l'ONE et les organismes fédéraux

complying with the Act and the regulations, as amended, when carrying out EAs for offshore exploratory drilling projects.

The Agency's regional offices will continue to help proponents, departments and the various boards exchange information about specific project EAs, thereby assisting them in complying with their EA responsibilities under the Act and its regulations.

Contact

John D. Smith
Director
Legislative and Regulatory Affairs
Canadian Environmental Assessment Agency
Place Bell Canada, 22nd Floor
160 Elgin Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H3
Telephone: (613) 948-1942
FAX: (613) 957-0897

pertinents, se conforment à la Loi et à son règlement, tel que modifié, lorsqu'ils effectuent l'EE des projets de forage exploratoire au large des côtes.

Les bureaux régionaux de l'Agence continueront d'aider les promoteurs, les ministères et les différentes commissions à échanger des renseignements relatifs aux EE de certains projets, les aidant ainsi à s'acquitter des responsabilités qui leur incombent en matière d'EE en vertu de la Loi et de ses règlements.

Personne-ressource

John D. Smith
Directeur
Affaires législatives et réglementaires
Agence canadienne d'évaluation environnementale
Place Bell Canada, 22^e étage
160, rue Elgin
Ottawa (Ontario)
K1A 0H3
Téléphone : (613) 948-1942
TÉLÉCOPIEUR : (613) 957-0897

Registration
SOR/2005-336 November 14, 2005

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Special Appointment Regulations, No. 2005-12

P.C. 2005-1933 November 10, 2005

Whereas, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission has decided that it is neither practicable nor in the best interests of the public service to apply that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, to Allan Amey on his appointment to the position of Special Advisor to the Deputy Minister of the Environment, to be styled as President designate of the Canada Emission Reduction Incentives Agency, and while employed in that position, and has excluded Allan Amey from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on his appointment to the position of Special Advisor to the Deputy Minister of the Environment, to be styled as President designate of the Canada Emission Reduction Incentives Agency, and while employed in that position;

And whereas, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission recommends that the Governor in Council make the annexed *Special Appointment Regulations, No. 2005-12*;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council,

(a) on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby approves the exclusion made by the Public Service Commission of Allan Amey from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on his appointment to the position of Special Advisor to the Deputy Minister of the Environment, to be styled as President designate of the Canada Emission Reduction Incentives Agency, and while employed in that position; and

(b) on the recommendation of the Prime Minister and the Public Service Commission, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby makes the annexed *Special Appointment Regulations, No. 2005-12*.

SPECIAL APPOINTMENT REGULATIONS, NO. 2005-12

GENERAL

1. The Governor in Council may appoint Allan Amey to the position of Special Advisor to the Deputy Minister of the Environment, to be styled as President designate of the Canada Emission Reduction Incentives Agency, to hold office during pleasure, effective November 14, 2005.

COMING INTO FORCE

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

Enregistrement
DORS/2005-336 Le 14 novembre 2005

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Règlement n° 2005-12 portant affectation spéciale

C.P. 2005-1933 Le 10 novembre 2005

Attendu que, conformément au paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la Commission de la fonction publique estime qu'il est difficilement réalisable et contraire aux intérêts de la fonction publique d'appliquer cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, à Allan Amey lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de conseiller spécial auprès du sous-ministre de l'Environnement, qui portera le titre de président désigné de l'Agence canadienne pour l'incitation à la réduction des émissions, et a exempté Allan Amey de l'application de cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de conseiller spécial auprès du sous-ministre de l'Environnement, qui portera le titre de président désigné de l'Agence canadienne pour l'incitation à la réduction des émissions;

Attendu que, en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la Commission de la fonction publique recommande que la gouverneure en conseil prenne le *Règlement n° 2005-12 portant affectation spéciale*, ci-après,

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

a) sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, approuve l'exemption de l'application de cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, accordée par la Commission de la fonction publique à Allan Amey lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de conseiller spécial auprès du sous-ministre de l'Environnement, qui portera le titre de président désigné de l'Agence canadienne pour l'incitation à la réduction des émissions;

b) sur recommandation du premier ministre et de la Commission de la fonction publique et en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, prend le *Règlement n° 2005-12 portant affectation spéciale*, ci-après.

RÈGLEMENT N° 2005-12 PORTANT AFFECTATION SPÉCIALE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. La gouverneure en conseil peut nommer Allan Amey au poste de conseiller spécial auprès du sous-ministre de l'Environnement, qui portera le titre de président désigné de l'Agence canadienne pour l'incitation à la réduction des émissions, à titre amovible, à compter du 14 novembre 2005.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

Registration
SOR/2005-337 November 15, 2005

CONTROLLED DRUGS AND SUBSTANCES ACT

Order Amending Schedule I to the Controlled Drugs and Substances Act

P.C. 2005-1937 November 15, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to section 60 of the *Controlled Drugs and Substances Act*^a, deeming that it is necessary in the public interest, hereby makes the annexed *Order Amending Schedule I to the Controlled Drugs and Substances Act*.

ORDER AMENDING SCHEDULE I TO THE CONTROLLED DRUGS AND SUBSTANCES ACT

AMENDMENT

1. Item 18 of Schedule I to the *Controlled Drugs and Substances Act*¹ is replaced by the following:

18. Methamphetamine (N, α -dimethylbenzeneethanamine), its salts, derivatives, isomers and analogues and salts of derivatives, isomers and analogues

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

On August 10, 2005, methamphetamine was moved from Schedule III to Schedule I to the *Controlled Drugs and Substances Act* (CDSA) (SOR/2005-235). The rescheduling of methamphetamine to Schedule I was necessary to increase the maximum penalties associated with offences involving methamphetamine and bring them in line with the harms caused by methamphetamine production, trafficking, and use. The rationale for the rescheduling of methamphetamine within the CDSA can be found in the Regulatory Impact Analysis Statement published in the *Canada Gazette*, Part II, Vol.139, No.17, on August 24, 2005 (<http://www.canadagazette.gc.ca>).

In Schedule III, methamphetamine was listed as item 1(2) under Amphetamines, which includes their salts, derivatives, isomers and analogues and salts of derivatives, isomers, and

Enregistrement
DORS/2005-337 Le 15 novembre 2005

LOI RÉGLEMENTANT CERTAINES DROGUES ET AUTRES SUBSTANCES

Décret modifiant l'annexe I de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances

C.P. 2005-1937 Le 15 novembre 2005

Sur recommandation du ministre de la Santé et en vertu de l'article 60 de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe I de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances*, ci-après, cela lui paraissant nécessaire dans l'intérêt public.

DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE I DE LA LOI RÉGLEMENTANT CERTAINES DROGUES ET AUTRES SUBSTANCES

MODIFICATION

1. L'article 18 de l'annexe I de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances*¹ est remplacé par ce qui suit :

18. Méthamphétamine (N, α -diméthylbenzèneéthanamine), ses sels, dérivés, isomères et analogues, ainsi que les sels de ses dérivés, isomères et analogues

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

Le 10 août 2005, la méthamphétamine est passée de l'annexe III à l'annexe I de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances* (LRCDAS) (DORS/2005-235). Le reclassement de la méthamphétamine à l'annexe I était nécessaire afin d'accroître les peines maximales associées aux infractions de la méthamphétamine et de les rendre conforme aux méfaits découlant de la production, du trafic et de l'utilisation de la méthamphétamine. Les raisons du reclassement de la méthamphétamine au sein de la LRCDAS sont mentionnées dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation publié dans la *Gazette du Canada* Partie II, Vol. 139, n° 17 le 24 août 2005 (<http://www.gazetteducanada.gc.ca>).

Dans l'annexe III, la méthamphétamine était visée par le paragraphe 1(2) - Amphétamines, leurs sels, dérivés, isomères et analogues. Lorsque la méthamphétamine a été inscrite à l'article 18

^a S.C. 1996, c. 19

¹ S.C. 1996, c. 19

^a L.C. 1996, ch. 19

¹ L.C. 1996, ch. 19

analogues. When methamphetamine was moved to item 18 of Schedule I, it was removed from this general heading; the salts, derivatives, isomers and analogues of methamphetamine were not explicitly listed in Schedule I at that time.

Although not explicitly listed, the salts of methamphetamine, including methamphetamine HCl (often referred to as “crystal meth”) are captured under item 18 of Schedule I to the CDSA by virtue of subsection 2(2) of the CDSA, which states:

“For the purposes of this Act,

- (a) a reference to a controlled substance includes a reference to any substance that contains a controlled substance; and,
- (b) a reference to a controlled substance includes a reference to
 - (i) all synthetic and natural forms of the substance”

The salts of methamphetamine contain methamphetamine and are a synthetic form of methamphetamine.

This amendment will add clarity to the listing of methamphetamine in Schedule I by explicitly listing its salts. In addition, the derivatives, isomers, analogues, and salts of derivatives, isomers and analogues are being included to maintain consistency with the previous treatment of methamphetamine under Schedule III, item 1, Amphetamines, and to give full effect to the intent of the August 10, 2005 amendment.

Alternatives

This technical amendment is necessary to provide clarity concerning the intent and effect of the original amendment effected in August 2005. No alternatives to the regulation were considered.

Benefits and Costs

The benefits of this amendment derive from the added clarity provided with respect to the intent of the August 2005 amendment. Inclusion of the derivatives, isomers and analogues will preempt illicit methamphetamine producers from attempting to circumvent the intention of the legislation by modifying the chemical structure of methamphetamine to create a closely related but different chemical that is not explicitly listed in the CDSA.

As the intent of the original amendment to provide for increased maximum penalties for offences pertaining to methamphetamine is not changed by this technical amendment, it is not expected to have any economic impact on the general public, industry, or international trade.

Consultation

Expert chemists from Health Canada’s Drug Analysis Services and officials from the Department of Justice were consulted in this matter. Further consultation was not required due to the technical nature of this amendment.

Compliance and Enforcement

This amendment will have no impact on the regulatory controls for methamphetamine, and therefore will have no impact on the existing compliance and enforcement strategy for controlled substances.

de l’annexe I, elle a également été retirée de cet en-tête général; les sels, dérivés, isomères et analogues de la méthamphétamine n’étaient plus mentionnés de façon explicite dans l’annexe I à ce moment.

Bien qu’ils ne soient pas mentionnés de façon explicite, les sels de la méthamphétamine, y compris la méthamphétamine HCl (souvent appelée « crystal meth »), sont visés par l’article 18 de l’annexe I au paragraphe 2(2) de la LRC DAS qui ce lit comme suit :

« (2) Pour l’application de la présente loi :

- a) la mention d’une substance désignée vaut également mention de toute substance en contenant;
- b) la mention d’une substance désignée vaut mention :
 - (i) de la substance dans ses formes synthétiques et naturelles »

Les sels de la méthamphétamine contiennent de la méthamphétamine et sont une forme synthétique de la substance.

Cette modification confèrera davantage de clarté à la liste relative à la méthamphétamine dans l’annexe I en mentionnant explicitement ses sels. De plus, on inscrit les dérivés, isomères, analogues et les sels des dérivés, isomères et analogues pour être conforme au traitement antérieur de la méthamphétamine en vertu de l’annexe III, article 1 -Amphétamines, et pour donner tout son effet à l’objectif de la modification du 10 août 2005.

Solutions envisagées

Cette modification technique est nécessaire pour établir clairement l’objectif et l’effet de la modification initiale entrée en vigueur en août 2005. Aucune alternative à la réglementation n’a été considérée.

Avantages et coûts

Les avantages découlent de la clarté ajoutée à l’objectif de la modification du mois d’août 2005. L’ajout de la mention explicite des dérivés, isomères, analogues et des sels des dérivés, isomères et analogues empêchera les producteurs clandestins de méthamphétamine de contourner la réglementation en modifiant la structure chimique de la méthamphétamine pour créer une substance chimique étroitement associée, mais différente, qui n’est pas mentionnée explicitement dans la LRC DAS.

Puisque l’objectif de la modification originale d’accroître les peines maximales pour les infractions associées à la méthamphétamine n’est pas touché par cette modification technique, on ne s’attend à aucune conséquence économique pour le grand public, l’industrie ou le commerce international.

Consultations

Des experts chimistes du Service d’analyse des drogues de Santé Canada et des représentants du ministère de la Justice ont été consultés à ce sujet. Il n’a pas été nécessaire de tenir d’autres consultations en raison de la nature technique de la modification.

Respect et exécution

La modification n’aura aucune conséquence sur les contrôles réglementaires de la méthamphétamine, et donc, aucune conséquence sur la stratégie de conformité et d’application de la Loi en vigueur relativement aux substances contrôlées.

Contact

Erin Kingdom
Drug Strategy and Controlled Substances Programme
Healthy Environments and Consumer Safety Branch
Address Locator: 3503D
Ottawa, Ontario
K1A 1B9
Telephone: (613) 948-8948
FAX: (613) 946-4224

Personne-ressource

Erin Kingdom
Programme de la stratégie antidrogue
et des substances contrôlées
Direction générale de la santé environnementale
et de la sécurité des consommateurs
Indice de l'adresse 3503D
Ottawa (Ontario)
K1A 1B9
Téléphone : (613) 948-8948
TÉLÉCOPIEUR : (613) 946-4224

Registration
SOR/2005-338 November 15, 2005

CUSTOMS TARIFF

Fenner Dunlop (Bracebridge) Inc. Remission Order

P.C. 2005-1938 November 15, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 115 of the *Customs Tariff*^a, hereby makes the annexed *Fenner Dunlop (Bracebridge) Inc. Remission Order*.

**FENNER DUNLOP (BRACEBRIDGE) INC.
REMISSION ORDER**

REMISSION

1. Subject to section 2, remission is hereby granted of the customs duties paid or payable under the *Customs Tariff* on certain woven fabrics of tariff item No. 5906.99.22, imported into Canada by Fenner Dunlop (Bracebridge) Inc. during the period commencing on January 14, 1999 and ending on May 19, 2004.

CONDITIONS

2. The remission is granted on condition that
- (a) the woven fabrics were or will be used in the manufacture of conveyor belts by Fenner Dunlop (Bracebridge) Inc.;
 - (b) a claim for remission is made to the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness within twelve months after the date on which this Order comes into force;
 - (c) the importer provides the Canada Border Services Agency with any evidence or information that demonstrates that the importer is entitled to remission under this Order; and
 - (d) no claim for refund or drawback under the *Customs Act* or the *Customs Tariff* has been made with respect to the goods on which remission is claimed.

COMING INTO FORCE

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Order.)

Description

This Order would remit approximately \$1,000,000 in duties paid on certain woven fabrics imported by Fenner Dunlop (Bracebridge) Inc. for use in the manufacture of conveyor belts.

^a S.C. 1997, c. 36

Enregistrement
DORS/2005-338 Le 15 novembre 2005

TARIF DES DOUANES

Décret de remise concernant Fenner Dunlop (Bracebridge) Inc.

C.P. 2005-1938 Le 15 novembre 2005

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 115 du *Tarif des douanes*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret de remise concernant Fenner Dunlop (Bracebridge) Inc.*, ci-après.

**DÉCRET DE REMISE CONCERNANT FENNER
DUNLOP (BRACEBRIDGE) INC.**

REMISE

1. Sous réserve de l'article 2, remise est accordée par les présentes des droits de douane payés ou payable en vertu du *Tarif des douanes* à l'égard de certains tissus du n° tarifaire 5906.99.22 importés au Canada par Fenner Dunlop (Bracebridge) Inc. au cours de la période commençant le 14 janvier 1999 et se terminant le 19 mai 2004.

CONDITIONS

2. La remise est accordée sous réserve des conditions suivantes :
- a) les tissus ont servi ou serviront à la fabrication de courroies transporteuses par Fenner Dunlop (Bracebridge) Inc.;
 - b) une demande de remise est présentée au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile dans les douze mois suivant la date d'entrée en vigueur du présent décret;
 - c) l'importateur présente sur demande les documents requis par l'Agence des services frontaliers du Canada aux fins d'établir le droit à la remise;
 - d) aucune demande de remboursement n'a été soumise en vertu de la *Loi sur les douanes* ou du *Tarif des douanes* à l'égard des marchandises visées par la remise.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

Le décret accordera une remise d'environ 1 000 000 \$ en droits de douane payés à l'égard de certains tissus importés par Fenner Dunlop (Bracebridge) Inc. devant servir dans la fabrication de courroies transporteuses.

^a L.C. 1997, ch. 36

Alternatives

There is no practical alternative to the remission of customs duties in this case. A remission Order, pursuant to section 115 of the *Customs Tariff*, is the appropriate method of providing tariff relief in this instance.

Benefits and Costs

This Order would remit duties paid on certain woven fabrics used by Fenner Dunlop (Bracebridge) Inc. in the manufacture of conveyor belts. The woven fabrics in question are not produced in Canada and Fenner Dunlop is the sole remaining Canadian manufacturer of mining conveyor belts. Fenner Dunlop provides relatively highly paid manufacturing employment in Bracebridge, Ontario; a region where such jobs are rare. Fenner Dunlop is integrated into the Ontario economy and purchases inputs both locally (e.g., transportation services, fabricated metal products) and further afield (e.g., rubber compound from south-western Ontario). In addition, the remission of duties would help ensure its current investment program and productivity improvements remain on track.

Consultation

Industry Canada was consulted and does not oppose the remission of duties. Fenner Dunlop (Bracebridge) supports the remission of duties.

Compliance and Enforcement

Fenner Dunlop's application for the remission of duties will be subject to verification by the Canada Border Services Agency to ensure that all conditions, to which the remission is subject, are satisfied.

Contact

Stephanie Reid
International Trade Policy Division
Department of Finance Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: (613) 996-5538

Solutions envisagées

Il n'existe aucune autre alternative pratique à la remise de droits de douanes dans ce cas. Un décret de remise suivant l'article 115 du *Tarif des douanes* constitue la méthode appropriée afin de permettre l'allègement tarifaire dans cette instance.

Avantages et coûts

Le décret accordera remise des droits de douane à l'égard de certains tissus utilisés par Fenner Dunlop (Bracebridge) Inc. pour la fabrication de courroies transporteuses. Les tissus en question ne sont pas produits au Canada, et la Fenner Dunlop est le seul fabricant canadien de courroies transporteuses pour le secteur minier. La Fenner Dunlop fournit des emplois dans le domaine de la fabrication relativement très rémunérateurs à Bracebridge en Ontario, région où de tels emplois sont rares. Elle est intégrée à l'économie ontarienne et achète des intrants à l'échelle locale (par exemple, services de transport, produits du métal fabriqués) et ailleurs (par exemple, composantes de caoutchouc provenant du sud-ouest de l'Ontario). En outre, la remise des droits permettrait à l'entreprise de poursuivre son programme d'investissement et d'accroissement de sa productivité comme prévu.

Consultations

Des consultations ont été menées auprès d'Industrie Canada, qui ne s'oppose pas à la remise des droits. La Fenner Dunlop (Bracebridge) appuie la remise.

Respect et exécution

L'Agence des services frontaliers du Canada vérifiera la demande de remise des droits présentée par la Fenner Dunlop pour s'assurer que toutes les conditions auxquelles la remise est assujettie ont été remplies.

Personne-ressource

Stephanie Reid
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : (613) 996-5538

Registration
SOR/2005-339 November 15, 2005

IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT

Rules Amending the Federal Court Immigration and Refugee Protection Rules

The rules committee established under section 45.1^a of the *Federal Courts Act*^b, pursuant to subsection 75(1)^c of the *Immigration and Refugee Protection Act*^d, and subject to the approval of the Governor in Council, hereby makes the annexed *Rules Amending the Federal Court Immigration and Refugee Protection Rules*.

Ottawa, October 6, 2005

P.C. 2005-1939 November 15, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Citizenship and Immigration, pursuant to subsection 75(1)^c of the *Immigration and Refugee Protection Act*^d, hereby approves the annexed *Rules Amending the Federal Court Immigration and Refugee Protection Rules*, made by the rules committee established under section 45.1^a of the *Federal Court Act*^b.

RULES AMENDING THE FEDERAL COURT IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION RULES

AMENDMENTS

1. The title of the *Federal Court Immigration and Refugee Protection Rules*¹ is replaced by the following:

FEDERAL COURTS IMMIGRATION AND REFUGEE
PROTECTION RULES

2. (1) Rule 2 of the Rules is amended by adding the following before the definition “Act”:

2. The following definitions apply in these Rules.

(2) Rule 2 of the Rules is amended by adding the following in alphabetical order:

“Court” means, as the circumstances require,

(a) the Federal Court of Appeal, including, in respect of a motion, a single judge of that court; or

(b) the Federal Court, including a prothonotary acting within his or her jurisdiction. (*Court*)

“Registry” means a registry within the meaning of the *Federal Courts Act*. (*greffe*)

Enregistrement
DORS/2005-339 Le 15 novembre 2005

LOI SUR L’IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES
RÉFUGIÉS

Règles modifiant les Règles de la Cour fédérale en matière d’immigration et de protection des réfugiés

En vertu du paragraphe 75(1)^a de la *Loi sur l’immigration et la protection des réfugiés*^b, sous réserve de l’agrément de la gouverneure en conseil, le comité des règles établi aux termes de l’article 45.1^c de la *Loi sur les Cours fédérales*^d prend les *Règles modifiant les Règles de la Cour fédérale en matière d’immigration et de protection des réfugiés*, ci-après.

Ottawa, le 6 octobre 2005

C.P. 2005-1939 Le 15 novembre 2005

Sur recommandation du ministre de la Citoyenneté et de l’Immigration et en vertu du paragraphe 75(1)^a de la *Loi sur l’immigration et la protection des réfugiés*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil agréee les *Règles modifiant les Règles de la Cour fédérale en matière d’immigration et de protection des réfugiés*, ci-après, prises par le comité des règles établie aux termes de l’article 45.1^c de la *Loi sur les Cours fédérales*^d.

RÈGLES MODIFIANT LES RÈGLES DE LA COUR FÉDÉRALE EN MATIÈRE D’IMMIGRATION ET DE PROTECTION DES RÉFUGIÉS

MODIFICATIONS

1. Le titre intégral des *Règles de la Cour fédérale en matière d’immigration et de protection des réfugiés*¹ est remplacé par ce qui suit :

RÈGLES DES COURS FÉDÉRALES EN MATIÈRE
D’IMMIGRATION ET DE PROTECTION DES RÉFUGIÉS

2. (1) La règle 2 des mêmes règles est modifiée par adjonction, avant la définition de « appel », de ce qui suit :

2. Les définitions qui suivent s’appliquent aux présentes règles.

(2) La règle 2 des mêmes règles est modifiée par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« Cour » Selon le cas :

a) la Cour d’appel fédérale, y compris, dans le cas d’une requête, un juge de cette cour siégeant seul;

b) la Cour fédérale, y compris un protonotaire dans l’exercice de sa compétence. (*Court*)

« greffe » S’entend au sens de la *Loi sur les Cours fédérales*. (*registry*)

^a S.C. 2002, c. 8, s. 43

^b S.C. 2002, c. 8, s. 14

^c S.C. 2002, c. 8, s. 194

^d S.C. 2001, c. 27

¹ SOR/93-22; SOR/2002-232

^a L.C. 2002, ch. 8, art. 194

^b L.C. 2001, ch. 27

^c L.C. 2002, ch. 8, art. 43

^d L.C. 2002, ch. 8, art. 14

¹ DORS/93-22; DORS/2002-232

3. Rule 4 of the Rules is replaced by the following:

4. (1) Subject to subrule (2), except to the extent that they are inconsistent with the Act or these Rules, Parts 1 to 3, 6, 7, 10 and 11 and rules 383 to 385 of the *Federal Courts Rules* apply to applications for leave, applications for judicial review and appeals.

(2) Rule 133 of the *Federal Courts Rules* does not apply to the service of an application for leave or an application for judicial review.

4. Subrule 5(2) of the Rules is replaced by the following:

(2) Unless he or she is the applicant, the Minister responsible for the administration of the *Immigration and Refugee Protection Act* in respect of the matter for which leave is sought shall be the respondent in an application for leave.

5. The portion of subrule 20(1) of the Rules before paragraph (a) is replaced by the following:

20. (1) An appeal to the Federal Court of Appeal shall be commenced by filing a notice of appeal in Form IR-4 as set out in the schedule within

6. The schedule to the Rules is replaced by the following:

SCHEDULE

Form IR—1 (Rules 5 and 6)

Court File No.

FEDERAL COURT

Between:

(Insert full name of party or the Minister responsible for the administration of the Immigration and Refugee Protection Act in respect of the matter for which leave is sought)

Applicant(s)

and

(The Minister responsible for the administration of the Immigration and Refugee Protection Act in respect of the matter for which leave is sought or full name of the other party if the Minister is the Applicant)

Respondent(s)

APPLICATION FOR LEAVE
and for JUDICIAL REVIEW

TO THE RESPONDENT(S)

AN APPLICATION FOR LEAVE TO COMMENCE AN APPLICATION FOR JUDICIAL REVIEW UNDER SUBSECTION 72(1) OF THE *IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT* has been commenced by the applicant.

UNLESS A JUDGE OTHERWISE DIRECTS, THIS APPLICATION FOR LEAVE will be disposed of without personal appearance by the parties, in accordance with paragraph 72(2)(d) of the *Immigration and Refugee Protection Act*.

IF YOU WISH TO OPPOSE THIS APPLICATION FOR LEAVE, you or a solicitor authorized to practice in Canada and acting for you must immediately prepare a Notice of Appearance in Form IR-2 prescribed by the *Federal Courts Immigration and Refugee Protection Rules*, serve it on the tribunal and the

3. La règle 4 des mêmes règles est remplacée par ce qui suit :

4. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la demande d'autorisation, la demande de contrôle judiciaire et l'appel sont régis par les parties 1, 2, 3, 6, 7, 10 et 11 et les règles 383 à 385 des *Règles des Cours fédérales*, sauf dans le cas où ces dispositions sont incompatibles avec la Loi ou les présentes règles.

(2) La règle 133 des *Règles des Cours fédérales* ne s'applique pas à la signification d'une demande d'autorisation ou d'une demande de contrôle judiciaire.

4. Le paragraphe 5(2) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(2) Sauf dans le cas où il est lui-même le demandeur, le ministre chargé de l'application de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* est, à l'égard de la mesure visée par l'autorisation recherchée, le défendeur dans toute demande d'autorisation.

5. Le passage du paragraphe 20(1) des mêmes règles précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

20. (1) L'appel à la Cour d'appel fédérale est formé par le dépôt d'un avis d'appel selon la formule IR-4 figurant à l'annexe :

6. L'annexe des mêmes règles est remplacée par ce qui suit :

ANNEXE

Formule IR—1 (Règles 5 et 6)

Numéro de dossier de la Cour

COUR FÉDÉRALE

Entre

[Nom et prénoms de la partie ou le ministre chargé de l'application de la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés à l'égard de la mesure visée par l'autorisation recherchée]

Demandeur(s)

et

[Le ministre chargé de l'application de la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés à l'égard de la mesure visée par l'autorisation recherchée ou nom et prénoms de l'autre partie si le ministre est le demandeur]

Défendeur(s)

DEMANDE D'AUTORISATION
et DEMANDE DE CONTRÔLE JUDICIAIRE

AU(X) DÉFENDEUR(S)

Le demandeur a présenté UNE DEMANDE D'AUTORISATION RELATIVE À LA PRÉSENTATION D'UNE DEMANDE DE CONTRÔLE JUDICIAIRE, EN APPLICATION DU PARAGRAPHE 72(1) DE LA *LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS*

SAUF AUTORISATION D'UN JUGE, IL SERA STATUÉ SUR CETTE DEMANDE D'AUTORISATION sans comparution en personne des parties, conformément à l'alinéa 72(2)(d) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*.

SI VOUS SOUHAITEZ VOUS OPPOSER À CETTE DEMANDE D'AUTORISATION, l'avocat habile à exercer au Canada qui vous représente ou vous-même devez immédiatement remplir l'avis de comparution sur la formule IR-2 prévue aux *Règles des Cours fédérales en matière d'immigration et de protection des*

applicant's solicitor or, if the applicant does not have a solicitor, serve it on the applicant, and file it, with proof after service, at the Registry, within 10 days after the service of this application for leave.

IF YOU FAIL TO DO SO, the Court may nevertheless dispose of this application for leave and, if the leave is granted, of the subsequent application for judicial review without further notice to you.

Note: Copies of the relevant Rules of Court, information on the local office of the Court and other necessary information may be obtained from any local office of the Federal Court or the Registry in Ottawa, telephone: (613) 992-4238.

The applicant seeks leave of the Court to commence an application for judicial review of:

(Set out the date and details of the matter — the decision, determination or order made, measure taken or question raised — in respect of which a judicial review is sought and the date on which the applicant was notified or otherwise became aware of the matter.)

(Set out the name, address and telephone number of the tribunal and, if the tribunal was composed of more than one person, the name of each person who was on the tribunal.)

(Set out the tribunal's file number(s), if applicable.)

(Add the following paragraph if applicable.)

[The applicant further applies to the Court to allow an extension of time under paragraph 72(2)(c) of the Immigration and Refugee Protection Act on the following grounds:

(Set out the grounds for the request for the extension of time to file the application for leave.)]

In the event that the leave is granted, the applicant seeks the following relief by way of a judicial review:

(Set out the precise relief sought should leave be granted, including any statutory provision or rule relied on.)

In the event that the leave is granted, the application for judicial review is to be based on the following grounds:

(Set out the grounds to be argued, including a reference to any statutory provision or rule to be relied on.)

The applicant has *(has not)* received written reasons from the tribunal.

In the event that the leave is granted, the applicant proposes that the application for judicial review be heard at....., in the *(English and/or French)* language.

(Signature of Solicitor/Applicant)
Name of Solicitor/Applicant
Address
Telephone Number

To: *(Name(s) and address(es) of respondent(s))*

réfugiés, le signifier au tribunal administratif et à l'avocat du demandeur ou, si celui-ci agit pour son propre compte, au demandeur lui-même, et le déposer, avec la preuve de la signification, au greffe de la Cour dans les 10 jours suivant la signification de cette demande d'autorisation.

À DÉFAUT, la Cour peut statuer sur cette demande d'autorisation et, si celle-ci est accueillie, sur la demande subséquente de contrôle judiciaire, sans vous adresser aucun autre avis.

Nota : Vous pouvez obtenir auprès de n'importe quel bureau local de la Cour fédérale ou du greffe, à Ottawa, téléphone : (613) 992-4238, une copie des règles applicables de la Cour, des informations sur le bureau local de celle-ci et tout autre renseignement nécessaire.

Le demandeur demande à la Cour l'autorisation de présenter une demande de contrôle judiciaire de :

(Indiquer la date et les détails de la mesure — décision, ordonnance, question ou affaire — à laquelle se rapporte le redressement recherché et la date où le demandeur en a été avisé ou en a pris connaissance.)

(Indiquer l'appellation, l'adresse et le numéro de téléphone du tribunal administratif concerné et, si celui-ci était composé de plusieurs personnes, le nom de chacune d'elles.)

(Indiquer le(s) numéro(s) du(des) dossier(s) du tribunal administratif, le cas échéant.)

(Ajouter le paragraphe suivant, le cas échéant.)

[Le demandeur demande en outre à la Cour d'accorder une prorogation de délai, en vertu de l'alinéa 72(2)c) de la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés, pour les motifs suivants :

(Indiquer les motifs de la demande de prorogation du délai de dépôt de la demande d'autorisation.)]

Dans le cas où l'autorisation est accordée, le demandeur recherche le redressement suivant par voie de contrôle judiciaire :

(Indiquer le redressement expressément recherché dans le cas où l'autorisation est accordée, ainsi que les textes de loi et règles invoqués à l'appui.)

Dans le cas où l'autorisation est accordée, la demande de contrôle judiciaire est fondée sur les motifs suivants :

(Indiquer les motifs qui seront développés dans l'argumentation, ainsi que les textes de loi et règles invoqués à l'appui.)

Le demandeur a *(n'a pas)* reçu les motifs écrits du tribunal administratif.

Dans le cas où l'autorisation est accordée, le demandeur propose que la demande de contrôle judiciaire soit entendue à, en *(français ou anglais, ou les deux)*.

(Signature de l'avocat/du demandeur)
Nom de l'avocat/du demandeur
Adresse
Numéro de téléphone

À : *(Nom(s) et adresse(s) du défendeur (des défendeurs))*

	Form IR—2 (Rule 8)	Formule IR—2 (Règle 8)	
	Registry No.	Numéro du greffe	
FEDERAL COURT		COUR FÉDÉRALE	
Between:	Applicant(s)	Entre :	Demandeur(s)
and	Respondent(s)	et	Défendeur(s)

NOTICE OF APPEARANCE

THE RESPONDENT(s) (*name(s)*) intend(s) to respond to this application for leave.

The tribunal's file number(s), as set out in the application for leave is (*are*):

(*Date*)

(Name, address and telephone number of respondent's solicitor, or respondent if acting in person)

TO: (*Name and address of applicant's solicitor, or applicant if acting in person*)

AND TO: (*Name and address of tribunal*)

AVIS DE COMPARUTION

LE DÉFENDEUR (LES DÉFENDEURS) (*nom(s)*) entend(ent) s'opposer à la demande d'autorisation.

Le(s) numéro(s) du(des) dossier(s) du tribunal administratif, figurant dans la demande d'autorisation, est(sont) :

(*Date*)

(Nom, adresse et numéro de téléphone de l'avocat du défendeur ou, si celui-ci agit pour son propre compte, ses propres nom, adresse et numéro de téléphone)

À : (*Nom et adresse de l'avocat du demandeur ou, si celui-ci agit pour son propre compte, ses propres nom et adresse*)

ET À : (*Nom et adresse du tribunal administratif*)

	Form IR—3 (Rule 9)	Formule IR—3 (Règle 9)	
	Court File No.	Numéro de dossier de la Cour	
FEDERAL COURT		COUR FÉDÉRALE	
Between:	Applicant(s)	Entre	Demandeur(s)
and	Respondent(s)	et	Défendeur(s)

REQUEST TO TRIBUNAL

TO: (*Name and address of tribunal*)

RE: (*Set out the complete particulars of the matter — decision, determination or order made, measure taken or question raised — as they appear in the application, with the tribunal's file number(s), if any.*)

DATE:

In an application filed on, 20.., the applicant set out that he/she had not received written reasons for the above-captioned matter.

Pursuant to rule 9 of the *Federal Courts Immigration and Refugee Protection Rules*, you are hereby requested, without delay, to

- (a) send a copy of the matter — the decision, determination or order made, measure taken or question raised — and written reasons for it, duly certified by an appropriate officer to be correct, to each of the parties, and two copies to the Registry; or
- (b) send written notice to all the parties and the Registry indicating either that no reasons were given for the matter — decision, determination or order made, measure taken or question raised — in respect of which the application is made, or that reasons were given but not recorded.

*(Signature of Registry Officer)
Name of Registry Officer
Telephone Number*

DEMANDE AU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

À : (*Appellation et adresse du tribunal administratif*)

OBJET : (*Indiquer tous les détails de la mesure — décision, ordonnance, question ou affaire — tels qu'ils figurent dans la demande d'autorisation, avec le(s) numéro(s) du(des) dossier(s) du tribunal administratif, le cas échéant.*)

DATE :

Dans une demande d'autorisation déposée le20.., le demandeur indique qu'il n'a pas reçu les motifs écrits se rapportant à la cause susmentionnée.

Conformément à la règle 9 des *Règles des Cours fédérales en matière d'immigration et de protection des réfugiés*, veuillez :

- a) envoyer sans délai à chacune des parties une copie de la mesure — décision, ordonnance, question ou affaire — et des motifs écrits y afférents, certifiée conforme par un fonctionnaire compétent, et au greffe de la Cour deux copies de ces documents;
- b) envoyer sans délai à toutes les parties et au greffe un avis écrit indiquant qu'aucun motif n'a été donné à l'appui de la mesure — décision, ordonnance, question ou affaire — visée dans la demande ou que des motifs ont été donnés sans être enregistrés.

*(Signature du fonctionnaire du greffe)
Nom du fonctionnaire du greffe
Numéro de téléphone*

Form IR—4 (Rule 20)

Formule IR—4 (Règle 20)

Court File No.

Numéro de dossier de la Cour

FEDERAL COURT OF APPEAL

COUR D'APPEL FÉDÉRALE

Between:

Entre

Appellant
(Applicant (Respondent) in the Federal Court)
and
(name)

Appelant
(Demandeur (ou défendeur) Cour fédérale)
et
(nom)

Respondent
(Applicant (Respondent) in the Federal Court)

Intimé
(Demandeur (ou défendeur) Cour fédérale)

NOTICE OF APPEAL

AVIS D'APPEL

THE APPELLANT (name) appeals from the judgment of the Honourable (name of judge) of the Federal Court, delivered on (date).

L'APPELANT (nom) interjette appel du jugement rendu le (date) par le juge (nom du juge) de la Cour fédérale.

Pursuant to paragraph 74(d) of the *Immigration and Refugee Protection Act*, the learned Federal Court Judge certified that the following serious question(s) of general importance was(were) involved:

Conformément à l'alinéa 74d) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*, le juge de la Cour fédérale a certifié que l'affaire soulève une(des) question(s) grave(s) de portée générale, comme suit :

(Set out question(s) certified by Federal Court Judge.)

(Indiquer la(les) question(s) certifiée(s) par le juge de la Cour fédérale.)

The appellant seeks the following relief on the determination of the question(s) under section 52 of the *Federal Courts Act*:

L'appelant désire obtenir le redressement suivant en ce qui concerne cette(ces) question(s), en application de l'article 52 de la *Loi sur les Cours fédérales* :

(Set out the relief sought, with reference to the specific provisions in section 52 of the *Federal Courts Act* relied on.)

(Indiquer le redressement recherché, ainsi que celles des dispositions de l'article 52 de la *Loi sur les Cours fédérales* qui sont invoquées à l'appui.)

The appellant requests that this appeal be heard at(place), in the (English and/or French) language.

L'appelant demande que cet appel soit entendu à.....(lieu) en (français ou anglais, ou les deux).

Dated at....., this..... of....., 20...

Fait à....., le.....20...

(Name, address and telephone number of appellant's solicitor)

(Nom, adresse et numéro de téléphone de l'avocat de l'appelant)

TO: (Name and address of respondent's solicitor or respondent if acting in person)

À: (Nom et adresse de l'avocat de l'intimé ou, si celui-ci agit pour son propre compte, ses nom et adresse)

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

7. These Rules come into force on the day on which they are registered.

7. Les présentes règles entrent en vigueur à la date de leur enregistrement.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(This statement is not part of the Rules.)

(Ce résumé ne fait pas partie des règles.)

Background

Contexte

The purpose of the *Rules Amending the Federal Court Immigration and Refugee Protection Rules* is to make consequential amendments to the *Federal Court Immigration and Refugee Protection Rules* (the "Rules") as a result of the coming into force, on July 2, 2003, of the *Courts Administration Service Act*, S.C. 2002, c. 8 and, to amend Rule 5(2) as a result of the transfer of the supervision and control of the Canada Border Services Agency ("the CBSA")

L'objet visé par les *Règles modifiant les Règles de la Cour fédérale en matière d'immigration et de protection des réfugiés* est d'apporter des amendements corrélatifs aux *Règles de la Cour fédérale en matière d'immigration et de protection des réfugiés* (les « Règles ») à la suite de l'entrée en vigueur, le 2 juillet 2003, de la *Loi sur le Service administratif des tribunaux judiciaires*, L.C. 2002, ch. 8 et de modifier le paragraphe 5(2) des Règles à la suite du

from the Minister of Citizenship and Immigration Canada to the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness Canada.

Subject to the approval of the Governor in Council, the power to make these rules rests with the Rules Committee established under section 45.1 of the *Federal Courts Act*, pursuant to subsection 75(1) of the *Immigration and Refugee Protection Act*.

The *Court Administration Service Act* amended the *Federal Court Act* (now the *Federal Courts Act*). The two divisions that previously existed within the Federal Court of Canada (Appeal Division and Trial Division) were replaced with two separate courts: the Federal Court of Appeal and the Federal Court.

On December 12, 2003, the Governor in Council, pursuant to Order in Council SI/2003-214, transferred the control and supervision of the CBSA from the Minister of Citizenship and Immigration Canada to the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness Canada.

Description

The purpose of the amendments to the Rules is twofold: to ensure that the terminology in the Rules reflects the existence of the Federal Court of Appeal and Federal Court as separate courts and to reflect the transfer of the supervision and control of the CBSA from the Minister of Citizenship and Immigration Canada to the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness Canada.

Section 1 of the *Rules Amending the Federal Court Immigration and Refugee Protection Rules* changes the title.

Section 2 amends the definitions of “Court” and “Registry”. These amendments reflect the distinct character of the Federal Court of Appeal and the Federal Court and the new definition of Registry in the *Federal Courts Act*.

Section 3 amends the reference to the *Federal Court Rules, 1998*, which were amended on November 29, 2004, under the new title *Federal Courts Rules*.

Section 4 amends Rule 5(2) to reflect the transfer of responsibilities between the Minister of Citizenship and Immigration Canada to the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness Canada. Rule 5(2) of the Rules required an applicant to name the Minister of Citizenship and Immigration Canada as the respondent if the Minister was not the applicant. On December 12, 2003, the Governor in Council, pursuant to Order in Council SI/2003-214, transferred the control and supervision of the CBSA from the Minister of Citizenship and Immigration Canada to the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness Canada as a result, there are instances in which the proper respondent to an application is the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness Canada and not the Minister of Citizenship and Immigration Canada.

The forms are amended to allow applicants or appellants to include a request to the Court for a bilingual hearing, whereas the forms currently indicate only “English or French”.

Form IR-1 is amended to reflect the new wording of Rule 5(2) of the Rules.

transfert de la supervision et du contrôle de l'Agence des services frontaliers du Canada (l'ASFC) du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile.

Sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, le pouvoir d'établir les présentes règles incombe au Comité des règles constitué en vertu de l'article 45.1 de la *Loi sur les Cours fédérales*, en conformité avec le paragraphe 75(1) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*.

La *Loi sur le Service administratif des tribunaux judiciaires* a modifié la *Loi sur la Cour fédérale* (maintenant la *Loi sur les Cours fédérales*). Les deux sections qui existaient antérieurement à la Cour fédérale du Canada (Section d'appel et Section de première instance) ont été remplacées par deux cours distinctes : la Cour d'appel fédérale et la Cour fédérale.

Le 12 décembre 2003, le gouverneur en conseil, conformément au décret n° TR/2003-214, a transféré le contrôle et la supervision de l'ASFC du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile.

Description

Les modifications aux Règles ont un double objet : garantir que la terminologie utilisée dans les Règles reflète l'existence de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale en tant que cours distinctes et tenir compte du transfert de la supervision et du contrôle de l'ASFC du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile.

L'article 1 des *Règles modifiant les Règles de la Cour fédérale en matière d'immigration et de protection des réfugiés* modifie le titre.

L'article 2 modifie les définitions de « Cour » et de « greffe ». Ces modifications reflètent le caractère distinct de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale ainsi que de la nouvelle définition du greffe prévue dans la *Loi sur les Cours fédérales*.

L'article 3 modifie le renvoi aux *Règles de la Cour fédérale (1998)* dont le titre a été modifié le 29 novembre 2004 pour *Règles des Cours fédérales*.

L'article 4 modifie le paragraphe 5(2) afin de tenir compte du transfert de responsabilités du ministre de la Citoyenneté et de l'immigration au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile. Le paragraphe 5(2) des Règles exigeait que le demandeur désigne le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration comme défendeur, sauf si le ministre était lui-même le demandeur. Le 12 décembre 2003, le gouverneur en conseil, conformément au décret n° TR/2003-214, a transféré en conséquence le contrôle et la supervision de l'ASFC du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile. Il y a des cas où le défendeur à une demande est le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et non pas le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration.

Les formules sont modifiées en vue de permettre aux demandeurs ou aux appelants de faire une demande d'audience bilingue alors que les formulaires actuels ne font qu'offrir un choix entre « anglais » ou « français ».

La formule IR-1 est modifiée afin de tenir compte du nouveau libellé du paragraphe 5(2) des Règles.

Finally, consequential amendments regarding terminology are also needed to replace the use in some rules and forms of such phrases as “Court of Appeal”, “Trial Division”, “Federal Court of Canada” and “Federal Court of Canada Trial Division”.

Alternatives

There are no alternatives, because the purpose of the amendments is to ensure compatibility with the Act and the *Federal Courts Act*.

Benefits and Costs

There are no costs associated with these amendments.

Consultation

The members of the provincial bars who serve on the Federal Court of Appeal and Federal Court Rules Committee were consulted on the proposed consequential amendments. Their comments were taken into account in developing these amendments.

Comments received during pre-publication

The proposed amendments to the *Federal Court Immigration and Refugee Protection Rules* were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, July 2, 2005 for a period of 60 days. (<http://canadagazette.gc.ca/partI/2005/20050702/pdf/g1-13927.pdf>)

The committee received only one comment during this time. The suggestion regarded a slight change to the Form IR-4 (English version) so that the moving party is referred to as an Appellant instead of an Applicant. The committee accepted this comment and the drafters made the necessary change as a result.

Conclusions

As a result of this consultative process, the Rules Committee concluded that, other than the minor technicality noted above, no changes needed to be made to the proposed rules as they were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I.

Compliance and Enforcement

Compliance and enforcement must be in accordance with the *Federal Courts Rules* and the *Federal Court Immigration and Refugee Protection Rules*.

Contact

Chantelle Bowers
Secretary to the Rules Committee of the Federal Court of Appeal and Federal Court
Counsel and Executive Officer to Chief Justice Richard of the Federal Court of Appeal
Ottawa, Ontario
K1A 0H9
Telephone: (613) 995-5063
FAX: (613) 941-9454
E-mail: chantelle.bowers@fca-caf.gc.ca

Enfin, la terminologie doit également être modifiée en conséquence afin de remplacer l'utilisation dans certaines règles et dans certains formulaires d'expressions telles que « Cour d'appel », « Section de première instance », « Cour fédérale du Canada » et « Section de première instance de la Cour fédérale du Canada ».

Solutions envisagées

Il n'y a pas d'autres solutions envisagées puisque l'adoption des modifications vise à assurer la compatibilité avec la Loi et la *Loi sur les Cours fédérales*.

Avantages et coûts

Il n'y a pas de coût lié à ces modifications.

Consultations

Les membres des barreaux provinciaux siégeant au Comité des règles de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale ont été consultés sur les amendements corrélatifs proposés. Dans le cadre de l'adoption de ces modifications, leurs commentaires ont été pris en considération dans l'élaboration de ces amendements.

Commentaires reçus pendant la publication au préalable

Les modifications proposées aux *Règles de la Cour fédérale en matière d'immigration et de protection des réfugiés* étaient publiées au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I du 2 juillet 2005 pour une période de soixante (60) jours. (<http://canadagazette.gc.ca/partI/2005/20050702/pdf/g1-13927.pdf>)

Le comité a reçu un seul commentaire pendant cette période. La suggestion était de nature technique au formulaire IR-4 (dans la version anglaise), voulant que la partie soit désignée comme un « Appellant instead of an Applicant ». Le comité a accepté cette suggestion et les rédacteurs ont fait le changement nécessaire.

Conclusions

Par suite de ces consultations, le Comité des règles a conclu qu'il n'était pas nécessaire de changer les modifications proposées publiées préalablement dans la *Gazette du Canada* Partie I autre que de faire le petit changement technique déjà mentionné.

Respect et exécution

La conformité et exécution se fassent selon les *Règles des Cours fédérales* et les *Règles de la Cour fédérale en matière d'immigration et de protection des réfugiés*.

Personne-ressource

Chantelle Bowers
Secrétaire du Comité des règles de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale
Avocate et Attachée de direction auprès du Juge en chef Richard de la Cour d'appel fédérale
Ottawa (Ontario)
K1A 0H9
Téléphone : (613) 995-5063
TÉLÉCOPIEUR : (613) 941-9454
Courriel : chantelle.bowers@fca-caf.gc.ca

Registration
SOR/2005-340 November 15, 2005

FEDERAL COURTS ACT

Rules Amending the Federal Courts Rules

The rules committee of the Federal Court of Appeal and the Federal Court, pursuant to section 46^a of the *Federal Courts Act*^b, hereby makes the annexed *Rules Amending the Federal Courts Rules*.

Ottawa, October 5, 2005

P.C. 2005-1945 November 15, 2005

Whereas, pursuant to paragraph 46(4)(a)^c of the *Federal Courts Act*^b, a copy of the proposed *Rules Amending the Federal Courts Rules*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 21, 2005 and interested persons were invited to make representations with respect to the proposed Rules;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to section 46^a, of the *Federal Courts Act*^b, hereby approves the annexed *Rules Amending the Federal Courts Rules*, made by the rules committee of the Federal Court of Appeal and the Federal Court.

RULES AMENDING THE FEDERAL COURTS RULES

AMENDMENTS

1. Rule 420 of the *Federal Courts Rules*¹ is replaced by the following:

Consequences of failure to accept plaintiff's offer

420. (1) Unless otherwise ordered by the Court and subject to subsection (3), where a plaintiff makes a written offer to settle and obtains a judgment as favourable or more favourable than the terms of the offer to settle, the plaintiff is entitled to party-and-party costs to the date of service of the offer and costs calculated at double that rate, but not double disbursements, after that date.

Consequences of failure to accept defendant's offer

(2) Unless otherwise ordered by the Court and subject to subsection (3), where a defendant makes a written offer to settle,

(a) if the plaintiff obtains a judgment less favourable than the terms of the offer to settle, the plaintiff is entitled to party-and-party costs to the date of service of the offer and the defendant shall be entitled to costs calculated at double that rate, but not double disbursements, from that date to the date of judgment; or

(b) if the plaintiff fails to obtain judgment, the defendant is entitled to party-and-party costs to the date of the service of the offer and to costs

Enregistrement
DORS/2005-340 Le 15 novembre 2005

LOI SUR LES COURS FÉDÉRALES

Règles modifiant les Règles des Cours fédérales

En vertu de l'article 46^a de la *Loi sur les Cours fédérales*^b, le comité des règles de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale établit les *Règles modifiant les Règles des Cours fédérales*, ci-après.

Ottawa, le 5 octobre 2005

C.P. 2005-1945 Le 15 novembre 2005

Attendu que, conformément à l'alinéa 46(4)a)^c de la *Loi sur les Cours fédérales*^b, le projet de règles intitulé *Règles modifiant les Règles des Cours fédérales*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 21 mai 2005 et que les intéressés ont ainsi eu l'occasion de présenter leurs observations à ce sujet,

À ces causes, sur recommandation du ministre de la Justice et en vertu de l'article 46^a de la *Loi sur les Cours fédérales*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve les *Règles modifiant les Règles des Cours fédérales*, ci-après, établies par le comité des règles de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale.

RÈGLES MODIFIANT LES RÈGLES DES COURS FÉDÉRALES

MODIFICATIONS

1. La règle 420 des *Règles des Cours fédérales*¹ est remplacé par ce qui suit :

420. (1) Sauf ordonnance contraire de la Cour et sous réserve du paragraphe (3), si le demandeur fait au défendeur une offre écrite de règlement, et que le jugement qu'il obtient est aussi avantageux ou plus avantageux que les conditions de l'offre, il a droit aux dépens partie-partie jusqu'à la date de signification de l'offre et, par la suite, au double de ces dépens mais non au double des débours.

Conséquences de la non-acceptation de l'offre du demandeur

(2) Sauf ordonnance contraire de la Cour et sous réserve du paragraphe (3), si le défendeur fait au demandeur une offre écrite de règlement, les dépens sont alloués de la façon suivante :

Conséquences de la non-acceptation de l'offre du défendeur

a) si le demandeur obtient un jugement moins avantageux que les conditions de l'offre, il a droit aux dépens partie-partie jusqu'à la date de signification de l'offre et le défendeur a droit, par la suite et jusqu'à la date du jugement au double de ces dépens mais non au double des débours;

b) si le demandeur n'a pas gain de cause lors du jugement, le défendeur a droit aux dépens partie-partie jusqu'à la date de signification de l'offre

^a S.C. 2002, c. 8, s. 44

^b S.C. 2002, c. 8, s. 14

^c S.C. 1990, c. 8, s. 14(4)

¹ SOR/98-106; SOR/2004-283

^a L.C. 2002, ch. 8, art. 44

^b L.C. 2002, ch. 8, art. 14

^c L.C. 1990, ch. 8, par. 14(4)

¹ DORS/98-106; DORS/2004-283

	calculated at double that rate, but not double disbursements, from that date to the date of judgment.	et, par la suite et jusqu'à la date du jugement, au double de ces dépens mais non au double des débours.	
Conditions	(3) Subsections (1) and (2) do not apply unless the offer to settle (a) is made at least 14 days before the commencement of the hearing or trial; and (b) is not withdrawn and does not expire before the commencement of the hearing or trial.	(3) Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent qu'à l'offre de règlement qui répond aux conditions suivantes : a) elle est faite au moins 14 jours avant le début de l'audience ou de l'instruction; b) elle n'est pas révoquée et n'expire pas avant le début de l'audience ou de l'instruction.	Conditions
Offers without costs	420.1 (1) In circumstances where a written offer to settle does not provide for the settlement of the issue of costs, if a party requests the Court to consider rule 420, the Court, in ascertaining whether the judgment granted is more or less favourable than the offer to settle, shall not have regard to costs awarded in the judgment or that would otherwise be awarded.	420.1 (1) Dans le cas d'une offre écrite de règlement qui ne résout pas la question des dépens, la Cour ne tient pas compte des dépens adjugés au moment du jugement ni des dépens qui auraient été adjugés, si une partie lui demande d'évaluer, en application de la Règle 420, lequel, du jugement ou de l'offre, est le plus avantageux.	Offre qui ne résout pas la question des dépens
Application to court	(2) For greater certainty, if a written offer to settle that does not provide for the settlement of the issue of costs is accepted, a party to the offer may apply to the Court for an order determining costs. 2. Subsection 455(1) of the Rules is replaced by the following:	(2) Il est entendu que si une offre écrite qui ne résout pas la question des dépens est acceptée, toute partie à l'offre peut demander à la Cour de rendre une ordonnance concernant les dépens. 2. Le paragraphe 455(1) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :	Demande à la Cour
Order for other person to attend	455. (1) If, on a motion under rule 449, it is brought to the notice of the Court that a person other than the judgment debtor has or claims to have an interest in the debt sought to be attached, the Court may order the person to attend before the Court and state the nature of his or her interest.	455. (1) Si, par suite de la requête visée à la règle 449, il est porté à la connaissance de la Cour qu'une personne autre que le débiteur judiciaire a ou prétend avoir un intérêt à l'égard de la créance à saisir-arrêter, la Cour peut ordonner à cette personne de comparaître devant elle et d'exposer la nature de sa prétention.	Réclamations d'autres créanciers

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Rules.)

Background

The purpose of the *Rules Amending the Federal Courts Rules* ("Rules") is to amend Rules 419 et seq. regarding offers to settle. Amendments have also been amended with respect to the wording of Rule 455 to update this Rule with the Quebec civil law reform in 1994.

Subject to the approval of the Governor in Council, the Federal Court of Appeal and Federal Court Rules Committee can make, amend or cancel any rule.

The amendments to the *Federal Courts Rules* concerning offers to settle were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, May 21, 2005. (<http://canadagazette.gc.ca/partI/2005/20050521/pdf/g1-13921.pdf>)

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Les présentes règles entrent en vigueur à la date de leur enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des règles.)

Contexte

L'objet des *Règles modifiant les Règles des Cours fédérales* (« Règles ») vise à apporter des amendements aux règles 419 et suivantes concernant les offres de règlement. Des amendements quant au libellé de la règle 455 sont également modifiés afin d'actualiser cette règle en regard du droit civil et de la Common Law.

Sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, le Comité des règles de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale peut adopter, modifier ou annuler toute règle.

Les modifications aux *Règles des Cours fédérales* concernant les offres de règlement étaient publiés au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 21 mai 2005. (<http://canadagazette.gc.ca/partI/2005/20050521/pdf/g1-13921.pdf>)

Rules 419 et seq. of the Federal Courts Rules

The provisions of the Rules addressing offers to settle are designed to encourage parties to settle their dispute early in the litigation process. An early settlement has the added advantage of reducing the costs borne by the parties and conserving judicial resources.

Parties are entitled to make and accept offers of settlement at any time before there is a judgment and any written offer to settle will be considered by the Court in assessing costs under Rule 400(3). In addition to this general rule, there is a need to encourage parties to reach an early settlement, ideally before the beginning of the trial or hearing. This is the specific objective of Rules 419 to 421.

The Rules Committee amends the Rules so that this objective can be achieved. In its opinion, the best means of achieving the objective of sections 419 to 421 of the Rules are as follows:

- I. the current requirement that the offer be kept open for acceptance until judgment is rendered be eliminated to allow the offeror to revoke it at the commencement of the trial or hearing;
- II. in order for the costs sanctions to be applied, the offer be made within a minimum of 14 days preceding the beginning of the trial or hearing. This measure will ensure that a party to whom an offer is made has enough time to consider it; and
- III. a new provision, section 420.01, be enacted to enable a party to make an offer that deals with capital only, leaving the issue of costs, disbursements and interest unresolved. Once the offer has been accepted, one of the parties could apply to the Court for an order concerning costs, disbursements and interest.

Rule 455

Following the Quebec civil law reform in 1994, amendments to Rule 455 are amended to bring the wording of this Rule up-to-date. The French version still refers to old civil law concepts, i.e. “charge” [“charge”] and “privilege” [“lien”].

Technical description

In order to achieve the objectives described above regarding Rules 419 et seq., there are amendments to Rule 420. A new Rule 420.1 is also amended.

In order to bring Rule 455 up-to-date, the terms “charge” and “lien” are replaced by the expression “claims to have an interest in the debt”.

Alternatives

There are no other alternatives to the regulatory approach since it has been determined through years of consultation that the rules regarding offers to settle need to be amended.

Benefits and Costs

There are no costs associated with these amendments.

Consultation

On March 11, 2004, a discussion paper explaining the amendments contemplated by the Federal Court of Appeal and Federal Court Rules Committee regarding offers to settle was distributed to the legal community, including hundreds of lawyers across

Règles 419 et suivantes des Règles des Cours fédérales

Les dispositions des Règles traitant des offres de règlement ont pour but d'inciter les parties à parvenir à un règlement de leur litige tôt dans le cours du processus judiciaire. Un règlement rapide a pour double avantage de réduire les frais que les parties ont à assumer et d'économiser les ressources judiciaires.

Les parties peuvent proposer et accepter des offres de règlement en tout temps avant qu'un jugement soit rendu et la Cour prendra en considération toute offre de règlement écrite lorsqu'elle évaluera les dépens en vertu du paragraphe 400(3). En plus de cette règle générale, il est nécessaire d'inciter les parties à en arriver rapidement à un règlement, et ce préférablement avant le début du procès ou de l'audience. C'est là précisément l'objectif des articles 419 à 421 des Règles.

Le Comité des règles apportent des amendements aux Règles qui permettent d'atteindre cet objectif. Il est d'avis que les meilleurs moyens d'atteindre l'objectif des articles 419 à 421 des Règles sont les suivants :

- I. que l'exigence actuel du maintien de l'offre jusqu'au jugement soit supprimée pour permettre à la partie qui a fait l'offre de la révoquer au début du procès ou de l'audience;
- II. que, pour donner ouverture aux sanctions sous forme de dépens, l'offre soit faite dans un délai minimal de 14 jours avant le début du procès ou de l'audience. Cette mesure garantit à la partie qui reçoit l'offre le temps nécessaire pour l'étudier;
- III. qu'une nouvelle disposition, article 420.01, soit adoptée permettant à une partie de présenter une offre qui ne traite que du capital, laissant de côté la question des dépens, débours et intérêts. Une fois l'offre acceptée, l'une des parties pourrait faire une demande à la Cour pour obtenir une ordonnance concernant les dépens, débours et intérêts.

Règles 455

Des modifications sont apportées à la règle 455 afin d'actualiser le libellé de cette règle qui réfère toujours, dans la version française, à d'anciennes notions de droit civil, soient les termes « charge » et « privilège ».

Description technique

Afin de réaliser les objectifs décrits ci-dessus concernant les règles 419 et suivantes, des amendements sont apportés à la règle 420. Une nouvelle règle 420.1 est également modifiée.

Afin d'actualiser la règle 455, les termes « charge » et « privilège » sont remplacés par l'expression « avoir un intérêt à l'égard de la créance ».

Solutions envisagées

Il n'y a pas d'autres alternatives que de procéder avec une approche réglementaire dans ce cas où il y avait eu de nombreuses consultations et la conclusion demeure qu'il faut procéder avec la modification des règles traitant des offres de règlement.

Avantages et coûts

Il n'y a pas de coût lié à ces modifications.

Consultations

Un document de discussion expliquant les modifications envisagées par le Comité des règles de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale concernant les offres de règlement a été distribué, le 11 mars 2004, auprès de la communauté juridique,

Canada, as well as provincial and federal organizations such as bar associations. Further, the discussion paper has been posted on the websites of the Federal Court of Appeal and the Federal Court since that date. In developing the proposed amendments, the Rules Committee had considered comments received during the consultation period.

The proposed rules were then pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, May 21, 2005 for a period of sixty (60) days.

Comments received during pre-publication

During the period of pre-publication, the Rules Committee received two letters with comments: one from the Advocates' Society and another from an Edmonton law firm, McCuaig Desrochers LLP.

The letters were circulated to the members of the sub-committee on offers to settle, the two professors/experts with whom the Rules Committee contracts and, finally to the Justice drafters.

1st Letter

The Advocates' Society wrote on July 19, 2005, that they were concerned that "the present language of subsections (1) and (2) "Unless otherwise ordered by the Court and subject to subsection (3)" may be interpreted as an intended fetter on the Court's discretion in awarding costs under the Rule, i.e. it could be interpreted as meaning that the Court can only exercise its discretion if the requirements of subsection (3) have been met." They suggested that the language "subject to subsection (3) be removed from the preceding subsections, and that it be revised to read "The cost of consequences of subsections (1) and (2) do not apply unless..."

However, upon consultation, the committee members, professors and drafters did not think that there was a problem with the current drafting. Their view was that subrule 420(3) essentially says that 420(1) and (2) only apply if the offer meets certain conditions. If the offer does not meet these conditions, (1) and (2) do not apply, and it reverts to the general discretion of the judges to grant costs as they see fit (Rule 400(1)). In other words, the judge may decide to retain the spirit of the guidelines set out in 420(1) and (2), but is not bound by them and is always free to exercise his/her discretion. It was therefore decided to keep the wording as it was drafted.

2nd Letter

We also received a letter dated July 22, 2005 from Robert M. Curtis, a partner with the Edmonton law firm of McCuaig Desrochers. Although this letter arrived one day after the 60-day period had lapsed, Mr. Curtis' comments were nonetheless circulated and considered in detail.

Mr. Curtis points out that the proposed rules should be more strongly worded, along the lines that "offers of settlement should be encouraged, even if they do not actually work [because they

notamment auprès de centaines d'avocats à travers le Canada, d'organisations provinciales et fédérales, telles que les associations de barreau. De plus, le document de discussion est publié sur les sites Web de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale depuis cette date. Les commentaires reçus pendant la période de consultation ont été pris en considération par le Comité des règles dans l'élaboration des amendements proposés.

Par la suite, les amendements proposés aux *Règles des Cours fédérales* concernant les offres de règlement étaient publiés au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 21 mai 2005 pour une période de soixante (60) jours.

Commentaires reçus pendant la publication au préalable

Au cours de la période de publication au préalable, le Comité des règles a reçu deux lettres de commentaires : l'une de la Advocates' Society et l'autre du cabinet d'avocats McCuaig Desrochers s.r.l., qui se trouve à Edmonton.

Les lettres ont été transmises aux membres du sous-comité des offres de règlement, aux deux professeurs et experts dont le Comité des règles a retenu les services et, finalement, aux rédacteurs législatifs du ministère de la Justice.

Première lettre

La Advocates' Society nous a envoyé une lettre datée du 19 juillet 2005 dans laquelle elle nous a fait part de ses préoccupations quant au libellé actuel des paragraphes (1) et (2), où il est indiqué : « Sauf ordonnance contraire de la Cour et sous réserve du paragraphe (3) ». Selon la Advocates' Society, cette expression pourrait être interprétée comme étant une entrave voulue au pouvoir discrétionnaire de la Cour quant à l'adjudication des dépens en vertu des Règles, c'est-à-dire qu'elle pourrait être interprétée comme signifiant que la Cour ne peut exercer son pouvoir discrétionnaire que si les exigences prévues au paragraphe (3) sont réunies. La Society suggère que l'expression « sous réserve du paragraphe (3) » des paragraphes précédents soit remplacée par : « La question des dépens relatifs aux conséquences que prévoient les paragraphes (1) et (2) ne s'applique que si [...] ».

Toutefois, après consultation, les membres du comité, les professeurs et les rédacteurs législatifs ont conclu que le libellé actuel ne pose pas problème. Selon eux, le paragraphe 420(3) des Règles dit essentiellement que les paragraphes 420(1) et (2) ne s'appliquent que si l'offre réunit certaines conditions. Si l'offre ne réunit pas les conditions en question, les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas, et il revient aux juges d'exercer leur pouvoir discrétionnaire général pour adjuger les dépens comme bon leur semble (paragraphe 400(1) des Règles). Autrement dit, le juge pourrait décider de conserver l'esprit des lignes directrices énoncées aux paragraphes 420(1) et (2), mais il n'est pas lié par ces dispositions et demeure libre d'exercer son pouvoir discrétionnaire. Il a donc été décidé de ne pas modifier le libellé.

Deuxième lettre

Nous avons aussi reçu une lettre datée du 22 juillet 2005 de Robert M. Curtis, associé du cabinet McCuaig Desrochers, qui se trouve à Edmonton. Bien que cette lettre nous soit parvenue le jour après l'expiration du délai de 60 jours, les commentaires de M. Curtis ont été communiqués et examinés de façon approfondie.

M. Curtis signale que le libellé des modifications proposées devrait être plus explicite et pourrait se lire comme suit : [TRANSLATION] « il faut favoriser les offres de règlement, même si

might].” His view is that there is a mistake being made in the proposed new condition of 420(3)(b) where it says that the doubling rule does not apply whenever an offer is withdrawn or expires before trial. According to Mr. Curtis, “[t]he far better approach, with all due respect to the Federal Rules Committee and federalism generally, is to accept the Alberta Rule: An offer should be allowed to be made and given full value for the litigation, so long as it is open for a long-enough period that the other side can properly assess it and react. In Alberta, the period is 45 days, and in my personal experience, no one has ever had any real quarrel with that period of time.”

It should be noted that the wording of Rule 420 had been carefully examined prior to pre-publication. For instance, the committee considered many comments on the Discussion Paper re. Offers to Settle, question #1: “Is the level of costs sanctions provided in Rule 420 appropriate? (paper dated March 11, 2004). Moreover, the committee is of the view that Mr. Curtis’s comments regarding Rule 420 are policy in nature and for these reasons, it decided to leave the wording as it was originally proposed for pre-publication.

Mr. Curtis also had comments regarding Rule 420.1 and suggested that lawyers should be able to create their own offers as including or not including costs. “Then, all that would be left with the trial judge to determine is whether the ultimate judgment is “less favourable” than the offer”.

It should be noted that the committee had already considered this matter, but concluded that in cases of ambiguity, judges could decide whether the offer was intended to “provide for the settlement of the issue of costs” or not. Moreover, the committee preferred the wording of proposed Rule 420.1 as proposed for pre-publication because it was felt to be more user-friendly for unrepresented litigants, who should also be able to benefit from the rule. For these reasons, it was again decided to leave the wording as it was originally set out in the proposed rules.

Conclusions

As a result of these consultations, the Rules Committee concluded that no changes needed to be made to the proposed rules as they were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I.

Compliance and Enforcement

In accordance with the *Federal Courts Rules*.

Contact

Chantelle Bowers
Secretary of the Rules Committee of the Federal Court of Appeal and the Federal Court
Counsel and Executive Officer to Chief Justice Richard of the Federal Court of Appeal
Ottawa, Ontario
K1A 0H9
Telephone: (613) 995-5063
FAX: (613) 941-9454
E-mail: chantelle.bowers@fca-caf.gc.ca

elles ne donnent pas toujours de bons résultats [parce qu’elles pourraient donner de bons résultats] ». Selon lui, il y a une erreur dans la nouvelle condition proposée énoncée à l’alinéa 420(3)(b), où il est indiqué que la règle sur l’adjudication du double des dépens ne s’applique pas lorsque l’offre est révoquée ou expire avant le début de l’audience. M. Curtis dit ce qui suit dans sa lettre : [TRADUCTION] « en toute déférence pour le Comité fédéral des règles et pour le régime fédéral en général, j’estime qu’il serait nettement préférable d’accepter la règle de l’Alberta selon laquelle il doit être permis de déposer une offre et que tout le poids nécessaire soit donné à cette offre, pourvu qu’elle soit en vigueur assez longtemps pour que la partie opposante puisse bien l’examiner et y donner suite. En Alberta, la période est de 45 jours, et selon mon expérience personnelle, ce délai n’a jamais causé de véritables problèmes à qui que ce soit ».

Il faut noter que le libellé de l’article 420 des Règles a fait l’objet d’un examen minutieux avant la publication au préalable. Par exemple, le Comité a tenu compte de bien des commentaires formulés dans le document de travail sur les offres de règlement, plus particulièrement de la première question, soit celle de savoir si le niveau des sanctions relatives aux dépens prévu par l’article 420 des Règles est approprié (document daté du 11 mars 2004). En outre, le Comité estime que les commentaires de M. Curtis sur l’article 420 constituent plutôt une question de politique et, pour ce motif, a décidé de ne pas modifier le libellé initialement proposé pour publication au préalable.

M. Curtis a également formulé des commentaires sur l’article 420.1 des Règles et a proposé que les avocats aient la possibilité d’établir une offre de règlement qui résout la question des dépens s’ils le veulent. [TRADUCTION] « Le juge du procès n’aurait plus qu’à déterminer si le jugement éventuel est « moins favorable » que l’offre ».

Il faut noter que le Comité s’est déjà penché sur cette question, mais a conclu que dans les cas d’ambiguïté, les juges peuvent décider si l’offre avait pour but de « résoudre la question des dépens » ou non. De plus, le Comité préfère le libellé des modifications proposées de l’article 420.1 des Règles tel qu’il a été publié préalablement parce qu’il estime que ce libellé est plus facile à comprendre pour les plaideurs qui se représentent eux-mêmes, qui devraient eux-aussi pouvoir tirer profit de cet article. Pour ces motifs, il a encore une fois été décidé de ne pas modifier le libellé.

Conclusions

Par suite de ces consultations, le Comité des règles a conclu qu’il n’était pas nécessaire de changer les modifications proposées publiées préalablement dans la *Gazette du Canada* Partie I.

Respect et exécution

En conformité avec des *Règles des Cours fédérales*.

Personne-ressource

Chantelle Bowers
Secrétaire du Comité des règles de la Cour d’appel fédérale et de la Cour fédérale
Avocate et Attachée de direction au Juge en chef Richard de la Cour d’appel fédérale
Ottawa (Ontario)
K1A 0H9
Téléphone : (613) 995-5063
TÉLÉCOPIEUR : (613) 941-9454
Courriel : chantelle.bowers@fca-caf.gc.ca

Registration
SOR/2005-341 November 15, 2005

AERONAUTICS ACT

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, II and VI)

P.C. 2005-1947 November 15, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 4.3(2)^a, section 4.9^b and subsection 7.6(1)^c of the *Aeronautics Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, II and VI)*.

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PARTS I, II AND VI)

AMENDMENTS

1. Subpart 4 of Part VI of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is replaced by the following:

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
SUBPART 4 — PRIVATE OPERATOR PASSENGER TRANSPORTATION		
Section 604.03	5,000	25,000
Section 604.24	5,000	25,000
Section 604.26	3,000	15,000
Subsection 604.27(3)	1,000	5,000

2. Items 3 to 7 of Schedule VII to Subpart 4 of Part I of the Regulations are repealed.

3. Paragraph 203.03(1)(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) the maintenance control system referred to in section 406.35 or 706.02 and the maintenance schedule approved by the Minister under subsection 605.86(2) are, during the term of the lease, equivalent for the lessor and the lessee;

4. Section 602.09 of the Regulations is replaced by the following:

602.09 No person operating an aircraft shall permit the fuelling of the aircraft while an engine used for the propulsion of the aircraft is running and passengers are on board the aircraft or are embarking or disembarking, unless subsection 704.33(4) or 705.40(3), as applicable, is complied with.

5. Subpart 4 of Part VI of the Regulations is replaced by the following:

Enregistrement
DORS/2005-341 Le 15 novembre 2005

LOI SUR L'ÂÉRONAUTIQUE

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, II et VI)

C.P. 2005-1947 Le 15 novembre 2005

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 4.3(2)^a, de l'article 4.9^b et du paragraphe 7.6(1)^c de la *Loi sur l'aéronautique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, II et VI)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (PARTIES I, II ET VI)

MODIFICATIONS

1. La sous-partie 4 de la partie VI de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du *Règlement de l'aviation canadien*¹ est remplacée par ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
SOUS-PARTIE 4 — TRANSPORT DE PASSAGERS PAR UN EXPLOITANT PRIVÉ		
Article 604.03	5 000	25 000
Article 604.24	5 000	25 000
Article 604.26	3 000	15 000
Paragraphe 604.27(3)	1 000	5 000

2. Les articles 3 à 7 de l'annexe VII de la sous-partie 4 de la partie I du même règlement sont abrogés.

3. L'alinéa 203.03(1)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) le système de contrôle de la maintenance visé aux articles 406.35 ou 706.02 et l'échéancier de maintenance approuvé par le ministre en application du paragraphe 605.86(2) sont, pendant la période de location, équivalents pour le locateur et le locataire;

4. L'article 602.09 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

602.09 Il est interdit à toute personne qui utilise un aéronef de permettre l'avitaillement en carburant de l'aéronef pendant qu'un moteur propulseur de celui-ci est en marche et lorsque des passagers sont à bord, montent à bord ou descendent de l'aéronef, à moins que les paragraphes 704.33(4) ou 705.40(3), selon le cas, ne soient respectés.

5. La sous-partie 4 de la partie VI du même règlement est remplacée par ce qui suit :

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

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

^c R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1; S.C. 1992, c. 4, s. 19

¹ SOR/96-433

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

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

^c L.R., ch. 33 (1^{er} suppl.), art. 1; L.C. 1992, ch. 4, art. 19

¹ DORS/96-433

SUBPART 4 — PRIVATE OPERATOR
PASSENGER TRANSPORTATION

SOUS-PARTIE 4 — TRANSPORT DE PASSAGERS PAR UN
EXPLOITANT PRIVÉ

DIVISION I — GENERAL

SECTION I — GÉNÉRALITÉS

Interpretation

Définitions

604.01 In this Subpart,
“Association” means the Canadian Business Aviation Association; (*Association*)
“certificate” means a private operator certificate issued by the Association; (*certificat*)
“Standard 624” means Standard 624 – *Private Operator Passenger Transportation of the General Operating and Flight Rules Standards. (norme 624)*

604.01 Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente sous-partie.
« Association » L’Association canadienne de l’aviation d’affaires. (*Association*)
« certificat » Certificat d’exploitation privée délivré par l’Association. (*certificat*)
« norme 624 » La Norme 624 — *Transport de passagers par un exploitant privé des Normes relatives aux règles générales d’utilisation et de vol des aéronefs. (Standard 624)*

Application

Application

604.02 (1) Subject to subsection (2), this Subpart applies in respect of the operation of a Canadian aircraft used for the transport of passengers if

604.02 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente sous-partie s’applique à l’exploitation d’un aéronef canadien qui est utilisé pour le transport de passagers dans les cas suivants :

- (a) the aircraft is a turbine-powered pressurized aeroplane;
- (b) the aircraft is a large aeroplane;
- (c) the aircraft is not an aeroplane referred to in paragraph (a) or (b), the operator of that aircraft holds a certificate in respect of an aeroplane referred to in paragraph (a) or (b) and the Association has amended the certificate to include that aircraft; or
- (d) the aircraft is authorized by the Minister to be operated under this Subpart.

- a) il s’agit d’un avion pressurisé à turbomoteur;
- b) il s’agit d’un gros avion;
- c) il s’agit d’un aéronef qui n’est pas un avion visé aux alinéas a) ou b), l’exploitant de celui-ci est titulaire d’un certificat à l’égard d’un avion visé aux alinéas a) ou b) et ce certificat a été modifié par l’Association pour inclure cet aéronef;
- d) il s’agit d’un aéronef dont le ministre a autorisé l’exploitation en application de la présente sous-partie.

(2) This Subpart does not apply in respect of an aircraft that is required to be operated under Subpart 6 of Part IV or under Part VII.

(2) La présente sous-partie ne s’applique pas à l’exploitation d’un aéronef qui est assujéti aux exigences de la sous-partie 6 de la partie IV ou à celles de la partie VII.

Certificate

Certificat

604.03 No person shall operate an aircraft under this Subpart unless the person

604.03 Il est interdit à toute personne d’exploiter un aéronef en application de la présente sous-partie à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- (a) holds a certificate in respect of the aircraft; and
- (b) operates the aircraft in accordance with the conditions specified in the certificate.

- a) elle est titulaire d’un certificat à l’égard de l’aéronef;
- b) elle exploite l’aéronef conformément aux conditions précisées dans le certificat.

Management System

Système de gestion

604.04 (1) The Association may issue a certificate in respect of an aircraft to be operated under this Subpart if the Association establishes and maintains a management system and abides by it.

604.04 (1) L’Association peut délivrer un certificat à l’égard d’un aéronef qui sera exploité en application de la présente sous-partie si elle établit et maintient un système de gestion et s’y soumet.

(2) The management system shall take into consideration the risks inherent in the operation of the aircraft and shall include policies and procedures respecting

(2) Le système de gestion tient compte des risques inhérents à l’exploitation de l’aéronef et comporte des politiques et des procédures qui portent sur ce qui suit :

- (a) the consultation with aircraft operators who operate aircraft under this Subpart in order to establish the conditions governing the issuance of a certificate;
- (b) the publication, in both official languages, of the conditions governing the issuance of a certificate;
- (c) the accessibility of the conditions governing the issuance of a certificate;
- (d) the issuance, amendment, suspension and cancellation of a certificate;

- a) la consultation des exploitants d’aéronefs qui exploitent des aéronefs en application de la présente sous-partie, pour élaborer les conditions régissant la délivrance du certificat;
- b) la publication, dans les deux langues officielles, des conditions régissant la délivrance du certificat;
- c) l’accessibilité aux conditions régissant la délivrance du certificat;
- d) la délivrance, la modification, la suspension ou l’annulation du certificat;

- (e) the circumstances in which certain conditions governing the issuance of a certificate will not be required;
- (f) the auditing of a holder of a certificate, on a periodic basis or for cause, to establish whether the conditions governing the issuance of the certificate have been met;
- (g) the resolution of a dispute between the holder of, or applicant for, a certificate and the Association;
- (h) the referral to the Minister for investigation of any case where a person to whom this Subpart applies operates an aircraft without a certificate;
- (i) the collection and analysis of safety data and safety indicators, as they relate to aircraft operated under this Subpart; and
- (j) the issuance of special weather minima authorizations and navigation system authorizations.

Contents of a Certificate

604.05 In addition to any condition pertaining to the operation of an aircraft that is necessary for aviation safety, a certificate may contain operations specifications with respect to

- (a) the special weather minima authorizations referred to in sections 604.21 to 604.24; and
- (b) the navigation system authorization referred to in section 604.25.

Issuance of Authorizations

604.06 The Association shall issue the authorizations referred to in paragraphs 604.05(a) and (b) where the requirements set out in Standard 624 are met.

Ministerial Orders if Safety Compromised

604.07 (1) If the Minister determines that the policies and procedures established and maintained by the Association under section 604.04 have deficiencies that may constitute a hazard to aviation safety, the Minister may, by order, direct the Association to take the necessary measures to correct the deficiencies.

(2) The Association shall take the corrective measures without delay.

[604.08 to 604.20 reserved]

DIVISION II — FLIGHT OPERATIONS AND TRAINING

VFR Flight Minimum Flight Visibility — Uncontrolled Airspace

604.21 If an aircraft is operated in day VFR flight within uncontrolled airspace at less than 1,000 feet AGL, a person may, for the purposes of subparagraph 602.115(c)(i), operate the aircraft when flight visibility is less than two miles if the person is authorized to do so in a certificate.

No Alternate Aerodrome — IFR Flight

604.22 For the purposes of section 602.122, a person may conduct an IFR flight where an alternate aerodrome has not been designated in the IFR flight plan or in the IFR flight itinerary, if

- e) les circonstances dans lesquelles certaines conditions régissant la délivrance du certificat ne seront pas requises;
- f) la vérification, périodique ou motivée, du respect par les titulaires de certificat des conditions régissant la délivrance du certificat;
- g) la résolution de différends entre un demandeur ou un titulaire de certificat et l'Association;
- h) le renvoi au ministre pour enquêter dans le cas où une personne assujettie à la présente sous-partie exploite un aéronef sans certificat;
- i) la collecte et l'analyse de données et d'indicateurs en matière de sécurité concernant l'exploitation des aéronefs en application de la présente sous-partie;
- j) la délivrance d'autorisations spéciales relatives aux minimums météorologiques et d'autorisations concernant le système de navigation.

Contenu du certificat

604.05 Le certificat peut comporter, en plus de toute condition relative à l'exploitation d'un aéronef qui est nécessaire pour assurer la sécurité aérienne, des spécifications d'exploitation en ce qui concerne :

- a) les autorisations spéciales relatives aux minimums météorologiques visées aux articles 604.21 à 604.24;
- b) l'autorisation concernant le système de navigation visée à l'article 604.25.

Délivrance des autorisations

604.06 L'Association délivre les autorisations mentionnées aux alinéas 604.05a) et b) lorsque les exigences prévues dans la norme 624 sont respectées.

Arrêtés ministériels lorsque la sécurité est compromise

604.07 (1) Lorsque le ministre conclut que les politiques et les procédures établies et maintenues par l'Association en application de l'article 604.04 comportent des lacunes pouvant constituer une menace pour la sécurité aérienne, il peut, par arrêté, enjoindre à l'Association de prendre les mesures nécessaires pour les corriger.

(2) L'Association est tenue de prendre sans délai les mesures correctives.

[604.08 à 604.20 réservés]

SECTION II — OPÉRATIONS AÉRIENNES ET FORMATION

Visibilité en vol minimale en vol VFR — Espace aérien non contrôlé

604.21 Lorsqu'un aéronef est utilisé en vol VFR de jour dans l'espace aérien non contrôlé à moins de 1 000 pieds AGL, toute personne peut, pour l'application du sous-alinéa 602.115c)(i), utiliser l'aéronef dans le cas où la visibilité en vol est inférieure à deux milles si elle y est autorisée aux termes d'un certificat.

Aucun aérodrome de dégagement — Vol IFR

604.22 Pour l'application de l'article 602.122, toute personne peut effectuer un vol IFR lorsqu'aucun aérodrome de dégagement n'est indiqué dans le plan de vol IFR ou dans l'itinéraire de vol IFR si les conditions suivantes sont réunies :

- (a) the person is authorized to do so in a certificate;
- (b) the person complies with the requirements set out in section 624.22 of Standard 624; and
- (c) for an international flight or a flight in Northern Domestic Airspace, the aircraft carries a fuel reserve of five per cent of the fuel required under section 602.88.

Take-off Minima

604.23 For the purposes of section 602.126, a person may conduct a take-off in an aircraft in IMC where weather conditions are below the take-off minima specified in the instrument approach procedure, if the person

- (a) is authorized to do so in a certificate; and
- (b) complies with the requirements set out in section 624.23 of Standard 624.

Instrument Approach Procedures

604.24 No person shall conduct a CAT II or CAT III instrument approach unless

- (a) the person is authorized to do so in a certificate; and
- (b) the approach is conducted in accordance with the *Manual of All Weather Operations (Categories II and III)*.

Navigation System

604.25 The holder of a certificate may operate an aircraft equipped with a navigation system if the navigation system meets the requirements set out in section 624.25 of Standard 624 and a navigation system authorization in respect of that system has been issued.

Training Program

604.26 The holder of a certificate shall establish and maintain a ground and flight training program that

- (a) is designed to ensure that each person who receives training acquires the competence to perform their assigned duties; and
- (b) meets the requirements set out in section 624.26 of Standard 624.

Aircraft Operating Manual

604.27 (1) The holder of a certificate may establish and maintain an aircraft operating manual that meets the requirements set out in section 624.27 of Standard 624 and that provides guidance to crew members in the operation of the aircraft.

- (2) An aircraft operating manual shall contain
 - (a) the aircraft operating procedures; and
 - (b) where the aircraft flight manual is not carried on board the aircraft, the aircraft performance data and limitations specified in the aircraft flight manual, which shall be clearly identified as aircraft flight manual requirements.

(3) The holder of a certificate who has established an aircraft operating manual shall ensure that a copy of the manual is carried on board each aircraft to which it relates.

6. Section 605.04 of the Regulations is replaced by the following:

- a) elle y est autorisée aux termes d'un certificat;
- b) elle satisfait aux exigences prévues à l'article 624.22 de la norme 624;
- c) dans le cas d'un vol international ou d'un vol dans l'espace aérien intérieur du Nord, l'aéronef transporte une quantité de carburant qui excède de cinq pour cent la quantité exigée par l'article 602.88.

Minimums de décollage

604.23 Pour l'application de l'article 602.126, toute personne peut effectuer le décollage d'un aéronef en IMC lorsque les conditions météorologiques sont inférieures aux minimums de décollage précisés dans la procédure d'approche aux instruments si les conditions suivantes sont réunies :

- a) elle y est autorisée aux termes d'un certificat;
- b) elle satisfait aux exigences prévues à l'article 624.23 de la norme 624.

Procédures d'approche aux instruments

604.24 Il est interdit à toute personne d'effectuer une approche aux instruments de CAT II ou de CAT III, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) elle y est autorisée aux termes d'un certificat;
- b) l'approche est effectuée en conformité avec le *Manuel d'exploitation tous temps (Catégories II et III)*.

Système de navigation

604.25 Le titulaire d'un certificat peut utiliser un aéronef équipé d'un système de navigation lorsque ce système est conforme aux exigences prévues à l'article 624.25 de la norme 624 et qu'une autorisation à l'égard de ce système a été délivrée.

Programme de formation

604.26 Le titulaire d'un certificat établit et maintient un programme de formation au sol et en vol qui, à la fois :

- a) est conçu pour que chaque personne qui reçoit la formation acquière la compétence pour exécuter les tâches qui lui sont assignées;
- b) est conforme aux exigences prévues à l'article 624.26 de la norme 624.

Manuel d'utilisation de l'aéronef

604.27 (1) Le titulaire d'un certificat peut établir et tenir à jour un manuel d'utilisation de l'aéronef qui est conforme aux exigences prévues à l'article 624.27 de la norme 624 et qui aide les membres d'équipage dans l'utilisation des aéronefs.

- (2) Le manuel d'utilisation de l'aéronef contient :
 - a) les procédures d'utilisation de l'aéronef;
 - b) dans les cas où le manuel de vol de l'aéronef n'est pas transporté à bord de l'aéronef, les données et limites de performances de l'aéronef précisées dans le manuel de vol de l'aéronef, lesquelles doivent être désignées clairement comme étant des exigences du manuel.

(3) Le titulaire d'un certificat qui a établi un manuel d'utilisation de l'aéronef veille à ce qu'un exemplaire de ce manuel soit transporté à bord de l'aéronef qui en est l'objet.

6. L'article 605.04 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

605.04 (1) No person shall conduct a take-off in an aircraft for which an aircraft flight manual is required by the applicable standards of airworthiness, unless the aircraft flight manual or, where established under section 604.27 or Part VII, the aircraft operating manual is available to the flight crew members at their duty stations.

(2) The aircraft flight manual or, where an aircraft operating manual is established under section 604.27 or Part VII, those parts of the aircraft flight manual that are incorporated into the aircraft operating manual shall include all of the amendments and supplementary material that are applicable to the aircraft type.

COMING INTO FORCE

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

General

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, II and VI)* introduce a modified self-monitoring process for Canadian non-commercially operated business aircraft that are used for the transport of passengers. This sector of the industry is comprised primarily of business aircraft operators although some provincial flight departments also have been operating under the provisions governing these operations. These operations were governed by *Canadian Aviation Regulations (CARs) Part VI General Operating and Flight Rules, Subpart 4 Private Operator Passenger Transportation (Subpart 604)* with associated standards in Standard 624 *Private Operator Passenger Transportation*. The amendments replace existing sections in Subpart 604 with sections that:

- specify to which aircraft and to which operations the new sections will apply;
- require those operating an aircraft under the new Subpart to hold a private operator certificate (POC) issued in respect of the aircraft by the Canadian Business Aviation Association (CBAA) and to comply with the conditions specified in the certificate;
- allow the CBAA to issue a private operator certificate if the CBAA has established, maintained and abided by a management system;
- require a POC to contain any condition pertaining to the operation necessary for aviation safety and allow a private operator certificate to contain operations specifications with respect to special weather minima authorizations and navigation system authorizations;
- require the CBAA to issue a special weather minima authorization or a navigation system authorization when the operator meets the requirements in Standard 624 for such additional operating authorities; and
- establish the Minister's authority to order the CBAA to take the necessary measures to correct the deficiencies, when the Minister has determined that systems and procedures

605.04 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef pour lequel un manuel de vol de l'aéronef est exigé par les normes de navigabilité applicables, à moins que le manuel de vol de l'aéronef ou, lorsque le manuel d'utilisation de l'aéronef a été établi en application de l'article 604.27 ou de la partie VII, le manuel d'utilisation de l'aéronef ne soit accessible aux membres d'équipage de conduite à leur poste de travail.

(2) Le manuel de vol de l'aéronef ou, lorsqu'un manuel d'utilisation de l'aéronef a été établi en application de l'article 604.27 ou de la partie VII, les parties du manuel de vol de l'aéronef qui sont incorporées dans le manuel d'utilisation comprennent les modifications et les renseignements supplémentaires applicables au type d'aéronef utilisé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Généralités

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, II et VI)* introduit un processus d'autorégulation modifié applicable aux aéronefs appartenant à des exploitants non commerciaux canadiens et servant au transport de passagers. Dans ce secteur de l'industrie, on trouve essentiellement des exploitants d'aéronefs d'affaires, encore que certains ministères ou services provinciaux utilisant des aéronefs fassent appel, dans le cadre de leur exploitation, aux dispositions régissant ce genre d'opérations. De telles opérations étaient régies par le *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*, plus précisément par la sous-partie 4, *Transport de passagers par un exploitant privé*, de la partie VI, *Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs*, (sous-partie 604) ainsi que par les normes connexes de la norme 624, *Transport de passagers par un exploitant privé*. Les modifications remplacent les articles figurant actuellement à la sous-partie 604 par d'autres visant à :

- préciser à quels aéronefs et à quels genres d'opérations ces nouveaux articles vont s'appliquer;
- exiger que toute personne exploitant un aéronef en vertu de la nouvelle sous-partie soit titulaire d'un certificat d'exploitation privée (CEP) délivré, pour ledit aéronef, par l'Association canadienne de l'aviation d'affaires (ACAA) et qu'elle se conforme aux conditions énoncées dans le certificat;
- permettre à l'ACAA de délivrer un CEP si l'ACAA a établi et maintenu un système de gestion et s'y soumet;
- exiger que le CEP contienne toute condition d'exploitation nécessaire à la sécurité aérienne et permettre que ledit certificat renferme des spécifications d'exploitation portant sur les autorisations spéciales relatives aux minimums météorologiques et au système de navigation;
- exiger que l'ACAA délivre une autorisation spéciale relative aux minimums météorologiques ou une autorisation concernant le système de navigation lorsque l'exploitant répond aux exigences de la norme 624 pour de telles autorités d'exploitation additionnelles;

established and maintained by the CBAA under section 604.04 *Management System* have deficiencies which may be hazardous to aviation safety, and establish the requirement that the CBAA must take the corrective measures without delay.

Provisions for non-commercially operated business aircraft which allow for special weather minima authorizations and navigation system authorizations and which require ground and flight training programmes are replaced by similar ones in the amendment of Subpart 604.

A new section 604.27 *Aircraft Operating Manual* allows the holder of a private operator certificate to establish and maintain an aircraft operating manual that provides guidance to crew members in the operation of its aircraft. This new section ensures the flexibility for private operators, previously provided by the same provision in section 605.04 *Availability of Aircraft Flight Manual*, is continued under the new regime. Section 605.04 allows an operator either to use the generic aircraft flight manual developed by the aircraft manufacturer for operational guidance or to substitute a company-specific set of procedures in its own aircraft operating manual. An aircraft operating manual must satisfy requirements set forth in the applicable standards.

Standard 624 *Private Operator Passenger Transportation* has the requirements which must be met before the holder of a POC issued by the CBAA may be approved for operations specifications for special weather minima authorizations or navigation system authorizations. As well, the standards for ground and flight training which must be met by a certificate holder are in the new Standard 624 as are the standards for the establishment of an aircraft operating manual if the operator should choose to use such a manual.

Additional amendments are being made:

- to remove the references to Subpart 604 in section 203.03 *Leasing Operations – General* and section 602.09 *Fuelling with Engines Running*;
- to insert the appropriate reference into section 605.04 *Availability of Aircraft Flight Manual* to the new section in Subpart 604 which allows the certificate holder to establish and maintain an aircraft operating manual;
- to replace the schedule of administrative monetary penalties for contravention of sections of the CARs which refer to previous sections in Subpart 604 with references to the appropriate sections in the new Subpart 604; and
- to remove items from Schedule VII to Subpart 104 *Charges* which set forth fees charged when the Department issues private operator certificates.

This initiative is being undertaken in recognition of the very low accident rate in the business aviation sector and with the expectation that Departmental resources assigned to the day-to-day monitoring of this sector will be reassigned to areas of higher risk. With the amendment, the Minister of Transport will retain regulatory responsibility for business aircraft operations and will

- donner au ministre le pouvoir d'enjoindre l'ACAA de prendre les mesures nécessaires pour corriger les lacunes si le ministre est d'avis que les politiques et les procédures établies et maintenues par l'ACAA en vertu de l'article 604.04, *Système de gestion*, comportent des lacunes pouvant constituer une menace à la sécurité aérienne et exiger que l'ACAA prenne sans délai les mesures correctives nécessaires.

Les dispositions visant les aéronefs d'affaires utilisés à des fins non commerciales qui permettent d'obtenir des autorisations spéciales relatives aux minimums météorologiques et des autorisations concernant le système de navigation ainsi que celles qui exigent des programmes de formation au sol et en vol sont remplacées par des dispositions similaires dans la modification de la sous-partie 604.

Le nouvel article 604.27, *Manuel d'utilisation de l'aéronef*, permet au titulaire d'un CEP d'établir et de tenir à jour un manuel d'utilisation d'aéronef qui donne aux membres d'équipage des conseils sur la façon d'utiliser l'aéronef en question. Ce nouvel article permet aux exploitants privés de continuer de disposer, en vertu du nouveau régime, de la même flexibilité que celle offerte auparavant par les dispositions identiques figurant à l'article 605.04, *Accessibilité du manuel de vol de l'aéronef*. L'article 605.04 permet à un exploitant d'utiliser le manuel de vol générique préparé par le constructeur de l'aéronef sous la forme d'un guide d'exploitation ou de le remplacer par un ensemble de procédures spécifiques à l'entreprise figurant dans le propre manuel d'utilisation de l'aéronef de cette dernière. Un manuel d'utilisation de l'aéronef doit répondre aux exigences prévues dans les normes pertinentes.

La norme 624, *Transport de passagers par un exploitant privé*, renferme les exigences que le titulaire d'un CEP délivré par l'ACAA devra respecter avant de pouvoir se prévaloir des autorisations spéciales relatives aux minimums météorologiques ou des autorisations concernant le système de navigation. De la même façon, les normes de formation au sol et en vol que doit respecter le titulaire d'un certificat figurent dans la nouvelle norme 624, tout comme les normes servant à l'établissement d'un manuel d'utilisation de l'aéronef, dans les cas où l'exploitant opérerait pour l'utilisation d'un tel manuel.

D'autres modifications sont effectuées, à savoir :

- le retrait des renvois à la sous-partie 604 aux articles 203.03, *Utilisation d'aéronefs loués – Généralités*, et 602.09, *Avitaillement en carburant avec moteur en marche*;
- l'insertion à l'article 605.04, *Accessibilité du manuel de vol de l'aéronef*, du bon renvoi au nouvel article de la sous-partie 604 qui permet au titulaire d'un certificat d'établir et de tenir à jour un manuel d'utilisation de l'aéronef;
- le remplacement du tableau des sanctions administratives pécuniaires en cas de contravention aux articles du RAC qui renvoient aux précédents articles de la sous-partie 604 par des renvois aux articles pertinents de la nouvelle sous-partie 604;
- enfin, le retrait des éléments de l'annexe VII de la sous-partie 104, *Redevances*, qui fixent les redevances à payer lorsque le ministère délivre des CEP.

Cette initiative découle du très bas taux d'accidents que connaît le secteur de l'aviation d'affaires, le but visé étant de pouvoir affecter les ressources ministérielles normalement assignées à la surveillance de ce secteur vers des domaines où les risques sont plus élevés. Grâce à la modification, le ministre des Transports conservera la responsabilité réglementaire en matière d'utilisation

exercice que mandate par le révisé de la sous-partie 604 et son standard accompagnant. Le ministre fournira la surveillance réglementaire et l'audit de la CBAA et de ses systèmes et de ses procédures. Les exploitants aériens privés seront tenus, sur une base individuelle, de prendre les dispositions qui s'imposent pour faire faire, selon un cycle régulier, des vérifications de sécurité de leurs propres opérations, le tout conformément aux exigences de l'ACAA. Il incombera à l'ACAA de veiller à ce que de telles vérifications soient bien effectuées et que toutes les mesures nécessaires soient prises en cas de découverte de lacunes dans les opérations.

Specific

New section 604.04 *Management System* requires the CBAA to establish, maintain and abide by its own management system. This system must take into consideration the risks inherent in aircraft operations under Subpart 604 and must include policies and procedures for:

- consulting affected operators on conditions governing the issue of a certificate;
- publishing the conditions governing the issue of a certificate in both official languages;
- ensuring that the conditions are accessible;
- issuing, amending, suspending and canceling certificates;
- the circumstances in which certain conditions governing the issue of a certificate will not be required;
- auditing holders of certificates under Subpart 604, on a periodic basis or for cause, to establish that they continue to meet the conditions of certificate issue;
- resolving disputes between holders of, or applicants for, a certificate and the CBAA;
- referring to the Minister for investigation of cases of non-compliance with the requirement that persons operating aircraft under Subpart 604 hold a certificate issued in respect of that aircraft by the CBAA;
- collecting and analyzing safety data and indicators as they relate to aircraft operations conducted under Subpart 604; and
- issuing special weather minima authorizations and navigation system authorizations.

With the new monitoring environment in place, operators of business aircraft are accountable to the CBAA in accordance with the CBAA's *Private Operator Certificate Procedures Manual*¹. The CBAA is accountable to Transport Canada for their management of private operators in accordance with Subpart 604.

The primary new provision which will have to be met by an operator under the new regime will be the establishment of a Safety Management System (SMS) and associated procedures which are appropriate to the size and complexity of the operation. A SMS is "the systematic and comprehensive process for the proactive management of safety risks that integrates the management of operations and technical systems with financial and

des appareils de l'aviation d'affaires et il exercera son mandat par l'entremise de la sous-partie 604 révisée et de la norme qui l'accompagne. Le ministre verra à la surveillance réglementaire et aux vérifications de l'ACAA, de ses systèmes et de ses procédures. Les exploitants aériens privés seront tenus, sur une base individuelle, de prendre les dispositions qui s'imposent pour faire faire, selon un cycle régulier, des vérifications de sécurité de leurs propres opérations, le tout conformément aux exigences de l'ACAA. Il incombera à l'ACAA de veiller à ce que de telles vérifications soient bien effectuées et que toutes les mesures nécessaires soient prises en cas de découverte de lacunes dans les opérations.

Détails

D'après le nouvel article 604.04, *Système de gestion*, l'ACAA est tenue d'établir, de maintenir son propre système de gestion et de s'y soumettre, lequel système doit tenir compte des risques inhérents à l'exploitation d'aéronefs en vertu de la sous-partie 604 et comprendre des politiques et des procédures portant sur les points suivants :

- la consultation des exploitants concernés à propos des conditions régissant la délivrance d'un certificat;
- la publication dans les deux langues officielles des conditions régissant la délivrance d'un certificat;
- le fait de veiller à ce que les conditions soient accessibles;
- la délivrance, la modification, la suspension ou l'annulation de certificats;
- les circonstances dans lesquelles certaines conditions régissant la délivrance d'un certificat ne sont pas requises;
- la vérification, sur une base périodique ou circonstancielle, du respect par les titulaires de certificats délivrés en vertu de la sous-partie 604, des conditions de délivrance du certificat;
- la résolution de litiges entre un demandeur ou un titulaire de certificat et l'ACAA;
- le renvoi au ministre pour fins d'enquête de tout cas où une personne qui est assujettie à la sous-partie 604 exploite un aéronef sans un certificat délivré par l'ACAA pour ledit aéronef;
- la collecte et l'analyse de données et d'indicateurs en matière de sécurité concernant l'exploitation des aéronefs en vertu de la sous-partie 604; et
- la délivrance d'autorisations spéciales relatives aux minimums météorologiques et d'autorisations concernant le système de navigation.

Compte tenu du nouveau cadre de surveillance mis en place, les exploitants d'aéronefs d'affaires relèvent de l'ACAA, conformément au *Manuel de procédures pour l'obtention d'un certificat d'exploitant privé*¹ de l'ACAA. Quant à l'ACAA, elle relève de Transports Canada pour ce qui est de sa gestion des exploitants privés conformément à la sous-partie 604.

En vertu du nouveau régime, la principale nouvelle condition à laquelle devra se conformer un exploitant portera sur l'établissement d'un système de gestion de la sécurité (SGS) accompagné des procédures connexes, le tout étant adapté à la taille et à la complexité des opérations. Un SGS s'entend du « processus systématique et complet de la gestion proactive des risques pour la sécurité, qui intègre la gestion des systèmes opérationnels et

¹ This manual may be found at the CBAA website, <http://www.cbba.ca>

¹ Il est possible de trouver ce manuel sur le site Web de l'ACAA, <http://www.cbba.ca>

human resource management². It is intended to create a pervasive culture within an organization which will integrate a conscious awareness of and concern for safe practices into all aspects of day-to-day operations.

In addition, every aircraft operator operating under or seeking a POC from the CBAA will be required by the CBAA to arrange for an audit of their SMS, not only prior to receiving a POC from the CBAA, but on a regular periodic basis thereafter. An additional safety audit can be required by the CBAA when they determine cause for concern exists, such as after an accident or when a preceding audit has been unsatisfactory. The frequency of the recurring audits will be determined based on the complexity of operations and on the past record of the operator. It may be as frequent as once every year or as infrequent as once every three years. Under the umbrella of the SMS the operator will be responsible for developing procedures and standards tailored to its own operations although certain specific requirements, detailed in the *CBAA Private Operator Certificate Procedures Manual*, must be incorporated in the operator's SMS.

Prior to this amendment, Subpart 604 applied to the operation of Canadian turbine-powered pressurized aeroplanes or large aeroplanes³ used for the transport of passengers and not required to be operated under Subpart 6 *Flight Training Units* of Part IV *Personnel Licensing and Training* (Subpart 406) or under Part VII *Commercial Air Services* (that is by a flight training service offering flight instruction toward pilot licences, permits or ratings or by a commercial operation). New Subpart 604 will continue to apply to the above aircraft. In addition, the new Subpart will allow an operator with a certificate issued by the CBAA to have included on their certificate other aircraft for which the operator applies to the CBAA. Helicopters and those aeroplanes which are neither turbine-powered and pressurized nor large aeroplanes but which are not required to be operated under Subpart 406 or under Part VII will be allowed to be operated under new Subpart 604 if the operator has a CBAA certificate and makes an application to the CBAA to have them included on that certificate. If the operator does not make such an application these aircraft will be required to be operated, as prior to this amendment, in compliance solely with the regulations and standards embodied in the CARs Part VI *General Operating and Flight Rules*.

In response to comments made following pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I, on March 12, 2005, departmental officials have decided to expand the application of Subpart 604 to include any aircraft authorized by the Minister. This provision will allow

techniques à la gestion financière et à la gestion du personnel² ». On s'attend à créer, au sein d'un organisme, une culture omniprésente de la sécurité qui permettra de véritablement avoir conscience et bien se préoccuper de la sécurité des façons de faire dans les opérations au quotidien.

De plus, l'ACAA exigera de tout exploitant d'aéronefs travaillant ou souhaitant travailler en vertu d'un CEP de l'ACAA de prendre les dispositions qui s'imposent pour faire vérifier son SGS, non seulement avant de se voir délivrer un CEP par l'ACAA, mais également sur une base périodique régulière par la suite. L'ACAA pourra exiger une vérification de sécurité additionnelle si elle est d'avis qu'il y a lieu de s'inquiéter pour la sécurité, par exemple après un accident ou si la vérification précédente s'est révélée non satisfaisante. La fréquence des vérifications périodiques sera fonction de la complexité des opérations et des dossiers antérieurs de l'exploitant. Elle pourra atteindre le rythme d'une vérification par an dans certains cas et tomber à une vérification tous les trois ans dans d'autres. Dans le cadre du SGS, l'exploitant sera tenu d'élaborer des procédures et des normes adaptées spécifiquement à ses propres opérations, encore que certaines exigences précises indiquées dans le *Manuel de procédures pour l'obtention d'un certificat d'exploitant privé de l'ACAA* devront obligatoirement être incorporées dans le SGS de l'exploitant.

Avant cette modification, la sous-partie 604 s'appliquait à l'exploitation d'avions canadiens, et plus précisément d'avions pressurisés à turbomoteur ou des gros avions³, servant au transport de passagers tout en n'étant pas assujettis aux exigences de la sous-partie 6, *Unités de formation au pilotage*, de la partie IV, *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel* (sous-partie 406) ou de la partie VII, *Services aériens commerciaux* (autrement dit n'étant pas utilisés dans le cadre d'un service de formation au pilotage offrant de l'instruction en vol menant à des licences, des permis ou des qualifications de pilote, ou encore dans le cadre d'une exploitation commerciale). La nouvelle sous-partie 604 va continuer à s'appliquer aux aéronefs mentionnés ci-dessus. De plus, la nouvelle sous-partie va permettre à un exploitant titulaire d'un certificat délivré par l'ACAA de faire inclure dans son certificat des aéronefs autres que ceux pour lesquels l'exploitant en question présente une demande à l'ACAA. En vertu de la nouvelle sous-partie 604, un exploitant pourra utiliser des hélicoptères et des avions autres que des avions pressurisés à turbomoteur ou des gros avions, à condition que leur exploitation ne soit pas assujettie à la sous-partie 406 ou à la partie VII, si ledit exploitant possède un certificat de l'ACAA et qu'il présente à cette dernière une demande visant à inclure de tels aéronefs dans son certificat. Si l'exploitant ne présente aucune demande en ce sens, ces aéronefs devront toujours être exploités, comme c'était le cas avant d'effectuer cette modification, conformément aux seules dispositions réglementaires et normes se trouvant à la partie VI du RAC, *Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs*.

Afin de donner suite aux commentaires qui ont suivi la publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 12 mars 2005, les hauts fonctionnaires du ministère ont décidé d'élargir l'application de la sous-partie 604 afin d'y inclure tout

² *CBAA Private Operator Certificate Procedures Manual*, Canadian Business Aviation Association, Ottawa, Ontario, Canada. (10 December 2002), vii

³ Defined in the *Canadian Aviation Regulations (CARs) Part I General Provisions* section 101.01 *Interpretation* as aeroplanes with a maximum certificated take-off weight (MCTOW) of 5 700 kg (12,566 lb) or more

² *Manuel pour l'obtention d'un certificat privé de l'ACAA*, Association canadienne de l'aviation d'affaires, Ottawa (Ontario), Canada, 10 décembre 2002, p. vi

³ D'après l'énoncé qui se trouve à l'article 101.01, *Définitions*, de la partie I du RAC, *Dispositions générales*, il s'agit d'avions ayant une masse maximale homologuée au décollage (MMHD) supérieure à 5 700 kg (12 566 lb)

operators of non-commercial business aircraft used for the transportation of passengers who have exclusively aircraft, such as helicopters, which have not traditionally been operated as non-commercial passenger-carrying business aircraft in their fleets to apply for a private operator certificate from the CBAA. This expansion will allow such operators to take advantage of the additional operational flexibility offered by the new Subpart to similar operators of fixed-wing or mixed fleets. Also, if such an operator voluntarily applies for a private operator certificate, a safety benefit will result from the operation of such a fleet in accordance with the SMS and associated procedures required for the issue of a private operator certificate by the CBAA.

In the pre-amendment version of Subpart 604, provision was made in various sections for authorization by the regulatory authority of additional operating authorities (special weather minima authorizations and navigation system authorizations) not allowed for most non-commercial operations, when the associated requirements for such authorities had been satisfied by the operator of the aircraft. Additional operating authorities allow operations to less restrictive criteria than generally provided for when conditions which provide an equivalent level of safety to the level seen without such special authorities have been met. They provide operational flexibility which allows the operator to reduce operational costs. Conditions which must be met for this permission to be granted encompass aircraft equipment, crew training and operational control procedure provisions. Compliance is monitored and enforced, when necessary, by departmental officials.

Additional operating authorities may be granted for the following types of procedures:

- reduced day VFR flight minima within uncontrolled airspace;
- no alternate aerodrome IFR flight;
- take-off minima RVR 1200;
- take-off minima RVR 600;
- instrument approaches CAT II;
- instrument approaches CAT III;
- operations in performance airspace;
- GPS instrument approaches; or
- specific instrument approach procedures.

In this amendment, provision is made for the CBAA to include an operations specification for a specific additional operational authority on an operator's certificate when the operator has met the requirements for that additional authority which are contained in the relevant section of the CARs and in replacement Standard 624. After the operator demonstrates, through an audit, that his or her operation has met the conditions for the additional operating authority, the CBAA will add the operations specification for that authority to his certificate.

aéronef autorisé par le ministre. Cette disposition permettra aux exploitants d'aéronefs d'affaires utilisés à des fins non commerciales pour le transport de passagers et qui possèdent exclusivement des aéronefs tels que des hélicoptères, lesquels n'ont pas été utilisés traditionnellement comme des aéronefs non commerciaux transportant des passagers dans leur flotte, de soumettre une demande d'obtention d'un CEP délivré par l'ACAA. Cette application élargie permettra à de tels exploitants de tirer profit de cette flexibilité opérationnelle supplémentaire offerte par la nouvelle sous-partie aux exploitants similaires d'aéronefs à voilure fixe ou de flottes mixtes. De plus, si un tel exploitant soumet de façon volontaire une demande d'obtention d'un CEP, cela permettra d'accroître la sécurité d'une telle flotte conformément aux dispositions relatives au SGS et aux procédures connexes, lesquelles sont exigées pour la délivrance d'un CEP par l'ACAA.

Il existait dans divers articles de la version précédant la modification de la sous-partie 604, des dispositions qui permettaient à l'autorité réglementaire d'accorder des autorisations d'exploitation additionnelles (autorisations spéciales relatives aux minimums météorologiques et autorisations concernant le système de navigation) non permises dans la majorité des opérations non commerciales, à condition que l'exploitant de l'aéronef se soit conformé aux exigences inhérentes à de telles autorisations. Ces autorisations d'exploitation additionnelles permettent des opérations en vertu de critères moins restrictifs que ceux généralement prévus lorsque les conditions qui offrent un niveau de sécurité équivalent au niveau obtenu sans de telles autorisations spéciales ont été remplies. Elles offrent une certaine flexibilité opérationnelle qui permet à l'exploitant de réduire ses coûts d'exploitation. Les conditions qui doivent être remplies pour qu'une telle permission soit accordée portent sur l'équipement de l'aéronef, sur la formation de l'équipage et sur les procédures de contrôle d'exploitation. Le respect de ces conditions est surveillé par des responsables du ministère, lesquels se chargent également de faire appliquer les règlements quand les circonstances l'imposent.

Des autorisations d'exploitation additionnelles peuvent être accordées pour les types de procédures qui suivent :

- minimums réduits en vol VFR de jour dans l'espace aérien non contrôlé;
- aucun aérodrome de décollage en vol IFR;
- minimums de décollage avec RVR 1200;
- minimums de décollage avec RVR 600;
- approches aux instruments de CAT II;
- approches aux instruments de CAT III;
- utilisation de l'espace aérien de performance;
- approches aux instruments à l'aide du GPS;
- procédures d'approche aux instruments particulières.

Cette modification prévoit des dispositions permettant à l'ACAA d'inclure sur le certificat d'un exploitant une spécification d'exploitation portant sur une autorisation d'exploitation additionnelle bien précise, à condition que l'exploitant respecte les exigences relatives à cette autorisation additionnelle, exigences qui se trouvent dans l'article pertinent du RAC et dans ce qui remplace la norme 624. Une fois que l'exploitant aura apporté la preuve, par l'entremise d'une vérification, que ses opérations respectent bien les conditions rattachées à cette autorisation d'exploitation additionnelle, l'ACAA ajoutera la spécification d'exploitation propre à cette autorisation dans le certificat de l'exploitant.

Prior to this amendment, operators of types of aircraft excluded from Subpart 604, where the operators have a private operator certificate for other aircraft in their fleet, did not have the option of choosing to have the excluded aircraft placed on their certificate and to have the provisions of Subpart 604 applied to them. The introduction of an option for the holders of CBAA certificates who have excluded types of aircraft in their fleets to add such aircraft to their certificates and, thus, to place them under the provisions of Subpart 604 will allow such operators to choose to qualify for additional operating authorities for those previously excluded aircraft.

Also, following pre-publication departmental officials have decided, since the new provisions allow helicopters and other types of aircraft previously excluded from the provisions of Subpart 604 which are operated as part of a mixed fleet to be added to the operator's POC, there is no justification for continuing to exclude those operators who have fleets composed solely of aircraft not traditionally included in Subpart 604 but operated as non-commercial passenger-carrying business aircraft from the provisions of Subpart 604.

The standards to be found in replacement Standard 624 which an applicant for an additional operating authority must satisfy before the CBAA will add that authority to his or her operating certificate will be those established, prior to this amendment, for such an additional operating authority. Similarly, the standards for ground and flight training, also to be found in replacement Standard 624, will be those contained in pre-amendment Standard 624.

The amendments in section 203.03 *Leasing Operations – General* and section 602.09 *Fuelling with Engines Running* remove references to requirements of the CARs which will no longer apply to Subpart 604 operators under the new regime. Section 605.04 *Availability of Aircraft Flight Manual* is revised to include a reference to the new section in Subpart 604 which allows the same flexibility for the use of either an aircraft operating manual or an aircraft flight manual which existed for private operators, prior to this amendment. The changes to the schedule in Subpart 103 *Administration and Compliance* remove the items which list the administrative monetary penalties which, prior to this amendment, could have been assessed for alleged contraventions of sections of Subpart 604. These items are replaced by items listing administrative monetary penalties which may be assessed for non-compliance with sections of the new Subpart 604. The removal of the items in Schedule VII to Subpart 104 *Charges* eliminates references to fees for POC. The Department will no longer be issuing these certificates.

Although the Department will no longer be issuing POC and the business aviation industry has now become responsible for monitoring its own operations, should an operation be conducted without a private operator certificate or not comply with the operations specifications found in the certificate, the Minister retains the right to take enforcement action to prevent such non-compliance from being continued.

Avant cette modification, les exploitants de types d'aéronefs exclus de la sous-partie 604 qui possèdent un CEP pour d'autres aéronefs de leur flotte, n'avaient pas le choix de pouvoir faire inscrire les aéronefs exclus dans leur certificat, ce qui aurait ainsi permis aux dispositions de la sous-partie 604 de s'y appliquer. L'introduction de l'option permettant aux titulaires de certificats de l'ACAA ayant dans leurs flottes des types d'aéronefs exclus d'ajouter de tels aéronefs à leurs certificats et, par le fait même, de les assujettir aux dispositions de la sous-partie 604 permettra à ces exploitants d'avoir la possibilité de rendre admissibles à des autorisations d'exploitation additionnelles ces aéronefs autrefois exclus.

De plus, à la suite de la publication au préalable, les hauts fonctionnaires du ministère ont décidé que, compte tenu des nouvelles dispositions permettant d'ajouter au CEP de l'exploitant les hélicoptères et d'autres types d'aéronefs autrefois exclus des dispositions de la sous-partie 604 et utilisés dans le cadre d'une flotte mixte, rien ne justifiait de continuer à exclure des dispositions de la sous-partie 604 les exploitants possédant des flottes composées uniquement d'aéronefs ne faisant pas partie traditionnellement de la sous-partie 604 mais étant utilisés comme des aéronefs d'affaires servant au transport de passagers à des fins non commerciales.

Les normes figurant dans la norme 624 de remplacement auxquelles devra satisfaire le demandeur d'une autorisation d'exploitation additionnelle avant que l'ACAA n'ajoute cette autorisation à son CEP seront celles qui existaient avant d'effectuer cette modification en matière d'autorisation d'exploitation additionnelle. De la même façon, les normes relatives à la formation au sol et en vol qui figureront elles aussi dans la norme 624 de remplacement, seront celles se trouvant dans la norme 624 antérieure à la modification.

Les modifications de l'article 203.03, *Utilisation d'aéronefs loués – Généralités*, et à l'article 602.09, *Avitaillement en carburant avec moteur en marche*, suppriment tout renvoi aux exigences du RAC ne s'appliquant plus aux exploitants assujettis à la sous-partie 604 en vertu du nouveau régime. L'article 605.04, *Accessibilité du manuel de vol de l'aéronef*, est révisé de manière à inclure un renvoi au nouvel article à la sous-partie 604, lequel offre la même flexibilité quant à l'utilisation du manuel d'utilisation de l'aéronef ou du manuel de vol de l'aéronef que celle dont disposaient les exploitants privés avant cette modification. Les modifications à l'annexe de la sous-partie 103, *Administration et application*, suppriment les éléments qui énumèrent les sanctions administratives pécuniaires qui pouvaient, avant cette modification, être imposées en cas de contravention présumée aux articles de la sous-partie 604. Ces éléments sont remplacés par d'autres énumérant les sanctions administratives pécuniaires pouvant être imposées en cas de non-respect des articles de la nouvelle sous-partie 604. La suppression d'éléments, à l'annexe VII de la sous-partie 104, *Redevances*, élimine tout renvoi aux redevances rattachées aux CEP puisque, dorénavant, le ministère ne délivrera plus de tels certificats.

Comme le ministère ne se chargera plus de délivrer des CEP et que le secteur de l'aviation d'affaires prend dorénavant en charge la surveillance de ses propres opérations, il reste que si des opérations sont effectuées sans CEP ou sans respecter les spécifications d'exploitation indiquées dans le certificat, le ministre a toujours le droit de prendre des mesures d'application afin de mettre un terme à de tels agissements.

Alternatives

A Joint Study⁴ conducted by Transport Canada and the CBAA (renamed as the Canadian Business Aviation Association during the course of deliberations which resulted in these amendments to the CARs) considered three models for self-monitoring of business aviation in Canada. The three models allowed for varying degrees of industry self-monitoring⁵. The greatest degree of self-monitoring entailed the CBAA establishment of regulations and standards as a delegate of the Minister. The least degree of self-monitoring proposed was the CBAA establishment of standards but with no authority to certify operators against the standards (i.e. the industry could not issue a POC). A middle ground in terms of the degree of industry self-monitoring was the CBAA establishment of standards and certification of operators using those standards with Transport Canada retaining authority over the regulations governing the conduct of the CBAA. A fourth option was the status quo whereby business aviation in Canada would continue to be regulated through existing or amended regulations and standards by Transport Canada.

The status quo was rejected as it would not recognize the strong safety culture and ethos of the business aviation community and would not generate the benefits for Transport Canada and for business aviation expected from some degree of self-monitoring.

The three models of varying degrees of self-monitoring were evaluated on the basis of criteria which were developed during consultation with Departmental officials and industry stakeholders. The criteria were⁶:

- safety,
- resource efficiency and effectiveness,
- level of service and flexibility,
- ability to grow to meet additional responsibilities,
- public perception,
- minimal negative impact on others,
- liability for industry body and accountability issues, and
- ease of implementation.

As a result of the evaluation and further discussions with Transport Canada a more detailed feasibility study of the model in which the CBAA would establish its own standards and certify operators against those standards was conducted⁷. The detailed study concluded that such an approach could be satisfactorily implemented.

After examination of the four options (the status quo and the three models of industry self-monitoring) Transport Canada and

Solutions envisagées

Une étude conjointe⁴ menée par Transports Canada et par l'ACAA a envisagé trois modèles d'autorégulation destinés à l'aviation d'affaires au Canada. Ces trois modèles permettaient à l'industrie de s'autoréguler à divers degrés⁵. Le degré d'autorégulation le plus élevé permettait à l'ACAA d'établir des règlements et des normes à titre de représentant du ministre. Quant au degré le plus faible qui a été proposé, il donnait à l'ACAA la possibilité d'établir des normes sans lui confier le pouvoir d'agrée les exploitants en fonction de ces normes (autrement dit, l'industrie ne pouvait pas délivrer les CEP). Entre ces deux extrêmes se trouvait un degré d'autorégulation de l'industrie qui permettait à l'ACAA d'établir des normes et de voir à l'agrément des exploitants utilisant ces normes, Transports Canada conservant par ailleurs le pouvoir en matière de réglementation régissant la façon de procéder de l'ACAA. Comme quatrième option, il y avait le statu quo, ce qui signifiait que l'aviation d'affaires canadienne aurait continué à être réglementée par les dispositions réglementaires et les normes existantes ou modifiées édictées par Transports Canada.

Le statu quo a été rejeté, car il n'aurait pas reconnu la forte culture de la sécurité et le génie du milieu de l'aviation d'affaires et qu'il n'aurait pas permis à Transports Canada et à l'aviation d'affaires de profiter des avantages générés par un certain degré d'autorégulation.

Les trois modèles offrant divers degrés d'autorégulation ont été évalués en fonction de critères élaborés pendant des consultations avec des responsables du ministère et des représentants de l'industrie. Voici quels étaient ces critères⁶ :

- la sécurité,
- l'efficacité des ressources,
- le niveau de service et la souplesse,
- la capacité de croître pour répondre à des responsabilités accrues,
- la perception du public,
- la réduction au minimum des impacts négatifs sur des tiers,
- la responsabilité du milieu aéronautique et les questions de responsabilisation,
- la facilité de mise en œuvre.

À la suite de cette évaluation et d'autres discussions tenues avec Transports Canada, une nouvelle étude de faisabilité plus détaillée du modèle dans lequel l'ACAA devait établir des normes et voir à l'agrément des exploitants en fonction de ces normes, a été effectuée⁷. Cette étude détaillée en est arrivée à la conclusion que le recours à une telle approche pourrait donner de bons résultats.

Après examen des quatre options (le statu quo et les trois modèles d'autorégulation de l'industrie), Transports Canada et

⁴ *Self-Regulation of Business Aviation in Canada: Analysis of the Feasibility of Adopting a Self-Regulation Model of Business Aviation in Canada*, A Joint Study by Transport Canada and the Canadian Business Aircraft Association (March 21, 2000) <http://www.cbba.ca/BAOSSS.nsf/MainFrameSet?OpenFrameset>

⁵ *Ibid.*, 5

⁶ *Ibid.*, 7

⁷ *Business Aviation Operational Safety Standards System, Phase 2: Standards, Procedures and Operator Fees*, a Joint Study by Transport Canada and the Canadian Business Aircraft Association (Final Report March 15, 2001) <http://www.cbba.ca/BAOSSS.nsf/MainFrameSet?OpenFrameset>

⁴ *Autoréglementation de l'aviation d'affaires au Canada : Étude de faisabilité sur l'autoréglementation de l'aviation d'affaires au Canada*, Étude conjointe de Transports Canada et de l'Association canadienne de l'aviation d'affaires (ACAA), 21 mars 2000; http://www.cbba.ca/BAOSSS.nsf/MainFrameSet_FR?OpenFrameset

⁵ *Ibid.*, 6

⁶ *Ibid.*, 8

⁷ *Système de normes de sécurité des opérations aériennes pour l'aviation d'affaires - Phase 2 : Normes, procédures et frais visant les exploitants*, Étude conjointe de Transports Canada et de l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, Rapport final, 15 mars 2001, http://www.cbba.ca/BAOSSS.nsf/MainFrameSet_FR?OpenFrameset

the CBAA concluded that these *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, II and VI)* represent the best alternative for preserving the safety of business aviation operations while reaping the expected benefits from the transfer of significant oversight of its own safety standards to the business aviation community.

Strategic Environmental Assessment

A preliminary scan for environmental impacts has been undertaken in accordance with the criteria of *Transport Canada's Strategic Environmental Assessment Policy Statement – March 2001*. The potential environmental effects are related to the shifting of administrative responsibilities from Transport Canada to the CBAA. These environmental effects are expected to be minor.

The preliminary scan has led to the conclusion that a detailed analysis is not necessary. Further assessments or studies regarding environmental effects of this initiative are not likely to yield a different determination.

Benefits and Costs

Throughout the development of the aviation regulations and standards Transport Canada applies risk management concepts. Where there are risk implications the analysis of these amendments to the CARs has led to the conclusion that the imputed risk is acceptable in light of the expected benefits.

Benefits

The transfer to the CBAA of the certification of private business aviation operations enables Transport Canada to redirect the resources previously used for this process to areas of higher risk. The potential benefit from this realignment of scarce resources is an overall expected improvement in aviation safety.

Many of the procedures and standards instituted when the new Subpart 604 comes into force are projected to remain identical or closely similar to those in force pre-amendment. However, the new approach based on the safety culture created by an SMS allows flexibility for those operators with operating conditions which make compliance with pre-amendment mandated procedures unduly burdensome but who can demonstrate their ability to manage their risk effectively with appropriately designed procedures. This possibility of custom designing procedures specifically to allow for operational constraints will provide each operator with an opportunity to use resources more efficiently, thus reducing operating costs while maintaining or improving safety levels.

Aircraft which, prior to this amendment, were not allowed to be operated under a POC (such as helicopters or smaller aeroplanes) may, now, be added to an operator's existing fleet on a CBAA-issued private operator certificate. As well, an operator of a fleet composed exclusively of helicopters or smaller aeroplanes may now apply and qualify for a CBAA-issued POC. The operator will be able to reduce operational delays due to weather

l'ACAA ont conclu que le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, II et VI)* représentait la meilleure solution permettant de préserver la sécurité des opérations propres à l'aviation d'affaires tout en tirant profit des avantages attendus découlant du transfert de la prise en charge d'une partie importante, par le milieu de l'aviation d'affaires, de ses propres normes de sécurité.

Évaluation environnementale stratégique

Un examen sommaire des répercussions environnementales a été effectué conformément aux critères de l'*Énoncé de politique de l'évaluation environnementale stratégique de Transports Canada – mars 2001*. Les conséquences potentielles sur l'environnement sont reliées au transfert de responsabilités administratives de Transports Canada à l'ACAA. Ces répercussions environnementales sont censées être faibles.

L'examen sommaire a permis de conclure qu'il n'était pas nécessaire de mener une analyse approfondie. D'autres évaluations ou études ayant trait aux répercussions que pourrait avoir la présente initiative ne donneront probablement pas des résultats différents.

Avantages et coûts

Tout au long de l'élaboration du règlement et des normes aéronautiques, Transports Canada applique des concepts de gestion du risque. Lorsque des modifications apportées au RAC impliquaient des risques, l'analyse de ces modifications a permis de conclure que ces risques étaient acceptables, eu égard aux avantages escomptés.

Avantages

Le transfert à l'ACAA de la certification des opérations de l'aviation d'affaires privée permet à Transports Canada de réorienter les ressources autrefois consacrées à ce processus vers des domaines où les risques sont plus élevés. L'avantage potentiel de cette réaffectation de ressources relativement limitées devrait se traduire par une amélioration d'ordre général de la sécurité aérienne.

La plupart des procédures et des normes établies lorsque la nouvelle sous-partie 604 entrera en vigueur devraient demeurer identiques ou presque à celles en vigueur avant la modification. Toutefois, la nouvelle approche reposant sur une culture de la sécurité inhérente à la création d'un SGS offre une certaine flexibilité aux exploitants ayant des conditions d'exploitation qui rendent le respect des procédures antérieures à la modification inutilement fastidieux, pourvu que lesdits exploitants soient en mesure de montrer qu'ils peuvent gérer convenablement les risques auxquels ils sont confrontés grâce à des procédures judicieusement conçues. Cette possibilité de disposer de procédures taillées sur mesure pour répondre spécifiquement à des contraintes opérationnelles va donner à chaque exploitant l'occasion d'utiliser ses ressources de façon plus efficace, lui permettant ainsi de réduire ses coûts d'exploitation tout en maintenant ou en améliorant le niveau de sécurité.

Des aéronefs qui, avant cette modification, ne pouvaient pas être exploités en vertu d'un CEP (comme des hélicoptères ou des petits avions) peuvent dorénavant être ajoutés à la flotte actuelle d'un exploitant sur le CEP délivré par l'ACAA. De la même façon, un exploitant d'une flotte composée exclusivement d'hélicoptères ou de petits avions peut dorénavant faire une demande et être admissible à l'obtention d'un CEP délivré par l'ACAA.

restrictions and to use resources more efficiently in providing service for his or her clientele.

The use of resources devoted to maintaining the safety of civil aviation will become more efficient and, thus, aviation safety can be expected to improve as a result of this initiative. The transfer of resources within Transport Canada from direct oversight of individual non-commercial business operators to areas presenting higher risks will enable the same amount of resources to engender a higher return in terms of improved safety. As noted, the flexibility envisioned under the new regime will allow private operators to maintain safe operations while custom tailoring procedures to best address individual operational circumstances. Such an environment will allow operating resources to be conserved and costs to be reduced for private operators.

Costs

The most significant potential cost of these amendments to the Canadian economy and the civil aviation industry lies in the unlikely possibility of a reduction of safety in this segment of the aviation industry. Both departmental officials and members of the CBAA believe that there are sufficient safeguards captured in the new structure to preserve the safety record of this segment of the aviation industry. The integration of responsibility for safe operation throughout the new self-monitoring structure, as envisaged by the requirement for the CBAA to introduce a management system to cover its certification and oversight responsibilities and by the CBAA's requirement for each individual holder of a certificate to have an SMS tailored to the individual operation, will support and enhance the existing proven safety culture. As a matter of self-interest the businesses operating flight departments in accordance with Subpart 604 can be expected to respect safe operational procedures. Senior executives of these businesses will be aware that they will be personally at risk when they are passengers on company aircraft.

Historically, the business aviation community has been quite conservative in the safety risks it has been prepared to assume⁸. From the introduction of specific regulations targeted at business aviation in 1983 through 1999 when the first Joint Study (referred to above) was undertaken there were five reportable accidents⁹ involving private business aircraft. Two crew members were killed in one of these accidents but no passengers have been killed during the period. The authors of the March 21, 2000 Joint Study estimated the hours flown by business aviation aircraft over that sixteen-year period as 877,584, resulting in an accident rate of 0.57 accidents per 100,000 hours flown. This rate betters that for airline and commuter operations, which operate similar aircraft in shared airspace, which was 1.28 per 100,000 hours flown over the ten years 1992 through 2001¹⁰.

⁸ March 21, 2000 Joint Study, 13

⁹ March 21, 2000 Joint Study, 1

¹⁰ Transportation Safety Board of Canada, *TSB Statistical Summary Aviation Occurrences 2001*, Ottawa, Canada: Minister of Public Works and Government Services Canada 2002 Cat No. TU1-3/2001, 8

L'exploitant sera en mesure de réduire les retards opérationnels dus à des limitations d'ordre météorologique et ainsi utiliser ses ressources plus efficacement dans le cadre des services offerts à sa clientèle.

L'utilisation des ressources consacrées au maintien de la sécurité dans le domaine de l'aviation civile sera d'une meilleure efficacité et, ainsi, on s'attend à ce que cette initiative se traduise par une amélioration de la sécurité aérienne. Le transfert, au sein de Transports Canada, des ressources consacrées à la surveillance directe des particuliers exploitant des aéronefs d'affaires effectuant des vols non commerciaux vers des domaines présentant des risques plus élevés, devrait permettre à ces mêmes ressources de donner un meilleur retour sur investissement en termes d'amélioration de la sécurité. Comme cela a déjà été dit, la flexibilité qui devrait découler de ce nouveau régime va permettre aux exploitants privés de continuer à voler en toute sécurité tout en offrant des procédures spéciales adaptées aux besoins opérationnels de chaque exploitant. Dans un tel environnement, il y aura, chez les exploitants privés, économie des ressources consacrées aux opérations et réduction des coûts.

Coûts

Au niveau de l'économie canadienne et de l'industrie de l'aviation civile, le coût potentiel le plus important découlant des présentes modifications réside dans une improbable diminution de la sécurité dans ce secteur de l'industrie aéronautique. Tant les responsables du ministère que les membres de l'ACAA sont d'avis qu'il existe suffisamment de garde-fous dans la nouvelle structure pour que les dossiers de sécurité de ce segment de l'industrie aéronautique n'en souffrent pas. L'intégration de la responsabilité de voir à la sécurité des opérations à l'intérieur de la nouvelle structure d'autorégulation, comme le prévoient les dispositions obligeant l'ACAA à introduire un système de gestion dans le cadre de ses responsabilités de certification et de surveillance ainsi que l'exigence de l'ACAA voulant que chaque titulaire d'un certificat ait un SGS adapté à ses propres opérations, va appuyer et même améliorer l'actuelle culture de la sécurité qui a déjà fait ses preuves. Simple question d'intérêt personnel, on peut s'attendre à ce que les entreprises exploitant un service aérien conformément aux dispositions relatives à la sous-partie 604 respectent des procédures opérationnelles sûres. Les hauts dirigeants de ces entreprises seront conscients qu'ils s'exposent personnellement à des risques quand ils volent à titre de passagers à bord des aéronefs de ces entreprises.

D'un point de vue historique, le milieu de l'aviation d'affaires a toujours été relativement conservateur quant aux risques en matière de sécurité auxquels il était prêt à faire face⁸. Entre l'introduction des dispositions réglementaires visant spécifiquement l'aviation d'affaires en 1983 et 1999, date du début de la première étude conjointe (voir le renvoi, ci-dessus), il y a eu cinq accidents devant être signalés⁹ impliquant des aéronefs d'affaires privés. Deux membres d'équipage ont été tués dans l'un de ces accidents, mais aucun passager n'a perdu la vie durant toute cette période. D'après l'estimation fournie par les auteurs de l'Étude conjointe du 21 mars 2000, les heures de vol accomplies par des appareils de l'aviation d'affaires pendant cette période de seize ans s'élèvent à 877 584, ce qui donne un taux d'accidents de 0,57 par 100 000 heures de vol. Ce taux est meilleur que celui des entreprises de transport aérien et des opérations de navette, qui

⁸ Étude conjointe du 21 mars 2000, p. 15

⁹ Étude conjointe du 21 mars 2000, p. 1

Summary

In conclusion, the transfer of this program from Transport Canada to the CBAA enables scarce departmental resources to be redirected to areas in which there is more potential for safety improvement. There are sufficient systemic safeguards in place with the amendments to Subpart 604 and the replacement Standards to ensure the pre-amendment level of safety in business aviation operations does not decrease with the initiation of self-monitoring by the CBAA and business aircraft operators. Individual private operators will be able to attain good safety returns while also conserving their limited resources.

Consultation

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, II and VI)* were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 12, 2005. Three comments were received. One comment supported the initiative. The other two comments requested that the application of the amendment be expanded to include corporate helicopter flight departments that do not operate aeroplanes traditionally considered non-commercial business aircraft. The issue raised in these two comments has been addressed by expanding the provisions of this Subpart to include the authority for the Minister to approve the operation of such aircraft under new Subpart 604 as discussed earlier in this Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS).

The feasibility of this amendment was the subject of two studies jointly conducted by Transport Canada and the Canadian Business Aviation Association (see earlier references). Both studies are publicly available on the CBAA website¹¹.

The initial study was undertaken to determine the feasibility of the proposed transfer and which of three models for devolution of monitoring responsibility of the business aviation industry to the CBAA was the most suitable. The second study examined the selected model with respect to the details of how it could be accomplished. Extensive consultation with Subpart 604 operators (both those who were members of the CBAA and those who were not), Transport Canada officials and other interested parties was undertaken with respect to the preparation and conclusions of both studies. During the course of these deliberations, 48 of the 121 holders of POC issued under Subpart 604 were members of the CBAA. Although reservations were expressed by some of those who would be affected under the proposed new regime, dissents were not officially submitted to Transport Canada prior to consideration of the proposal by the CARAC Technical Committee.

This initiative has been consulted with members of the Commercial Air Service Operations (CASO) Technical Committee of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC).

¹¹ www.cbaa.ca

exploitent des aéronefs similaires dans le même espace aérien, lequel taux s'élève à 1,28 accident par 100 000 heures de vol pour la période de dix ans allant de 1992 à 2001¹⁰.

Résumé

En conclusion, le transfert de ce programme de Transports Canada à l'ACAA permet aux ressources ministérielles relativement limitées d'être réorientées vers des domaines où il y a plus d'améliorations à la sécurité à apporter. Il y a suffisamment de garde-fous dans les modifications apportées à la sous-partie 604 ainsi que dans les normes de remplacement pour garantir que la mise en œuvre de l'autorégulation par l'ACAA et les exploitants d'aéronefs d'affaires n'entraînera aucune diminution du niveau actuel de sécurité dans les opérations de l'aviation d'affaires par rapport à ce qu'il était avant la modification. En matière de sécurité, chaque exploitant privé pourra obtenir un bon retour sur investissement tout en ménageant ses ressources limitées.

Consultations

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, II et VI)* a été publié au préalable le 12 mars 2005 dans la *Gazette du Canada* Partie I. Trois commentaires ont été reçus. Un des commentaires appuyait cette initiative, tandis que les deux autres demandaient que l'application de la modification soit élargie de manière à y inclure les services de transport par hélicoptère n'utilisant pas d'avions traditionnellement considérés comme des aéronefs d'affaires non commerciaux. La question soulevée dans ces deux commentaires a été prise en considération en élargissant les dispositions de la présente sous-partie afin de donner au ministre le pouvoir d'approuver l'utilisation de tels aéronefs en vertu de la nouvelle sous-partie 604, comme il en a été question plus haut dans le présent Résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR).

La faisabilité de cette modification a fait l'objet de deux études conjointes menées par Transports Canada et par l'ACAA (voir les renvois précédents). Il est possible de consulter ces deux études en se rendant sur le site Web de l'ACAA¹¹.

L'étude initiale a été entreprise afin de déterminer la faisabilité du transfert proposé et d'établir lequel des trois modèles de dévolution à l'ACAA des responsabilités en matière de surveillance de l'industrie de l'aviation d'affaires convenait le mieux. La seconde étude a examiné le modèle en s'intéressant aux détails sur la façon de procéder. De nombreuses consultations avec des exploitants régis par la sous-partie 604 (tant avec des membres de l'ACAA qu'avec des non-membres), avec des responsables de Transports Canada et avec d'autres parties intéressées ont eu lieu, lesquelles ont porté sur la préparation et les conclusions des deux études. Dans le cadre de ces consultations, il est apparu que 48 des 121 titulaires de CEP délivrés en vertu de la sous-partie 604 étaient membres de l'ACAA. Bien que des réserves aient été exprimées par certaines personnes qui allaient être visées par le nouveau régime proposé, aucune opinion divergente n'a été officiellement transmise à Transports Canada avant que le Comité technique du CCRAC ne se penche sur cette proposition.

La présente initiative a fait l'objet de consultations auprès des membres du Comité technique sur l'utilisation d'aéronefs dans le cadre d'un service aérien commercial (UDASAC) du Conseil

¹⁰ Bureau de la sécurité des transports du Canada, *Statistiques sur les événements aéronautiques - Annuelles 2001*, Ottawa (Canada), ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada, 2002, N° TUI-3/2001, p. 8

¹¹ www.cbaa.ca

The actively participating members of this Technical Committee include the Advisory Committee on Accessible Transportation, Aerospace Industries Association of Canada, Air B.C., Air Canada, Air Canada Pilots Association, Air Line Pilots Association International, Air Passenger Safety Group, Air Transport Association of Canada, Alberta Aviation Council, Apex Aérospatial Inc., Arbour Aviation Services Inc., Association des gens de l'air du Québec, Association québécoise des transporteurs aériens inc., Atlantic Canada Airports Association, Bombardier Aerospace, British Columbia Aviation Council, CAE Civil Aviation Training, Canadian Air Line Dispatchers' Association, Canadian Auto Workers, Canadian Business Aviation Association, Canadian Federation of AME Associations, Canadian Labour Congress, Canadian Owners and Pilots Association, Canadian Powered Parachutes Ltd., Canadian Union of Public Employees, Central Mountain Air, Clark & Company, Corp Air Inc., Cougar Helicopters Inc., First Air, Fugro Aviation Canada Ltd., Government of the NWT, Government of the Yukon, Grey Owl Aviation Consultants, Helicopter Association of Canada, HMY Airways Inc., International Airborne Geophysics Safety Association, International Aircraft Owners and Pilots Association, Kenn Borek Air Ltd., Manitoba Aviation Council, Manitoba Transportation and Government Services, NAV CANADA, Northern Air Transport Association, Northwestern Ontario Air Carriers Association, Nunavut Airports Division, Ontario Ministry of Natural Resources, Parks Canada, Perimeter Airlines, Pilot's Association of Canada, Pratt & Whitney Canada, Recreational Aircraft Association of Canada, RJM Aviation Ltd., Rolls Royce Canada Ltd., Saskatchewan Environment and Resource Management Northern Air Operations, Service aérien gouvernemental, Standard AG Helicopter Inc., Stars Aviation Canada Inc., Teamsters Canada, Transport 2000, Transwest Air, and URSA International. The members of the Technical Committee discussed the amendments at a meeting in December 2001. The amendment was accepted by the majority of the members with dissents on the part of some members of the Technical Committee. These dissents were forwarded with the Technical Committee's acceptance of the amendment to the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC) for their further consideration.

Provincial Flight Departments' Dissents

Several provincial flight departments [Saskatchewan, Environment and Resource Management, Northern Air Operations and Air Transportation; Manitoba, Transportation and Government Services, Air Services Branch; Ontario, Ministry of Natural Resources, Aviation and Forest Fire Management Branch, and Gouvernement du Québec, la direction des Opérations aériennes du Service aérien gouvernemental (SAG)] submitted to CASO their objections to the change to self-monitoring by the CBAA of operators then operating under a POC. Operations by these provincial flight departments include aerial fire suppression, conservation and enforcement operations, medevac (air ambulance) and passenger transportation of dignitaries such as royalty, provincial ministers, etc. They conducted one or more of the above activities under the provisions of a private operator certificate. Two provinces (Saskatchewan and Ontario) operate aerial fire suppression and other natural resource related services under air operator certificates pursuant to Subpart 702 *Aerial Work* or Subpart 703 *Air*

consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Parmi les membres actifs dudit Comité, on retrouve le Comité consultatif sur le transport accessible, l'Association des industries aérospatiales du Canada, Air B.C., Air Canada, l'Association des pilotes d'Air Canada, la Air Line Pilots Association International, le Groupe de sécurité des passagers aériens, l'Association du transport aérien du Canada, l'Alberta Aviation Council, Apex Aérospatial Inc., Arbour Aviation Services Inc., l'Association des gens de l'air du Québec, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., l'Association des aéroports du Canada atlantique, Bombardier Aéronautique, le British Columbia Aviation Council, la Formation aéronautique civile de CAE, l'Association canadienne des régulateurs de vol, les Travailleurs canadiens de l'automobile, l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, la Fédération canadienne des associations de TEA, le Congrès du travail du Canada, la Canadian Owners and Pilots Association, Canadian Powered Parachutes Ltd., le Syndicat canadien de la fonction publique, Central Mountain Air, Clark & Compagnie, Corp Air Inc., Cougar Helicopters Inc., First Air, Fugro Aviation Canada Ltd., le gouvernement des T.N.-O, le gouvernement du Yukon, Grey Owl Aviation Consultants, la Helicopter Association of Canada, HMY Airways Inc., l'International Airborne Geophysics Safety Association, l'International Aircraft Owners and Pilots Association, Kenn Borek Air Ltd., le Conseil aéronautique manitobain, Transports et Services gouvernementaux Manitoba, NAV Canada, la Northern Air Transport Association, la Northwestern Ontario Air Carriers Association, la division des aéroports du Nunavut, le ministre des Richesses naturelles de l'Ontario, Parcs Canada, Perimeter Airlines, l'Association des pilotes du Canada, Pratt & Whitney Canada, le Réseau aéronefs amateur Canada, RJM Aviation Ltd., Rolls Royce Canada Ltée., Saskatchewan Environment and Resource Management - Northern Air Operations, le Service aérien gouvernemental, Standard AG Helicopter Inc., Stars Aviation Canada Inc., Teamsters Canada, Transport 2000, Transwest Air et URSA International. Les membres du Comité technique ont discuté des modifications au cours d'une réunion tenue en décembre 2001. La modification a été acceptée par la majorité des membres, bien que certains membres du Comité technique aient présenté des opinions divergentes. Ces dernières ont été transmises au Comité de réglementation de l'Aviation civile (CRAC) en même temps que l'acceptation de la modification par le Comité technique, afin qu'il décide de la suite à y donner.

Opinions divergentes de ministères provinciaux (services de transport aérien)

Plusieurs services de transport aérien provinciaux (en Saskatchewan, l'Environment and Resource Management, Northern Air Operations and Air Transportation; au Manitoba, la direction des Services aériens du ministère des Transports et des Services gouvernementaux; en Ontario, la direction de l'Aviation et de la Lutte contre les incendies de forêt du ministère des Richesses naturelles; au Québec, la direction des Opérations aériennes du Service aérien gouvernemental [SAG]) ont fait connaître à l'UDASAC leurs objections à la modification consistant en l'autorégulation, par l'ACAA, des exploitants travaillant en vertu d'un CEP. Les opérations de ces services de transport aérien provinciaux consistent en ce qui suit : opérations aériennes d'extinction des incendies, opérations de conservation et d'application de la loi, évacuation sanitaire (ambulance aérienne) et transport de dignitaires comme des membres de la famille royale, des ministres provinciaux, etc. Ces ministères effectuaient une ou plusieurs de ces activités en vertu des dispositions d'un CEP. Deux

Taxi Operations with their passenger transportation flights being conducted in accordance with POC under Subpart 604.

In their submissions to CASO, the representatives of the provincial flight departments raised a variety of objections to the initiative. Among them was the question of cost. At that time, the provincial flight departments were able to call upon Transport Canada for advice and guidance for which no charge was made. The CBAA is not expected to provide such services without charge. Also, the need to purchase membership in the CBAA and to pay for recurring audits was expected to increase costs for provincial operators. The Departmental response was that Treasury Board and Transport Canada cost recovery policies will likely preclude free services in the future. More flexible training standards and a higher level of safety under the new performance-based system are expected to reduce operating costs.

Another concern expressed by the dissenters was the unsuitability of the private sector monitoring a government body. In response, Departmental officials asserted that the Minister will remain the regulator with the CBAA developing and administering a certification system instead of the Minister. There are numerous precedents in the health, legal, transportation and standardization industries where non-governmental organizations certify, license, develop and administer standards.

To those flight departments who felt the CBAA lacked interest in their aerial fire suppression activities the response was that such activities were not then covered by Subpart 604 which applied only when the aircraft were used for passenger transportation. Aerial fire suppression activities would be more appropriately regulated under Subpart 702.

The representatives of the provincial flight departments also were concerned that the necessary security and discretionary safeguards for sensitive information related to the movement of government officials and other dignitaries which were preserved under the pre-amendment relationship would be less satisfactory with a non-governmental body in an oversight position. In response, the Department pointed out that the operator's information would be more secure when dealing with a body not subject to the *Access to Information Act*, unlike the federal government. Whatever confidentiality agreements are necessary can be reached by contract with private organizations.

provinces (la Saskatchewan et l'Ontario) assurent des opérations aériennes d'extinction des incendies et d'autres services reliés aux ressources naturelles en vertu de certificats d'exploitation aérienne relevant de la sous-partie 702 (*Travail aérien*) ou de la sous-partie 703 (*Exploitation d'un taxi aérien*), tandis que leurs vols de transport de passagers sont effectués en vertu de CEP relevant de la sous-partie 604.

Dans leurs observations communiquées à l'UDASAC, les représentants des services de transport aérien provinciaux ont fait connaître diverses objections à cette initiative. Parmi celles-ci figurait la question des coûts. Auparavant, les services de transport aérien provinciaux avaient la possibilité d'appeler gratuitement Transports Canada pour demander avis et conseils. On ne s'attend pas à ce que l'ACAA offre de tels services sans exiger de redevances. De plus, l'obligation de payer pour adhérer à l'ACAA et pour faire faire les vérifications périodiques devrait faire augmenter les coûts pour les services de transport aérien provinciaux. Dans sa réponse, le ministère a fait savoir que les politiques de recouvrement des coûts du Conseil du Trésor et de Transports Canada allaient probablement entraîner à plus ou moins brève échéance la disparition des services gratuits. Par contre, des normes de formation plus flexibles et un niveau de sécurité plus élevé découlant du nouveau système basé sur les performances devraient réduire les coûts d'exploitation.

Un autre point d'inquiétude soulevé par les dissidents portait sur le fait qu'il serait pour le moins déplacé que le secteur privé surveille un organisme public. Dans leur réponse, les responsables ministériels ont affirmé que le ministre allait demeurer l'autorité chargée de la réglementation, l'ACAA s'occupant d'élaborer et d'administrer un système de certification au lieu du ministre. Il existe un grand nombre de précédents dans les domaines de la santé, de la justice, des transports et de la normalisation où des organismes non gouvernementaux délivrent des certifications et des licences tout en élaborant et en administrant des normes.

En réponse aux services de transport aérien provinciaux qui estimaient que l'ACAA n'avait pas démontré un grand intérêt au niveau des activités d'extinction des incendies à l'aide d'aéronefs, il convient de signaler qu'à cette période, de telles activités n'étaient pas couvertes par la sous-partie 604, laquelle ne visait que les aéronefs qui servent au transport de passagers. Ces activités d'extinction des incendies à l'aide d'aéronefs seraient sans doute mieux réglementées par la sous-partie 702.

Les représentants des services de transport aérien provinciaux se sont également inquiétés du fait que, en matière de sûreté et de discrétion, les mesures de protection nécessaires entourant les renseignements sensibles portant sur les déplacements des responsables gouvernementaux et autres dignitaires qui étaient gardés confidentiels en vertu des relations existant avant la présentation de la modification, risquaient d'être moins bonnes avec un organisme non gouvernemental chargé de la surveillance. Dans sa réponse, le ministère a fait savoir que les renseignements émanant de l'exploitant seraient davantage en sûreté si ce dernier devait travailler avec un organisme qui, contrairement au gouvernement fédéral, ne serait pas assujéti à la *Loi sur l'accès à l'information*. Toute entente de confidentialité jugée nécessaire peut faire l'objet d'un contrat avec des organismes privés.

Canadian Union of Public Employees' (CUPE) Dissent

CUPE expressed concern regarding the philosophy behind performance-based regulations. They referred to examples of previous mismanagement and lack of responsiveness to the public on the part of non-governmental self-regulatory bodies. The Department believes performance-based regulations are better suited than a less flexible prescriptive approach to take account of human and organizational factors in different operational environments. The Minister will retain regulatory authority over the CBAA and powers of enforcement.

The amendment was forwarded to the CARC on April 11, 2002. The dissents were refused on the grounds the benefits are expected to be substantial and the issues raised by the dissenters could be addressed as indicated in the above discussion or with alternative arrangements. For example, provincial entities and entities engaged in police operations would have the option of applying for an air operator certificate under Subpart VII if arrangements with the CBAA could not be satisfactorily reached.

Upon receipt of notification that the dissents had been refused, the following entities applied for a regulatory change to establish specific regulations which would apply only to state operators:

- Alberta Government Air Transportation Service,
- Ontario Ministry of Natural Resources Aviation Services Section,
- Ontario Provincial Police Aviation Services Section,
- Province of Manitoba Air Services Branch,
- Province of New Brunswick Executive Flight Service,
- Province of Newfoundland & Labrador,
- Province of Québec Government Air Services (SAG),
- Province of Saskatchewan Northern Air Operations,
- R.C.M.P. Air Services (Fixed and Rotary Wing Aircraft), and
- Saskatchewan Property Management Corporation Air Transportation Services.

In their submission they stated government entities had operated fleets of aircraft in roles including personnel transport, medevac services, fire suppression and police services for many years. They were then operating their aircraft under Part VI *General Operating and Flight Rules* as private aircraft, under Subpart 604 *Private Operator Passenger Transportation* with private operator certificates and under Part VII *Commercial Air Services* with air operator certificates. Operations conducted with these state aircraft are carried out solely for the benefit of the citizens of Canada, the provinces, territories, municipalities and in cooperation with other governments in times of need. They do not operate their aircraft for "hire or reward" (the definition of a commercial air service in the *Aeronautics Act*).

Opinion divergente du Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP)

Le SCFP a exprimé des réserves face à la philosophie sous-jacente à une réglementation basée sur les performances. Il a donné des exemples de cas antérieurs de mauvaise gestion et de manque de réceptivité face au public de la part d'organismes d'autorégulation non gouvernementaux. Le ministère est d'avis qu'une réglementation basée sur les performances convient mieux qu'une approche normative moins flexible quand il faut tenir compte des facteurs humains et organisationnels propres à divers milieux opérationnels. Le ministre va conserver le pouvoir de réglementation, lequel aura préséance sur l'ACAA, tout en conservant les pouvoirs relatifs aux mesures d'application.

Les modifications ont été envoyées au Comité de réglementation de l'Aviation civile (CRAC) le 11 avril 2002. Les opinions divergentes n'ont pas été retenues, parce que les avantages attendus devraient être importants et que les questions soulevées par les dissidents devraient pouvoir être réglées, comme cela est dit plus haut, ou en ayant recours à diverses solutions de rechange. À titre d'exemple, les entités provinciales et les entités engagées dans des opérations policières auront toujours la possibilité de faire une demande de certificat d'exploitation aérienne en vertu de la partie VII si elles n'arrivent pas à trouver un véritable terrain d'entente avec l'ACAA.

Après avoir été avisées que les opinions divergentes avaient été repoussées, les entités suivantes ont fait une demande de modification de la réglementation visant à prévoir des dispositions réglementaires spécifiques qui ne s'appliqueraient qu'aux exploitants d'État :

- l'Air Transportation Service du gouvernement de l'Alberta,
- la division des Services aériens du ministère des Richesses naturelles de l'Ontario,
- la division des Services aériens de la Police provinciale de l'Ontario,
- la direction des Services aériens de la province du Manitoba,
- le Service de vol pour les cadres de la province du Nouveau-Brunswick,
- la province de Terre-Neuve et du Labrador,
- le Service aérien gouvernemental (SAG) de la province de Québec,
- les Northern Air Operations de la province de la Saskatchewan,
- le Service de l'air (voilure fixe et voilure tournante) de la G.R.C.,
- les Saskatchewan Property Management Corporation Air Transportation Services.

Dans leurs observations, ces divers services ont fait savoir que des entités gouvernementales avaient exploité depuis de nombreuses années des aéronefs dans des opérations de transport de personnel, d'évacuation sanitaire, d'extinction des incendies et de police. Ces dernières exploitaient donc leurs aéronefs de diverses façons, à savoir : en vertu de la partie VI (*Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs*) comme des aéronefs privés; en vertu de la sous-partie 604 (*Transport de passagers par un exploitant privé*) avec des CEP; enfin, en vertu de la partie VII (*Services aériens commerciaux*) avec des certificats d'exploitation aérienne. Les opérations effectuées avec ces aéronefs d'État ne servent qu'au seul bénéfice des citoyens du Canada, des provinces, des territoires et des municipalités ou se font en coopération avec d'autres gouvernements lorsque les circonstances

The request was justified on the grounds that consolidating provincial operations under one set of regulations would greatly enhance cooperation and, thus, safety since provinces routinely operate in concert with each other in areas such as forest fire suppression, health services and police operations. Such consolidation would improve comprehension of safety regulations and enable more efficient coordination and delivery of services. A consolidated set of regulations would reduce costs associated with compliance thereby allowing the reallocation of these funds to areas of greater risk. Also, it is more appropriate for a government body to report to an agency of the Crown to preserve and protect the expected and regulatory levels of access to information, individual privacy and matters of state. It was maintained that the customary, direct chain of responsibility of the state operator to the Federal Crown must be preserved. The alternative of applying for air operator certificates was rejected as expensive, time consuming and inappropriate.

The request for regulatory action was not supported by the Commercial and Business Aviation Branch of the Department to whom it was submitted in accordance with the procedures laid out in the *CARAC Management Charter and Procedures*. The structure of the *Canadian Aviation Regulations* takes into account the different levels of risk associated with different types of aviation activity. To address the various levels of risk for commercial and business aviation operations, the CARs, by necessity, have a finite number of categories to distinguish the various levels of regulatory requirements. Although state operators cover a wide range of activities, regulations for these activities are already well established in the appropriate Subparts of the CARs. Creating a new Subpart unique to state operations would duplicate these existing regulations which were considered to be fully sufficient to accommodate the needs of state operators. As the submission indicated, many state operators function effectively under Part VII of the CARs. Departmental officials were of the opinion that Part VII is appropriate for state operations despite the lack of apparent profit motive since intergovernmental cost recovery and remunerated operations are considered to entail reimbursement for the use of the aircraft (i.e. to satisfy the definition of “commercial” for aviation regulatory purposes). The Departmental response expressing this position also assured the provinces that the resources of the Commercial and Business Aviation Branch would be readily available to assist them in ensuring that their operations could be adapted to the existing regulatory structure.

Following the process set forth in the *CARAC Management Charter and Procedures* the parties then appealed to the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC) for reconsideration of their request. The CARC considered the request at the meeting of December 12, 2002. The CARC denied the request for regulatory

l'exigent. Ces aéronefs ne sont jamais employés « contre rémunération » (pour reprendre la définition de service aérien commercial qui figure dans la *Loi sur l'aéronautique*).

Comme justification à la demande, il était indiqué que le fait de regrouper les opérations provinciales sous un même ensemble de dispositions réglementaires améliorerait grandement la coopération et, par voie de conséquence, la sécurité, puisque les provinces travaillent régulièrement les unes avec les autres dans des domaines comme les extinctions d'incendies, les évacuations sanitaires et les opérations policières. Un tel regroupement améliorerait la compréhension de la réglementation en matière de sécurité et se traduirait par une meilleure efficacité et par une meilleure prestation de services. Un regroupement des diverses dispositions réglementaires devrait réduire les coûts inhérents à leur application, ce qui permettrait de réorienter les sommes ainsi économisées vers des domaines où les risques sont plus grands. De plus, il est plus judicieux qu'une entité gouvernementale relève d'un organisme d'État afin de préserver et de protéger les niveaux réglementaires attendus en ce qui a trait à l'accès à l'information, au respect de la vie privée et aux questions qui touchent l'État. On a en outre affirmé que la traditionnelle structure hiérarchique directe entre l'exploitant d'État et la Couronne fédérale doit être préservée. La solution consistant à demander des certificats d'exploitation aérienne a été rejetée, car elle a été jugée coûteuse, longue et non pertinente.

La demande de prise de mesures réglementaires n'a pas reçu l'appui de la direction de l'Aviation commerciale et d'affaires du ministère, demande qui avait été acheminée à cette direction conformément aux procédures énoncées dans la *Charte de gestion et procédures du CCRAC*. La structure du *Règlement de l'aviation canadien* prend en compte les différents niveaux de risques associés aux différents types d'activités aériennes. Pour traiter des divers niveaux de risques inhérents aux opérations de l'aviation commerciale et d'affaires, le RAC comporte, par nécessité, un nombre limité de catégories pour faire la distinction entre les divers niveaux d'exigences réglementaires. Bien que les exploitants d'État aient une large gamme d'activités, la réglementation entourant ces activités est déjà bien établie dans les sous-parties pertinentes du RAC. Créer une nouvelle sous-partie s'appliquant uniquement aux opérations d'État ne ferait qu'énoncer des dispositions réglementaires qui répéteraient celles déjà existantes, lesquelles semblaient parfaitement suffisantes pour répondre aux besoins des exploitants d'État. Comme cela est dit dans la demande, plusieurs exploitants d'État travaillent dans les faits en vertu de la partie VII du RAC. Les hauts fonctionnaires du ministère étaient d'avis que la partie VII convient aux exploitants d'État, malgré l'absence de souci apparent de rentabilité, puisque le recouvrement des coûts entre gouvernements et les opérations effectuées contre rémunération sont censés donner lieu au remboursement des frais occasionnés par l'utilisation des aéronefs (ce qui veut donc dire qu'il y a respect de la définition de « commercial » aux fins de la réglementation aérienne). La réponse du ministère faisant état de cette position a également donné aux provinces l'assurance que les ressources de la direction de l'Aviation commerciale et d'affaires leur seraient facilement accessibles au cas où elles en auraient besoin afin de s'assurer que leurs opérations puissent s'adapter à la structure réglementaire actuelle.

Après avoir suivi le processus prévu dans la *Charte de gestion et procédures du CCRAC*, les parties ont fait appel auprès du Comité de réglementation de l'Aviation civile (CRAC) afin que ce dernier réexamine leur demande. Le CRAC a examiné la demande au cours de la réunion tenue le 12 décembre 2002, et il a

action for the same reasons as put forth in the initial denial by the Commercial and Business Aviation Branch. The response also reiterated the offer of Departmental assistance for state operators choosing to apply for an air operator certificate under Part VII of the CARs.

After the request for regulatory change was denied, Transport Canada continued to work with representatives of the Manitoba government in an effort to address their concerns. A meeting between Transport Canada and the Manitoba Government Air Services (MGAS) held in early December 2004 resulted in an agreement that will include amendments to the *Aeronautics Act* which will allow the establishment of a regulatory regime specific to state operators. Fundamental conditions are that no additional oversight burden is to be imposed upon Transport Canada and that state operators will establish safety management systems. Until the necessary amendments to the *Aeronautics Act* have been completed, Transport Canada will continue to work with the MGAS to mitigate residual operational risks.

Compliance and Enforcement

The amendment to the Regulation will be enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, through judicial action introduced by way of summary conviction as per section 7.3 of the *Aeronautics Act* or by the issue of a Ministerial Order in accordance with section 604.07 *Ministerial Orders if Safety Compromised* of Subpart 604.

Contact

Chief
Regulatory Affairs, AARBH
Transport Canada
Safety and Security
Place de Ville, Tower C
Ottawa, Ontario
K1A 0N8
Telephone: (613) 993-7284 or 1-800-305-2059
FAX: (613) 990-1198
Internet address: www.tc.gc.ca

rejeté ladite demande de mesures réglementaires pour les mêmes raisons que celles données lors du premier refus émanant de la direction de l'Aviation commerciale et d'affaires. Dans sa réponse, le CRAC a réitéré l'offre d'aide que le ministère était prêt à fournir aux exploitants d'État qui décideront de demander un certificat d'exploitation aérienne en vertu de la partie VII du RAC.

À la suite du rejet de la demande de modification réglementaire, Transports Canada a poursuivi ses consultations auprès des représentants du gouvernement du Manitoba afin de tenter de répondre à leurs préoccupations. Lors d'une réunion tenue au début décembre 2004, Transports Canada et les Manitoba Government Air Services (MGAS) en sont arrivés à une entente qui comprendra des modifications apportées à la *Loi sur l'aéronautique* et donnera lieu à l'établissement d'un régime de réglementation propre aux exploitants d'aéronefs d'État. Cette entente repose sur deux conditions fondamentales : il n'en résultera aucun fardeau additionnel en matière de surveillance pour Transports Canada, et les exploitants d'aéronefs d'État mettront sur pied des systèmes de gestion de la sécurité. D'ici à ce que les modifications nécessaires soient apportées à la *Loi sur l'aéronautique*, Transports Canada continuera de collaborer avec les MGAS afin d'atténuer les risques opérationnels résiduels.

Respect et exécution

Ces modifications réglementaires seront appliquées au moyen de l'imposition d'amendes en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, de poursuites judiciaires intentées par procédure sommaire en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*, ou encore de la publication d'un arrêté ministériel conformément à l'article 604.07, *Arrêté ministériel lorsque la sécurité est compromise*, de la sous-partie 604.

Personne-ressource

Chef
Affaires réglementaires, AARBH
Transports Canada
Sécurité et Sûreté
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8
Téléphone : (613) 993-7284 ou 1-800-305-2059
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-1198
Adresse Internet : www.tc.gc.ca

Registration
SOR/2005-342 November 15, 2005

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Diverse Amendments) and the Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995

P.C. 2005-1948 November 15, 2005

Whereas, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, a copy of the proposed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Diverse Amendments) and the Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*, substantially in the form set out in the annexed Regulations, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 26, 2005 and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 5^b and subsection 11(1) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Diverse Amendments) and the Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*.

REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (DIVERSE AMENDMENTS) AND THE MOTOR VEHICLE TIRE SAFETY REGULATIONS, 1995

AMENDMENTS

Motor Vehicle Safety Regulations

1. Paragraph 6(1)(f) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*¹ is amended by striking out the word “and” at the end of subparagraph (xx) and by replacing subparagraph (xxi) with the following:

- (xxi) “TWV/VTR” to refer to a three-wheeled vehicle, and
- (xxii) “SNO/MNG” to refer to a snowmobile;

2. Subparagraph 6.2(1)(f)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

- (ii) the information need not appear on the label if it is set out on the placard referred to in subsection 110(5) of Schedule IV or on the label referred to in subsection 120(14) of Schedule IV; and

3. (1) Paragraph 120(6)(a) of Schedule IV to the Regulations is amended by striking out the word “or” at the end of subparagraph (v) and by replacing subparagraph (vi) with the following:

- (vi) “S”, if the nominal dimensions are published by the South African Bureau of Standards, or

Enregistrement
DORS/2005-342 Le 15 novembre 2005

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (modifications diverses) et le Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile

C.P. 2005-1948 Le 15 novembre 2005

Attendu que, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (modifications diverses) et le Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 26 mars 2005 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 5^b et du paragraphe 11(1) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (modifications diverses) et le Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (MODIFICATIONS DIVERSES) ET LE RÈGLEMENT DE 1995 SUR LA SÉCURITÉ DES PNEUS DE VÉHICULE AUTOMOBILE

MODIFICATIONS

Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles

1. L'alinéa 6(1)f) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*¹ est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (xxi), de ce qui suit :

- (xxii) « SNO/MNG » : motoneige;

2. Le sous-alinéa 6.2(1)f)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (ii) ces renseignements n'ont pas à figurer sur l'étiquette s'ils sont indiqués sur la plaque visée au paragraphe 110(5) de l'annexe IV ou sur l'étiquette visée au paragraphe 120(14) de l'annexe IV;

3. (1) L'alinéa 120(6)a) de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (vi), de ce qui suit :

- (vii) « N », si la source est le document visé à l'alinéa 1(1)b) de l'annexe IV ou à l'alinéa 1(1)a) de l'annexe V du *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*,

^a S.C. 1993, c.16

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

¹ C.R.C., c. 1038

^a L.C. 1993, ch. 16

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

¹ C.R.C., ch. 1038

(vii) "N", if the nominal dimensions are contained in the document that is referred to in paragraph 1(1)(b) of Schedule IV or paragraph 1(1)(a) of Schedule V to the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995* and required to be provided under subsection 7(1) of those Regulations;

(2) Paragraph 120(12)(a) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(a) the size designation of tires appropriate for that GAWR, followed by the load range of the tires if it is marked on their sidewalls in accordance with the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*;

4. (1) The portion of paragraph 210.2(2)(c) of Schedule IV to the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(c) a vehicle that is not equipped with a manual cut-off switch to deactivate the frontal air bag that is installed at the right front outboard designated seating position when any restraint system or booster cushion is installed and

(2) Subsection 210.2(8) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(8) If the distance between the rearward surface of the front seat back and the forward surface of the rear seat back is less than 720 mm, as measured in accordance with Figure 6, a lower universal anchorage system may be installed in a designated passenger seating position in the first row of designated seating positions instead of in the second row of designated seating positions if the vehicle is equipped with the manual cut-off switch referred to in paragraph (2)(c).

5. Subsections 301.2(1.1) and (1.2) of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:

(1.1) Instead of being tested in accordance with subparagraph (1)(a)(ii), a vehicle referred to in subsection (1) may be tested in accordance with paragraph S6.2(b) of TSD 301, except for the fuel spillage requirements, under the applicable conditions set out in sections 3.2 to 3.4 of *Test Method 301.2 — CNG Fuel System Integrity* (February 28, 2004) and paragraph S7.3(b) of TSD 301.

(1.2) Instead of being tested in accordance with subparagraph (1)(a)(iii), a vehicle referred to in subsection (1) may be tested in accordance with paragraph S6.3(b) of TSD 301, except for the fuel spillage requirements, under the applicable conditions set out in sections 3.2 to 3.4 of *Test Method 301.2 — CNG Fuel System Integrity* (February 28, 2004) and paragraph S7.2(b) of TSD 301.

6. The Regulations are amended by replacing the expression "(October 15, 1996)" with the expression "(August 2005)" wherever it occurs in the following provisions:

- (a) the definition "dBA" in section 1 of Schedule V.1;
- (b) subparagraph 2(b)(i) of Schedule V.1; and
- (c) section 5 of Schedule V.1.

lequel doit être fourni en application du paragraphe 7(1) de ce règlement;

(2) L'alinéa 120(12)a de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) les dimensions des pneus qui conviennent à ce PNBE, suivies de la limite de charge des pneus si celle-ci est indiquée sur leurs flancs en conformité avec le *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*;

4. (1) Le passage de l'alinéa 210.2(2)c de l'annexe IV du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

c) aux véhicules non munis d'un interrupteur manuel pour désactiver le sac gonflable frontal installé à la place assise désignée extérieure avant droite lorsqu'un ensemble de retenue ou un coussin d'appoint, quel qu'il soit, est installé, dans les cas suivants :

(2) Le paragraphe 210.2(8) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(8) Lorsque la distance entre la surface arrière du dossier du siège avant et la surface avant du dossier du siège arrière est inférieure à 720 mm, mesurée conformément à la figure 6, un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs peut être installé à une place assise désignée pour passager dans la première rangée de places assises désignées au lieu d'être installé dans la deuxième rangée de places assises désignées si le véhicule est muni de l'interrupteur manuel visé à l'alinéa (2)c).

5. Les paragraphes 301.2(1.1) et (1.2) de l'annexe IV du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(1.1) Au lieu d'être soumis à un essai conformément au sous-alinéa (1)a(ii), le véhicule visé au paragraphe (1) peut être soumis à un essai conformément à la disposition S6.2(b) du DNT 301, sauf les exigences relatives à l'écoulement de carburant, dans les conditions applicables mentionnées aux dispositions 3.2 à 3.4 de la *Méthode d'essai 301.2 — Étanchéité du circuit d'alimentation en gaz naturel comprimé* (28 février 2004) et à la disposition S7.3(b) du DNT 301.

(1.2) Au lieu d'être soumis à un essai conformément au sous-alinéa (1)a(iii), le véhicule visé au paragraphe (1) peut être soumis à un essai conformément à la disposition S6.3(b) du DNT 301, sauf les exigences relatives à l'écoulement de carburant, dans les conditions applicables mentionnées aux dispositions 3.2 à 3.4 de la *Méthode d'essai 301.2 — Étanchéité du circuit d'alimentation en gaz naturel comprimé* (28 février 2004) et à la disposition S7.2(b) du DNT 301.

6. Dans les passages suivants du même règlement, « dans sa version du 15 octobre 1996 » est remplacé par « dans sa version de août 2005 » :

- a) la définition de « dBA », à l'article 1 de l'annexe V.1;
- b) le sous-alinéa 2b(i) de l'annexe V.1;
- c) l'article 5 de l'annexe V.1.

Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995

7. Paragraph 1(1)(d) of Schedule IV to the Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995² is replaced by the following:

(d) have a maximum permissible inflation pressure of 220, 240, 250, 275, 280, 300, 340, 350 or 415 kPa (32, 35, 36, 40, 41, 44, 50, 51 or 60 p.s.i.);

COMING INTO FORCE

8. (1) These Regulations, except for section 1 and subsection 3(2), come into force on the day on which they are registered.

(2) Section 1 comes into force on January 1, 2006.

(3) Subsection 3(2) comes into force on September 1, 2007.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The Department of Transport (the Department) is amending the *Motor Vehicle Safety Regulations* (MVS_R) and the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995* (MVT_{SR}). The amendments update paragraph 1(1)(d) of Schedule IV to the MVT_{SR}. With respect to the MVS_R, the amendments include the addition of an abbreviation to correct an omission in paragraph 6(1)(f); the correction of a subsection reference in subparagraph 6.2(1)(f)(ii); the addition of a requirement to display the tire load range on the compliance label referred to in subsection 120(12) of Schedule IV; the reinstatement of the content of subparagraph 120(6)(a)(viii) of Schedule IV, inadvertently deleted in a previous amendment; the clarification of section 210.2 of Schedule IV; the correction of references in subsections 301.2(1.1) and (1.2) of Schedule IV, and the introduction of a revised version of Test Method 1106.

Background

MOTOR VEHICLE TIRE SAFETY REGULATIONS, 1995

Paragraph 1(1)(d) of Schedule IV

The Department is updating paragraph 1(1)(d) of Schedule IV to the MVT_{SR} by adding to the list of maximum permissible inflation pressures, 350 kPa (51 p.s.i.). This change aligns the Canadian requirements with those in the U.S.

MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS

Section 6

The Department is correcting an omission in paragraph 6(1)(f) by adding in subparagraph 6(1)(f)(xxii) the abbreviation, "SNO/MNG", to refer to a snowmobile.

² SOR/95-148

Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile

7. L'alinéa 1(1)d de l'annexe IV du Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile² est remplacé par ce qui suit :

d) avoir une pression maximale permise de gonflage de 220, 240, 250, 275, 280, 300, 340, 350 ou 415 kPa (32, 35, 36, 40, 41, 44, 50, 51 ou 60 lb/po²);

ENTRÉE EN VIGUEUR

8. (1) Le présent règlement, sauf l'article 1 et le paragraphe 3(2), entre en vigueur à la date de son enregistrement.

(2) L'article 1 entre en vigueur le 1^{er} janvier 2006.

(3) Le paragraphe 3(2) entre en vigueur le 1^{er} septembre 2007.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le ministère des Transports (ci-après appelé le ministère) modifie le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (RSVA) et le *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile* (RSPVA). Par ces modifications, il met à jour l'alinéa 1(1)d de l'annexe IV du RSPVA. En ce qui concerne le RSVA, les modifications comprennent l'ajout d'une abréviation pour rectifier une omission à l'alinéa 6(1)f, la correction d'un renvoi du sous-alinéa 6.2(1)f(ii) à un paragraphe, l'adjonction de l'obligation d'indiquer la limite de charge d'un pneu sur l'étiquette de conformité mentionnée au paragraphe 120(12) de l'annexe IV, le rétablissement du contenu du sous-alinéa 120(6)a(viii) de l'annexe IV, qui a été supprimé par inadvertance lors d'une modification antérieure, un éclaircissement de l'article 210.2 de l'annexe IV, la correction de renvois dans les paragraphes (1.1) et (1.2) de l'article 301.2 de l'annexe IV et l'introduction d'une version révisée de la *Méthode d'essai 1106*.

Explication

RÈGLEMENT DE 1995 SUR LA SÉCURITÉ DES PNEUS DE VÉHICULE AUTOMOBILE

Alinéa 1(1)d de l'annexe IV

Le ministère met à jour l'alinéa 1(1)d de l'annexe IV du RSPVA en ajoutant la valeur 350 kPa (51 lb/po²) à la liste des pressions de gonflage maximales permises. Cette modification vise à harmoniser les exigences canadiennes avec celles des États-Unis.

RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES

Article 6

Le ministère rectifie une omission à l'alinéa 6(1)f en ajoutant l'abréviation « SNO/MNG » au sous-alinéa 6(1)f(xxii) pour désigner les motoneiges.

² DORS/95-148

The Department is also amending subparagraph 6.2(1)(f)(ii) of Schedule IV to the MVSR to refer to the correct subsection, namely subsection 120(14).

Section 120 of Schedule IV

The Department is re-instating in paragraph 120(6)(a) the requirement that the letter “N” be marked on the rim if the nominal dimensions are contained in the document referred to in paragraph 1(1)(b) of Schedule IV or paragraph 1(1)(a) of Schedule V to the MVTSR and required to be provided under subsection 7(1) of those Regulations. The provision for this letter marking was inadvertently omitted in a previous amendment.

Also, the Department is revising paragraph 120(12)(a) of Schedule IV to the MVSR, to require the load range of the tire to be displayed, along with other required information, on the compliance label or on a separate tire information label, if the tire is required to have the load range marking on the sidewall. This requirement will ensure that when vehicle owners purchase a new tire, they purchase the correct one for the vehicle.

Section 210.2 of Schedule IV

The Department is clarifying paragraph 210.2(2)(c) and subsection 210.2(8) of Schedule IV to the MVSR, to specifically refer to a manual cut-off switch for the frontal air bag.

Section 301.2 of Schedule IV

The Department is correcting the references in subsections 301.2(1.1) and (1.2) of Schedule IV, located under the heading, “CNG Fuel System Integrity”. These two subsections now refer to *Test Method 301.2 – CNG Fuel System Integrity* and not to *Test Method 301.1 – LPG Fuel System Integrity*.

Test Method 1106

The Department is introducing a revised version of *Test Method 1106* to correct an error in referencing a schedule in section 1 of that Test Method. This section now refers to Schedule V.1 to the MVSR, instead of Schedule IV.1.

Effective Date

With the exception of the amendments to paragraph 6(1)(f) of the MVSR, and paragraph 120(12)(a) of Schedule IV to the Regulations, all other amendments will come into effect on the day of their registration by the Clerk of the Privy Council.

The modification to paragraph 6(1)(f) will come into effect on January 1, 2006 for the 2007 snowmobile models. The modification to paragraph 120(12)(a) will come into effect on September 1, 2007.

Alternatives

The Department has determined that there were no reasonable alternatives to making these amendments. The changes serve to correct, clarify and update current requirements.

Benefits and Costs

These amendments are not expected to have any significant negative cost impact on vehicle manufacturers. The added requirement to display the tire’s load range after the tire size designation would be minimal because displaying the tire size designation is already a requirement. Further, the amendments are not expected to have any significant impact on the environment.

Le ministère met aussi à jour le sous-alinéa 6.2(1)(f)(ii) de l’annexe IV du RSVA pour renvoyer le lecteur au bon paragraphe, soit le paragraphe 120(14).

Article 120 de l’annexe IV

À l’alinéa 120(6)(a), le ministère rétablit l’obligation d’inscrire la lettre « N » sur la jante si les dimensions nominales de cette dernière figurent dans le document qui est visé à l’alinéa 1(1)(b) de l’annexe IV ou à l’alinéa 1(1)(a) de l’annexe V du RSVA et doit être fourni en vertu du paragraphe 7(1) de ce règlement. L’exigence de l’inscription de cette lettre a été omise par inadvertance lors d’une modification antérieure.

De plus, le ministère révisé l’alinéa 120(12)(a) de l’annexe IV du RSVA pour exiger l’indication de la limite de charge du pneu, avec les autres renseignements réglementaires, sur l’étiquette de conformité ou une étiquette informative distincte concernant les pneus s’il faut indiquer la limite de charge sur le flanc du pneu. Grâce à cette exigence, les propriétaires de véhicules seront sûrs d’acheter les bons pneus neufs pour leurs véhicules.

Article 210.2 de l’annexe IV

Le ministère clarifie l’alinéa (2)(c) et le paragraphe (8) de l’article 210.2 de l’annexe IV du RSVA en parlant explicitement d’un interrupteur manuel servant à désactiver le sac gonflable frontal.

Article 301.2 de l’annexe IV

Le ministère corrige les renvois des paragraphes (1.1) et (1.2) de l’article 301.2 de l’annexe IV, qui sont regroupés sous l’intertitre « Étanchéité du circuit d’alimentation en carburant de type GNC ». Ces deux paragraphes renvoient désormais à la *Méthode d’essai 301.2 — Étanchéité du circuit d’alimentation en gaz naturel comprimé* plutôt qu’à la *Méthode d’essai 301.1 — Étanchéité du circuit d’alimentation en carburant de type GPL*.

Méthode d’essai 1106

Le ministère introduit une version révisée de la *Méthode d’essai 1106* pour corriger un renvoi de l’article 1 de cette méthode d’essai à une annexe. Cet article renvoie désormais à l’annexe V.1 du RSVA plutôt qu’à l’annexe IV.1.

Date d’entrée en vigueur

À l’exception des modifications apportées à l’alinéa 6(1)(f) du RSVA et à l’alinéa 120(12)(a) de l’annexe IV de ce règlement, les modifications entreront toutes en vigueur à la date de leur enregistrement par le greffier du Conseil privé.

La modification apportée à l’alinéa 6(1)(f) entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2006 pour les motoneiges modèle 2007. Celle qui a été apportée à l’alinéa 120(12)(a) le fera le 1^{er} septembre 2007.

Solutions envisagées

Le ministère a décidé qu’il n’y avait pas d’autre solution raisonnable que d’apporter ces modifications qui servent à corriger, à clarifier et à mettre à jour les exigences actuelles.

Avantages et coûts

Ces modifications ne devraient pas entraîner d’augmentation importante des frais des fabricants de véhicules. L’obligation supplémentaire d’indiquer la limite de charge du pneu après les dimensions du pneu aura une incidence minimale, car l’indication de ces dimensions est déjà exigée. Les modifications ne devraient pas non plus avoir d’effet important sur l’environnement.

Consultation

The Department's proposal to make these amendments was published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 26, 2005, and a 75-day consultation period was allotted. The Department received comments from Canadian Vehicle Manufacturers' Association (CVMA) and the Truck Manufacturers Association (TMA). Both associations expressed the concern that the proposed requirement to display the tire's load range designation would lead to multiple display of the tire information on several labels, namely the compliance label, information labels supplied by the incomplete vehicle manufacturers or intermediate manufacturers, or separate tire information label. The information may not necessarily be the same because the intermediate and final-stage manufacturers may increase the Gross Vehicle Weight Rating or Gross Axle Weight Rating of the vehicle, with possible increase of the tire size and load rating. The associations argued that different tire information on different labels could confuse consumers or lead to incorrect choice of replacement tires.

After considering the comments, the Department has modified the proposed requirement such that the display of tire load range and other required tire information applies only to the compliance label of the completed vehicle, or optionally to a separate tire information label as already permitted in the Regulations. Further, the Department is making this requirement effective on September 1, 2007. This will provide adequate lead-time for the industry to make any necessary changes to comply with the requirement.

Compliance and Enforcement

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the MVSR. The Department monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting vehicles, and testing vehicles obtained in the open market. When a defect is found, the manufacturer or importer must issue a notice of defect to owners and to the Minister of Transport. If a vehicle does not comply with a safety standard, the manufacturer or importer is subject to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

Contact

Winson Ng
Senior Regulatory Development Engineer
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 998-1949
FAX: (613) 990-2913
E-mail: ngwk@tc.gc.ca

Consultations

La proposition du ministère concernant ces modifications a paru dans la *Gazette du Canada* Partie I le 26 mars 2005, après quoi une période de consultation de 75 jours a suivi. Le ministère a reçu des observations de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV) et de la Truck Manufacturers Association (TMA). Ces deux associations ont exprimé la crainte que l'obligation d'indiquer la limite de charge d'un pneu entraîne l'inscription des renseignements relatifs aux pneus sur plusieurs étiquettes, à savoir l'étiquette de conformité, ou les étiquettes informatives fournies par les fabricants de véhicules incomplets ou les fabricants intermédiaire ou l'étiquette informative distincte concernant les pneus. Les renseignements ne seront pas forcément les mêmes, car les fabricants intermédiaires et les fabricants à l'étape finale peuvent augmenter le poids nominal brut du véhicule ou le poids nominal brut sur l'essieu du véhicule et, peut-être, les dimensions et la charge nominale des pneus. Les associations ont fait valoir que la fourniture de renseignements différents au sujet des pneus sur diverses étiquettes pourrait embrouiller les consommateurs ou leur faire commettre une erreur dans le choix de pneus de rechange.

Après avoir examiné ces observations, le ministère a modifié l'exigence réglementaire proposée pour que l'obligation d'indiquer la limite de charge d'un pneu et les autres renseignements réglementaires s'applique seulement à l'étiquette de conformité des véhicules complets ou, au choix, à l'étiquette informative distincte concernant les pneus déjà permise par le règlement. De plus, le ministère fait entrer en vigueur cette exigence le 1^{er} septembre 2007, ce qui laissera assez de temps à l'industrie pour apporter les changements nécessaires pour s'y conformer.

Respect et exécution

Les fabricants et les importateurs de véhicules automobiles ont la responsabilité de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du RSVA. Le ministère surveille leurs programmes d'autocertification en examinant leurs documents d'essai, en inspectant des véhicules et en mettant à l'essai des véhicules obtenus sur le marché libre. Si un défaut est décelé, le fabricant ou l'importateur visé doit émettre un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports. Lorsqu'un véhicule s'avère non conforme à une norme de sécurité, le fabricant ou l'importateur est passible de poursuites, et s'il est reconnu coupable, il peut être condamné à une amende prévue en vertu de la *Loi sur la sécurité automobile*.

Personne-ressource

Winson Ng
Ingénieur principal de l'élaboration des règlements
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-1949
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913
Courriel : ngwk@tc.gc.ca

Registration
SOR/2005-343 November 15, 2005

HAZARDOUS PRODUCTS ACT

Order Amending Parts I and II of Schedule I to the Hazardous Products Act (Ice Hockey Helmets) (Miscellaneous Program)

P.C. 2005-1952 November 15, 2005

Whereas the Governor in Council is satisfied that the inclusion of certain products in Part II of Schedule I to the *Hazardous Products Act* is no longer necessary, and that certain products should be included in Part I of that Schedule;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to section 6^a of the *Hazardous Products Act*, hereby makes the annexed *Order Amending Parts I and II of Schedule I to the Hazardous Products Act (Ice Hockey Helmets) (Miscellaneous Program)*.

ORDER AMENDING PARTS I AND II OF SCHEDULE I TO THE HAZARDOUS PRODUCTS ACT (ICE HOCKEY HELMETS) (MISCELLANEOUS PROGRAM)

AMENDMENTS

1. Part I of Schedule I to the *Hazardous Products Act*¹ is amended by adding the following after item 18:

19. Ice hockey helmets that do not meet the requirements of Canadian Standards Association standard CAN/CSA-Z262.1-M90, entitled *Ice Hockey Helmets*, as amended from time to time.

2. Item 43 of Part II of Schedule I to the Act is repealed.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order nor the Regulations.)

Description

Pursuant to recommendations made by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR), this regulatory initiative will repeal item 43 of Part II of Schedule I to the *Hazardous Products Act* (HPA) and the *Hazardous Products (Ice Hockey Helmets) Regulations*. Part I of Schedule I to the HPA is amended by adding item 19, which will thereby prohibit the advertising, sale and importation of ice hockey helmets that do not comply with the requirements of the standard CAN/CSAZ262.1-M90

^a R.S., c. 24 (3rd Supp.), s. 1

¹ R.S., c. H-3

Enregistrement
DORS/2005-343 Le 15 novembre 2005

LOI SUR LES PRODUITS DANGEREUX

Décret correctif modifiant les parties I et II de l'annexe I de la Loi sur les produits dangereux (casques de hockey sur glace)

C.P. 2005-1952 Le 15 novembre 2005

Attendu que la gouverneure en conseil est convaincue que certains produits mentionnés à la partie II de l'annexe I de la *Loi sur les produits dangereux* ne devraient plus y figurer et que certains autres produits doivent figurer à la partie I de cette annexe,

À ces causes, sur recommandation du ministre de la Santé et en vertu de l'article 6^a de la *Loi sur les produits dangereux*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret correctif modifiant les parties I et II de l'annexe I de la Loi sur les produits dangereux (casques de hockey sur glace)*, ci-après.

DÉCRET CORRECTIF MODIFIANT LES PARTIES I ET II DE L'ANNEXE I DE LA LOI SUR LES PRODUITS DANGEREUX (CASQUES DE HOCKEY SUR GLACE)

MODIFICATIONS

1. La partie I de l'annexe I de la *Loi sur les produits dangereux*¹ est modifiée par adjonction, après l'article 18, de ce qui suit :

19. Casques de hockey sur glace qui ne satisfont pas aux exigences de la norme CAN/CSA-Z262.1-M90, intitulée *Casques de hockey sur glace*, publiée par l'Association canadienne de normalisation, avec ses modifications successives.

2. L'article 43 de la partie II de l'annexe I de la même loi est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du décret ni du règlement.)

Description

À la suite des recommandations formulées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMPER), les modifications apportées comprennent l'abrogation de l'article 43 de la partie II de l'annexe I de la *Loi sur les produits dangereux* (LPD) et du *Règlement sur les produits dangereux (casques de hockey sur glace)*. L'article 19 est ajouté à la partie I de l'annexe I de la LPD et interdit la vente, l'importation et la publicité des casques de hockey sur glace qui ne sont pas conformes aux exigences de la

^a L.R., ch. 24 (3^e suppl.), art. 1

¹ L.R., ch. H-3

entitled *Ice Hockey Helmets*, as amended from time to time (Standard).

The SJCSR is of the opinion that the sale, importation and advertisement of ice hockey helmets that do not comply with the standard must be listed in Part I (prohibited products) rather than in Part II (restricted products) of Schedule I to the HPA, since no other conditions are required.

This amendment will have no impact on industry or the Canadian population. The purpose of the Miscellaneous Amendment Regulations Program is to simplify the regulatory process and to minimize regulatory costs.

Pursuant to the requirements of subsection 7(1) of the *Hazardous Products Act*, the Minister of Health shall cause a copy of an order amending Part I or II of Schedule I to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days on which that House is sitting after the day the order is made. If both Houses of Parliament resolve that the order amending Part I or II of Schedule I should be revoked, the order or that part of it will thereupon be revoked.

Contact

André St-Laurent
P. Eng.
Senior Engineering Consultant
Mechanical and Electrical Hazards Division
Consumer Product Safety Bureau
Health Canada
123 Slater Street, 3504D
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Telephone: (613) 946-3614
FAX: (613) 952-3039
E-mail: André_St-Laurent@hc-sc.gc.ca

norme CAN/CSAZ262.1-M90, intitulée *Casques de hockey sur glace*, avec ses modifications successives (Norme).

Le CMPER est d'avis que la vente, l'importation ou la publicité des casques de hockey non conformes à la Norme doit figurer à la partie I (produits interdits) plutôt qu'à la partie II (produits limités) de l'annexe I de la LPD car aucune autre condition n'est requise.

Les modifications n'auront pas de conséquences pour l'industrie ou la population canadienne. Les règlements correctifs ont été créés dans le but de simplifier le processus de réglementation et de réduire les coûts.

Conformément aux exigences du paragraphe 7(1) de la *Loi sur les produits dangereux*, on doit noter que le ministre de la Santé fait déposer un exemplaire du décret modifiant la partie I ou II de l'annexe I devant chaque chambre du Parlement au cours de ses quinze premiers jours de séance suivant la prise du décret. Le décret modifiant la partie I ou II de l'annexe I est annulé, en tout ou en partie, sur résolution en ce sens des deux chambres du Parlement.

Personne-ressource

André St-Laurent
Ingénieur
Ingénieur principal (Consultant)
Division de la mécanique et de l'électricité
Bureau de la sécurité des produits
Santé Canada
123, rue Slater, 3504D
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Téléphone : (613) 946-3614
TÉLÉCOPIEUR : (613) 952-3039
Courriel : André_St-Laurent@hc-sc.gc.ca

Registration
SOR/2005-344 November 15, 2005

HAZARDOUS PRODUCTS ACT

Regulations Repealing the Hazardous Products (Ice Hockey Helmets) Regulations (Miscellaneous Program)

P.C. 2005-1953 November 15, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to section 5^a of the *Hazardous Products Act*, hereby makes the annexed *Regulations Repealing the Hazardous Products (Ice Hockey Helmets) Regulations (Miscellaneous Program)*.

REGULATIONS REPEALING THE HAZARDOUS PRODUCTS (ICE HOCKEY HELMETS) REGULATIONS (MISCELLANEOUS PROGRAM)

REPEAL

1. The *Hazardous Products (Ice Hockey Helmets) Regulations*¹ are repealed.

COMING INTO FORCE

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

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 2623, following SOR/2005-343.

Enregistrement
DORS/2005-344 Le 15 novembre 2005

LOI SUR LES PRODUITS DANGEREUX

Règlement correctif visant l'abrogation du Règlement sur les produits dangereux (casques de hockey sur glace)

C.P. 2005-1953 Le 15 novembre 2005

Sur recommandation du ministre de la Santé et en vertu de l'article 5^a de la *Loi sur les produits dangereux*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant l'abrogation du Règlement sur les produits dangereux (casques de hockey sur glace)*, ci-après.

RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT L'ABROGATION DU RÈGLEMENT SUR LES PRODUITS DANGEREUX (CASQUES DE HOCKEY SUR GLACE)

ABROGATION

1. Le *Règlement sur les produits dangereux (casques de hockey sur glace)*¹ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 2623, suite au DORS/2005-343.

^a R.S., c. 24 (3rd Supp.), s. 1
¹ SOR/89-257

^a L.R., ch. 24 (3^e suppl.), art. 1
¹ DORS/89-257

Registration
SOR/2005-345 November 21, 2005

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

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

P.C. 2005-2037 November 21, 2005

Whereas, pursuant to subsection 332(1)^a of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 3, 2005, a copy of the proposed *Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999*, substantially in the form set out in the annexed Order, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the proposed Order or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

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

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

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

AMENDMENT

1. Schedule 1 to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*¹ is amended by adding the following after section 73:

- 74. Carbon dioxide, which has the molecular formula CO₂
- 75. Methane, which has the molecular formula CH₄
- 76. Nitrous oxide, which has the molecular formula N₂O
- 77. Hydrofluorocarbons that have the molecular formula C_nH_xF_(2n+2-x) in which 0 < n < 6
- 78. The following perfluorocarbons:
 - (a) those that have the molecular formula C_nF_{2n+2} in which 0 < n < 7; and
 - (b) octafluorocyclobutane, which has the molecular formula C₄F₈.
- 79. Sulphur hexafluoride, which has the molecular formula SF₆

Enregistrement
DORS/2005-345 Le 21 novembre 2005

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

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

C.P. 2005-2037 Le 21 novembre 2005

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1)^a de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, le ministre de l'Environnement a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 3 septembre 2005, le projet de décret intitulé *Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision;

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

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

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

MODIFICATION

1. L'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*¹ est modifiée par adjonction, après l'article 73, de ce qui suit :

- 74. Dioxyde de carbone, dont la formule moléculaire est CO₂
- 75. Méthane, dont la formule moléculaire est CH₄
- 76. Oxyde nitreux, dont la formule moléculaire est N₂O
- 77. Hydrofluorocarbures dont la formule moléculaire est C_nH_xF_(2n+2-x), où 0 < n < 6
- 78. Les hydrocarbures perfluorés suivants :
 - a) ceux dont la formule moléculaire est C_nF_{2n+2}, où 0 < n < 7;
 - b) l'octafluorocyclobutane, dont la formule moléculaire est C₄F₈.
- 79. Hexafluorure de soufre, dont la formule moléculaire est SF₆

^a S.C. 2004, c. 15, s. 31

^b S.C. 1999, c. 33

¹ S.C. 1999, c. 33

^a L.C. 2004, ch. 15, art. 31

^b L.C. 1999, ch. 33

¹ L.C. 1999, ch. 33

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(This statement is not part of the Order.)

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

The purpose of this Order is the addition of the Greenhouse Gases (GHGs) specified in the *Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change* to the Schedule 1 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999):

Carbon dioxide (CO₂),
Methane (CH₄),
Nitrous oxide (N₂O),
Hydrofluorocarbons (HFCs),
Perfluorocarbons (PFCs),
Sulphur hexafluoride (SF₆).

Adding the six GHG substances to Schedule 1 enables the Government to use a variety of preventive or control actions under CEPA 1999.

Background

These six substances, or groups of substances, were included within the Kyoto Protocol because they have significant global warming potentials (GWPs), are long-lived and therefore of global concern. Furthermore given historical emissions from anthropogenic sources, and the quantity of emissions expected over the next century, they have the potential to contribute substantially to climate change. GHGs, upon being emitted to the atmosphere, alter its composition, thereby affecting its chemical and physical properties. The radiative properties of GHGs, and the role they play in the energy balance of the Earth are well established. As a result of human activities, predominantly the combustion of fossil fuels, the atmospheric concentrations of GHGs have increased substantially since the onset of the industrial revolution. This has led to an enhanced greenhouse effect – or global warming – and other climatic changes.

The *Montreal Protocol on Substances That Deplete the Ozone Layer* and international science assessment processes were used in the late nineteen-eighties to identify the specific Ozone Depleting Substances (ODSs) that posed the most risk of harm to the stratospheric ozone layer, and these were subsequently added on Schedule 1 of CEPA 1999. A similar process has been followed to pursue adding the Kyoto Protocol's basket of GHGs (i.e. CO₂, CH₄, N₂O, PFCs, HFCs and SF₆) to Schedule 1 of CEPA 1999. The Kyoto GHGs are those that pose the most risk of harm with regard to climate change. The only other long-lived GHGs that have contributed significantly to climate change over the past century are the halocarbons - Chlorofluorocarbons (CFCs) and Hydrochlorofluorocarbons (HCFCs) - which are already being controlled under the Montreal Protocol.

Description

Le décret a pour but d'inscrire les gaz à effet de serre (GES) visés par le *Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques* à l'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement, 1999* (LCPE 1999) :

Dioxyde de carbone (CO₂),
Méthane (CH₄),
Oxyde nitreux (N₂O),
Hydrofluorocarbures (HFCs),
Hydrocarbures perfluorés (PFCs),
Hexafluorure de soufre (SF₆).

L'ajout des six substances de GES à l'annexe 1 permet au gouvernement d'utiliser une variété de mesures de prévention ou de contrôle en vertu de la LCPE (1999).

Contexte

Ces six substances ou catégories de substances, ont été incluses dans le Protocole de Kyoto parce qu'elles ont des potentiels de réchauffement du globe (PRG) élevés, elles persistent pendant longtemps dans l'atmosphère, et constituent donc une préoccupation mondiale. De plus, étant donné la quantité d'émissions prévue au cours du prochain siècle, elles ont le potentiel de contribuer substantiellement au changement climatique. Les GES, une fois libérés dans l'atmosphère, en modifient la composition, ce qui influe sur ses propriétés chimiques et physiques. Les propriétés radiatives des GES et le rôle qu'ils jouent dans le bilan énergétique de la Terre sont bien établis. Les activités humaines, et en particulier la combustion des combustibles fossiles, ont entraîné une augmentation substantielle des concentrations atmosphériques des GES depuis le début de la révolution industrielle. Cette situation a conduit à une accentuation de l'effet de serre, d'où un réchauffement planétaire, et à d'autres changements du climat.

Le *Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone* et des processus d'évaluation scientifique internationaux ont été utilisés vers la fin des années 1980 afin de déterminer quelles substances appauvrissant la couche d'ozone (SACO) constituaient le plus grand danger pour la couche d'ozone stratosphérique, et de les ajouter par la suite à l'annexe 1 de la LCPE (1999). On propose un processus semblable pour ajouter les GES visés par le Protocole de Kyoto (soit le CO₂, CH₄, N₂O, les PFC, les HFC et le SF₆) à l'annexe 1 de la LCPE (1999). Les GES de Kyoto sont ceux qui posent le plus grand risque en matière de changement climatique. Les seuls autres GES de longue durée qui ont contribué significativement au changement climatique au cours du dernier siècle sont les halocarbons – chlorofluorocarbures (CFC) et hydrochlorofluorocarbures (HCFC) – qui sont déjà régis par le Protocole de Montréal.

The Third Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC TAR)¹ provides the scientific basis for the recommendation for adding the six GHGs identified in the Kyoto Protocol to Schedule 1 of CEPA 1999. The IPCC has concluded that the Earth's climate has already changed over the 20th century, and that the warming, at least that of the Northern Hemisphere, is likely unprecedented during the past 1000 years. They further conclude that most of the warming of the past 50 years is likely to have been due to increase emissions of GHGs from human activities.

The IPCC has also clearly demonstrated that the amount of future global warming will be dependent on the amount of GHG from human activity that is emitted in the future. The aggregate quantity of emissions in the future will be influenced by development choices made by individual countries worldwide. In the absence of GHG policy interventions, even the most optimistic (i.e. lowest growth) emission scenarios indicate that atmospheric temperature will increase over the next 100 years and beyond. This warming of the Earth's atmosphere will be accompanied by other climatic changes that will impact on both the natural and human systems of the Earth. Impacts are projected to become increasingly negative the larger and more rapid the climate change.

Implementing the "Plan for Honouring our Kyoto Commitment"

In "Project Green: Moving Forward on Climate Change — A Plan for Honouring our Kyoto Commitment"² (www.climatechange.gc.ca) the Government has laid out a comprehensive strategy for reducing Canadian emissions of greenhouse gases.

The Plan addresses a variety of sources of GHGs in Canada such as transportation, energy, mining, manufacturing and residential sectors. One key aspect of the Plan is to establish regulatory emission intensity standards for large industrial emitters of GHGs. These large emitters are also known as Large Final Emitters (LFEs). LFE sectors are those sectors with average annual emissions per facility of at least 8kt CO₂ equivalent (CO₂e), and average annual emissions per \$1000 of output of at least 20kg of CO₂e. They are large contributors to our GHG emissions — just under 50 percent of total Canadian GHG emissions. Canada's LFEs include companies in the mining and manufacturing, oil and gas, and thermal electricity sectors. These sectors while making an important contribution to Canada's economic base, must also play a significant role in meeting Canada's climate change goals.

Le troisième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (TRE du GIEC)¹ fournit la base scientifique de la recommandation d'ajouter les six GES visés dans le Protocole de Kyoto à l'annexe 1 de la LCPE (1999). Le GIEC est arrivé à la conclusion que le climat de la planète a déjà changé au cours du 20^e siècle, et que le réchauffement, du moins dans l'hémisphère Nord, n'a probablement pas eu de précédent dans les 1 000 dernières années. Il a également conclu que la majeure partie du réchauffement observé ces 50 dernières années est probablement imputable aux augmentations des concentrations de GES découlant des activités humaines.

Le GIEC a aussi clairement montré que l'ampleur du réchauffement planétaire à venir dépendra de la quantité de GES anthropiques qui sera émise dans l'avenir. La quantité totale des émissions dans le futur sera quant à elle régie par les choix de développement faits individuellement par les pays du monde entier. En l'absence d'interventions stratégiques visant les GES, même les scénarios d'émission les plus optimistes (autrement dit, de la croissance minimum) indiquent que la température de l'atmosphère montera encore au cours des 100 prochaines années et au-delà. Ce réchauffement de l'atmosphère de la Terre sera accompagné d'autres changements du climat qui auront un impact sur les systèmes tant naturels qu'humains de la planète. On prévoit que les impacts seront de plus en plus négatifs au fur et à mesure que les changements climatiques deviendront de plus en plus importants et rapides.

Mise en œuvre du « Plan pour honorer notre engagement de Kyoto »

Dans le document « *Projet vert, Aller de l'avant pour contrer les changements climatiques : Un Plan pour honorer notre engagement de Kyoto* »² (www.climatechange.gc.ca), le gouvernement a défini une stratégie globale permettant de réduire les émissions canadiennes de gaz à effet de serre.

Le plan vise diverses sources de GES au Canada, comme les secteurs des transports, de l'énergie, des mines et de la fabrication et le secteur résidentiel. Un élément clé du plan est l'établissement de niveaux de référence réglementaires pour les plus importants producteurs de GES. Ces grands émetteurs sont aussi connus sous le vocable de « grands émetteurs finaux » (GEF). Les GEF sont définis comme des secteurs qui ont des niveaux d'émissions annuelles moyennes de 8kt ou plus d'équivalent en dioxyde de carbone (éq CO₂) et des émissions annuelles moyennes de 20 kg ou plus d'éq CO₂ par tranche de 1 000 \$ de production brute. Ces secteurs sont d'importants contributeurs à nos émissions de GES — juste un peu moins de 50 p. 100 du total des émissions de GES au Canada. Parmi les GEF du Canada figurent des entreprises des secteurs minier et manufacturier, du secteur pétrolier et gazier et de la production thermique d'électricité. Ces secteurs apportent une importante contribution à l'assise économique du Canada, mais ils doivent aussi jouer un rôle significatif dans l'atteinte des objectifs du pays en matière de changement climatique.

¹ The report can be viewed from the following web site: www.grida.no/climate/ipcc_tar/

² The Government of Canada's action on climate change is a component of Project Green. Project Green is a set of policies and programs aimed at supporting a sustainable environment, healthy population and competitiveness issues for the 21st century including measures to reduce greenhouse gas emissions, to increase fuel and energy efficiency and to increase Canadian and Foreign markets for environment technologies, can drive our economy and protect our environment and health

¹ On peut consulter le rapport à l'adresse suivante sur le Web : www.grida.no/climate/ipcc_tar/

² Le plan d'action du gouvernement du Canada sur les changements climatiques est une composante du Projet vert. Le Projet vert est un ensemble de politiques et de programmes visant à appuyer l'environnement durable, la population en santé et les questions de concurrence pour le 21^e siècle, notamment les mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, pour augmenter l'efficacité des carburants et de l'énergie et pour augmenter les marchés canadiens et étrangers en matière de technologies environnementales, et il peut diriger notre économie et protéger notre environnement et notre santé

The purpose of the LFE system is to secure emission reductions from Canada's large emitters through a system that is market-based and in line with the Government of Canada's policy regarding Smart Regulations. The LFE system will achieve significant reductions in GHG emissions in a manner that supports the continued competitiveness of Canadian industries.

The LFE system will cover about 700 companies operating in Canada.

In July of 2005, the Government published a Notice of Intent, outlining how the Federal Government plans to implement its climate change policy with respect to greenhouse gas (GHG) emission reductions by LFEs. The Notice of Intent provided the following summary of the key points of the LFE system.

- A key element is partnership with provinces and territories.
- This partnership includes the maximum use of equivalency agreements authorized under CEPA 1999, in order to ensure national consistency of the mandatory emission intensity targets, but allowing for a single regulator in any given jurisdiction, if desired.
- Consultations on the development of the proposed regulations will be based on current practice, which will include consulting with the CEPA National Advisory Committee (CEPA NAC).
- The CEPA 1999 Five-Year Review would provide an opportunity to make legislative changes that would complement the development and implementation of the proposed LFE regulations.
- Targets would be based on sectoral emissions intensity.
- Proposed longer-term targets would be determined by the Government, in partnership with provinces and territories and in consultation with industry, ENGOs, and other stakeholders.
- Proposed emissions intensity targets for activities carried out in new large facilities and major transformations or expansions of existing facilities would be based on Best Available Technology Economically Achievable.
- Proposals for the treatment of emission reductions resulting from clean energy, demand-side management, and cogeneration are under development.
- Consideration will be given to establishing minimum emissions thresholds for companies (and, possibly, facilities) to ensure the regulatory burden is commensurate with the environmental benefits to be achieved.
- Companies would have several options for meeting their targets: reducing their own emissions; paying into a recognized technology investment fund; or purchasing domestic offset credits, or international credits, including "greened" international credits.
- A price assurance of \$15/tonne of carbon dioxide equivalent would be available for the 2008-2012 period.
- The Federal Government would work towards developing a policy not to seek a penalty greater than \$200 per excess tonne of emissions unless circumstances dictate otherwise.
- Monitoring, quantification, and reporting requirements would be implemented to ensure transparency and accountability and would build on the existing federal-provincial National Reporting Steering Committee process.
- The LFE regulations would be fully consistent with the various commitments that have been made by the Federal Government to industry, including existing Memoranda of

L'objectif du système des GEF est d'obtenir des réductions d'émission de la part des plus importants émetteurs du Canada au moyen d'un système basé sur le marché et conforme à la politique du gouvernement du Canada relative à la réglementation intelligente. Le système de GEF permettra de réaliser des réductions significatives des émissions de GES d'une manière qui maintient la compétitivité des industries canadiennes.

Le système des GEF concernera quelque 700 entreprises en activité au Canada.

En juillet 2005, le gouvernement a publié un avis d'intention qui indiquait comment le gouvernement fédéral compte mettre en œuvre sa politique de lutte contre les changements politiques en ce qui a trait aux réductions des émissions de GES par les GEF. L'avis donnait le résumé ci-dessous des points clés du système des grands émetteurs finaux.

- Un des éléments clés est le partenariat avec les provinces et les territoires.
- Ce partenariat comprend une utilisation maximale des accords d'équivalence permis en vertu de la LCPE (1999) afin d'assurer la cohérence à l'échelle nationale des cibles obligatoires relativement à l'intensité des émissions, mais qui permet le recours à un unique organe de réglementation au sein d'une même administration, s'il y a lieu.
- Les consultations sur l'élaboration du règlement proposé feront appel aux pratiques habituelles, lesquelles comprendront des consultations avec le Comité consultatif national de la LCPE (CCN de la LCPE).
- L'examen quinquennal de la LCPE (1999) fournirait l'occasion d'apporter des modifications législatives qui complèteraient l'élaboration et la mise en œuvre du règlement proposé sur les GEF.
- Les cibles seraient fondées sur des normes sectorielles relatives à l'intensité des émissions.
- Les cibles proposées à plus long terme seraient déterminées par le gouvernement en partenariat avec les provinces et les territoires et en consultation avec l'industrie, des ONGE et d'autres intervenants.
- Les cibles des émissions proposées pour les activités considérées qui ont lieu dans de nouvelles grandes installations et les transformations en profondeur ou les agrandissements d'installations existantes seraient fondées sur la meilleure technologie d'application rentable.
- Les propositions sur le traitement des réductions des émissions provenant de l'énergie propre, de la gestion axée sur la demande et de la cogénération sont en voie d'élaboration.
- On envisagerait l'imposition de seuils d'émission minimums aux sociétés (et peut-être même aux installations) afin de garantir que le fardeau réglementaire corresponde aux avantages procurés sur le plan de l'environnement.
- Les sociétés se verraient offrir plusieurs options pour atteindre leurs cibles : réduire leurs propres émissions; déposer de l'argent dans un fonds d'investissement technologique reconnu; ou acheter des crédits compensatoires intérieurs ou internationaux, y compris des crédits internationaux « écologisés ».
- On garantirait un prix de 15 \$ la tonne d'équivalent en dioxyde de carbone pour la période 2008-2012.
- Le gouvernement fédéral chercherait à élaborer une politique visant à exiger tout au plus une pénalité de 200 \$ la tonne d'émissions excédentaires, à moins que les circonstances n'obligent à procéder autrement.

Understanding regarding emission targets that have been signed with several industry associations and companies.

- Des exigences en matière de surveillance, de quantification et de déclaration seraient appliquées pour garantir la transparence et l'obligation de rendre compte, et prendraient appui sur l'actuel processus fédéral-provincial du comité de direction sur les rapports nationaux.
- Les règlements sur les GEF seraient pleinement conformes aux divers engagements pris par le gouvernement fédéral à l'égard de l'industrie, y compris les protocoles d'entente actuels qui ont été signés avec plusieurs associations et sociétés de l'industrie relativement aux cibles en matière d'émissions.

The Order provides the enabling mechanism for implementing this strategy.

Le décret fournit les mécanismes de mise en œuvre de cette stratégie.

Authority

Autorité

Under subsection 90(1) of CEPA 1999 (or "the Act"), the Governor in Council, acting on the recommendation of the Ministers of the Environment and of Health, may add a substance to Schedule 1 of the Act if the Governor in Council is satisfied that the substance meets any of the criteria set out in section 64 of CEPA 1999.

En vertu du paragraphe 90(1) de la LCPE (1999) (ou « la Loi », le gouverneur en conseil peut, sur recommandation des ministres de l'Environnement et de la Santé, ajouter une substance à l'annexe 1 de la Loi s'il est déterminé que la substance répond à un des critères établis à l'article 64 de la LCPE (1999).

Once a substance is added to Schedule 1 of CEPA 1999, the Government may proceed in developing risk management options.

Une fois la substance ajoutée à l'annexe 1 de la LCPE (1999), le gouvernement peut élaborer et mettre en œuvre des options de gestion du risque à son égard.

Assessment of Greenhouse Gases based on the Third Assessment Report of the IPCC

Évaluation des gaz à effet de serre basée sur le troisième rapport d'évaluation du GIEC

There is growing evidence that climate change is already occurring and the Earth's climate has changed since the pre-industrial era. Globally, average surface temperatures rose about 0.6°C over the 20th century, with North America warming by 0.7°C during the same period. In Canada, there have been fewer days with extreme low temperatures during winter, spring and summer, and more days with extreme high temperatures during winter and spring. The changes in daily minimum temperatures have been larger than the changes in daily maximum temperatures. This warming has been accompanied by a suite of other changes in the climate system that together give a collective picture of a warming world. For example, there has also been an increase in the frost-free period, and an increase in cloudiness. Precipitation in Canada has increased by an average of more than 10% over the 20th century. There have also been decreases in snow depth, in Arctic sea-ice extent and in the annual duration of lake and river ice cover. Most of the global warming of the past 50 years is likely to have been due to increases in greenhouse gas concentrations. Atmospheric GHG concentrations and their radiative forcings have generally increased over the 20th century as a result of human activities. The rates of increases for carbon dioxide and methane are unprecedented.

On a de plus en plus d'indications qu'un changement climatique est déjà en cours et que le climat de la Terre s'est modifié depuis l'époque préindustrielle. À l'échelle planétaire, les températures moyennes à la surface de la Terre ont grimpé d'environ 0,6 °C au cours du 20^e siècle, et l'Amérique du Nord s'est réchauffée de 0,7 °C au cours de la même période. Au Canada, on a constaté un nombre moins élevé de jours ayant des températures minimales extrêmes au cours de l'hiver, du printemps et de l'été et un nombre plus élevé de jours à températures plus élevées extrêmes au cours de l'hiver et du printemps. Les changements des températures quotidiennes minimales ont été plus importants que les changements des températures quotidiennes maximales. Le réchauffement s'est accompagné d'une série d'autres changements du système climatique qui donne une image d'ensemble d'une planète qui se réchauffe. Par exemple, il y a également eu un allongement de la période sans gel et une augmentation de la nébulosité. Les précipitations au Canada ont augmenté, en moyenne, de plus de 10 p. 100 au cours du 20^e siècle. Il y a aussi eu des diminutions de l'épaisseur de la neige, de l'étendue de la glace de mer dans l'Arctique et de la durée annuelle de la couverture de glace sur les lacs et les cours d'eau. La plus grande partie du réchauffement des 50 dernières années est probablement due aux augmentations des concentrations de gaz à effet de serre. Les concentrations atmosphériques de GES et leurs forçages radiatifs ont connu un accroissement général au 20^e siècle du fait des activités humaines. Les taux d'augmentation pour le dioxyde de carbone et le méthane sont sans précédent.

It is clearly demonstrated that the amount of future global warming will be dependent on the amount of greenhouse gas from human activity that is emitted in the future. Carbon dioxide concentrations, globally averaged surface temperatures and sea level are projected to increase under all IPCC emission scenarios during the 21st century. The projected warming of 1.4–5.8°C over

Il est clairement démontré que l'ampleur du réchauffement planétaire à venir dépendra de la quantité de gaz à effet de serre anthropiques qui sera émise dans l'avenir. Tous les scénarios d'émissions du GIEC projettent une élévation des concentrations de dioxyde de carbone, de la température en surface moyennée sur la planète et du niveau de la mer au cours du 21^e siècle. Le

the period 1990 to 2100 is very likely to be without precedent during the last 10,000 years. Global mean sea level is projected to rise between 10 and 90 cm by the end of this century. The IPCC further makes a number of statements of relevance to countries like Canada. For example, it is very likely that nearly all land areas will warm more rapidly than the global average, particularly those at northern high latitudes in the cold season. There is also projected to be a decrease in diurnal³ temperature range in many areas, with nighttime lows increasing more than daytime highs. More intense precipitation events are very likely, and there is likely to be an increase in summer continental drying and associated risk of drought over most mid-latitude continental interiors. The earth's cryosphere (snow, ice and permafrost) will continue to respond to the warming. The widespread retreat of glaciers and ice caps is projected to continue, as is the decrease in snow cover, permafrost and sea-ice extent.

These climatic changes have far reaching implications for the natural and human systems. Impacts are expected to become increasingly negative the larger and more rapid the changes in climate.

Environment Canada (EC) has prepared an EC Science Synthesis Report⁴ on the findings of the Third Assessment Reports of IPCC in the context of CEPA 1999. The purpose of this Report is to assess whether the GHGs meet one or more of the criteria set out in section 64 of the Act and considers only the scientific information presented in the IPCC TAR.

Impact on Natural Systems

An organism will respond to a change in its environment, including climate change, either by migrating or adapting, depending, among other things, on the magnitude and rate of climate change. In the event where the organism is unable to respond in either of these two ways, its local population will face extinction. With regard to entire ecosystems, modeling studies have shown that migration of ecosystems is unlikely to occur. Instead, species composition and/or dominance within the system will change. The outcome of these changes, some of which may take many years, decades or even centuries to occur, will be ecosystems unlike those of today. As this process unfolds, there may be large scale losses of unique contemporary ecosystems, over relatively short periods of time.

Based on the available international science presented in the IPCC TAR, there is high confidence in the collective evidence to support a conclusion that recent regional changes in temperature have had discernible impacts on many physical and biological systems. Examples of observational changes with linkages to climate change include shrinkage of glaciers; thawing of

réchauffement de 1,4 à 5,8 °C projeté pour la période de 1990 à 2100 est très probablement sans précédent depuis 10 000 ans. On projette une élévation de 10 à 90 cm de la moyenne planétaire du niveau de la mer d'ici la fin du siècle. Le GIEC présente en outre quelques énoncés qui sont pertinents pour des pays tels que le Canada. Par exemple, il est très probable que la presque totalité des régions terrestres se réchaufferont plus vite que la moyenne planétaire, surtout celles des hautes latitudes nord pendant la saison froide. On projette également un rétrécissement de l'amplitude thermique quotidienne³ dans de nombreuses régions, le minimum de la nuit montant plus que les maximums de la journée. Il est très probable qu'il y aura plus d'épisodes de précipitations intenses, et probable qu'il y aura en été, une augmentation de l'assèchement sur les continents et des risques connexes de sécheresse sur la plupart des régions de l'intérieur des continents des latitudes moyennes. La cryosphère (neige, glace et pergélisol) continuera à réagir au réchauffement. Le recul généralisé des glaciers et des calottes glaciaires se poursuivra, de même que la diminution de la couverture nivale, du pergélisol et de l'étendue de la glace de mer.

Ces changements du climat ont de très vastes implications pour les systèmes naturels et humains. On prévoit que les impacts seront de plus en plus négatifs au fur et à mesure que les changements climatiques deviendront de plus en plus importants et rapides.

Environnement Canada (EC) a préparé un rapport de synthèse⁴ sur les conclusions du troisième rapport d'évaluation du GIEC dans le contexte de la LCPE (1999). Ce rapport avait pour but d'évaluer si les GES répondent à un ou plusieurs critères définis à l'article 64 de la Loi et ne tient compte que de l'information scientifique présentée dans le TRE du GIEC.

Impact sur les systèmes naturels

Les organismes répondent aux changements de leur environnement, comme le changement climatique, soit en migrant soit en s'adaptant, selon, entre autres facteurs, l'intensité et la vitesse du changement en question. S'ils ne peuvent pas réagir d'aucune de ces façons, leur population locale sera menacée d'extinction. Dans le cas d'écosystèmes complets, les études par modélisation ont montré que la migration est une issue peu probable. À la place, il se produira des changements dans la composition en espèces et/ou de la dominance d'espèces données au sein de l'écosystème. Après ces changements, dont certains pourront prendre de nombreuses années, des décennies, voire des siècles, les écosystèmes en place seront différents de ceux d'aujourd'hui. À mesure du déroulement de ce processus, il pourra se produire des pertes à grande échelle d'écosystèmes uniques à l'heure actuelle, et ce, sur des périodes relativement courtes.

À la lumière des informations scientifiques internationales présentées dans le TRE du GIEC, on accorde une confiance élevée au fait que l'ensemble des indications suggère que les récents changements régionaux des températures ont eu des impacts perceptibles sur nombre de systèmes physiques et biologiques. Parmi les changements observés liés au changement climatique figurent

³ Relating to or occurring in a 24-hour period

⁴ MSC (2005), Greenhouse Gases (GHGs) within the Context of CEPA, 1999: A synthesis of relevant science from the IPCC Third Assessment Report http://www.ec.gc.ca/CEPARRegistry/documents/part/kyoto_ghg/index.cfm

³ Sur une période de 24 heures

⁴ SMC (2005), Les gaz à effet de serre (GES) dans le contexte de la LCPE (1999) : synthèse des éléments scientifiques pertinents issus du troisième Rapport d'évaluation du GIEC http://www.ec.gc.ca/CEPARRegistry/documents/part/kyoto_ghg/index.cfm

permafrost⁵; shifts in ice freeze and break-up dates on rivers and lakes; increases in rainfall and rainfall intensity in most mid- and high latitudes of the Northern Hemisphere; lengthening of growing seasons; and earlier flowering dates of trees, emergence of insects, and egg-laying in birds. In about 80% of the biological cases and about 99% of the physical cases the changes are consistent with well-established relationships between temperature and physical and biological processes. The observed changes indicate a sensitivity in these systems to climate changes of a magnitude much smaller than those projected for the coming century.

The EC Science Synthesis Report also indicates that according to the IPCC TAR there is high confidence that diversity in ecological systems will be adversely affected by climate change and sea-level rise in the future, with an increased risk of extinction for some species currently listed as “critically endangered” and of currently “endangered or vulnerable” species becoming even rarer in the 21st century. Recent modeling studies continue to show potential for significant disruption of ecosystems under climate change. As a class of ecosystems, inland waters are particularly vulnerable to climate change. Within these systems, the impacts include reduction and loss of lake and river ice, loss of habitat for coldwater fish, and increases in extinctions and invasions of exotics. Other natural ecosystems at risk include coral reefs, mangroves, and other coastal wetlands; montane ecosystems that are restricted to the upper 200-300 m of mountainous areas; prairie wetlands; remnant native grasslands; ecosystems overlying permafrost; and ice edge ecosystems that provide habitat for polar bears and penguins. Many of these ecosystems exist within Canada.

The Arctic region is identified as being extremely vulnerable to climate change, and major physical and ecological impacts are expected to appear rapidly there as warming in northern high latitudes is expected to be greater than the global average. There will be different species compositions on land and sea, poleward shifts in species assemblages, and severe disruptions for communities of people who lead traditional lifestyles.

Impacts on Systems on which Human Life Depends

Direct impacts of climate change on water resources and agriculture include changes to precipitation patterns, timing of snow-melt, glacier retreat, evaporation of soil moisture and surface water, and changes in crop yields. Climate change would further exacerbate the current water shortage and water quality problems in many water-scarce areas of the world. Climate change is projected to reduce stream flow and groundwater recharge in many parts of the world. It is projected that approximately 1.7 billion people presently living in water scarce regions of the world will increase to approximately 5 billion by the year 2025, depending on the rate of population growth.

⁵ Layer of soil or rock, at some depth beneath the surface, in which the temperature has been continuously below 0 °C for at least some years. It exists where summer heating fails to reach the base of the layer of frozen ground

le recul des glaciers; le dégel du pergélisol⁵; les changements des dates de prise et de rupture des glaces sur les cours d'eau et les lacs; les augmentations des quantités et de l'intensité des pluies sur la plupart des régions des latitudes moyennes et élevées de l'hémisphère Nord; un allongement des saisons de croissance; et un avancement des dates de floraison des arbres, d'émergence des insectes et de début de la ponte chez les oiseaux. Pour environ 80 p. 100 des manifestations biologiques et 99 p. 100 des manifestations physiques, les changements concordent avec des relations bien établies entre la température et des processus physiques et biologiques. Les changements observés indiquent que ces systèmes sont sensibles à des changements climatiques beaucoup plus faibles que ceux qu'on projette pour le siècle à venir.

Le rapport de synthèse d'EC indique également que, selon le TRE du GIEC, on accorde aussi une confiance élevée au fait que la diversité des écosystèmes sera affectée par le changement climatique et par l'élévation du niveau des mers, le tout s'accompagnant d'une augmentation au 21^e siècle du risque d'extinction pour certaines espèces déjà classées « gravement menacées d'extinction » et d'un accroissement de la rareté d'espèces « en voie de disparition » ou « vulnérables ». De récentes études par modélisation continuent de montrer un risque de perturbation significative des écosystèmes due au changement climatique. Les eaux intérieures, en tant que classe d'écosystèmes, sont particulièrement vulnérables au changement climatique. En ce qui les concerne, les impacts incluent la réduction et la disparition de la glace de lac et de cours d'eau, la perte d'habitat pour les poissons d'eaux froides et des augmentations des extinctions et des invasions d'espèces exotiques. Les autres écosystèmes naturels en péril sont les récifs coralliens, les mangroves et autres milieux humides côtiers; les écosystèmes alpins qui sont limités aux 200 ou 300 m supérieurs des régions montagneuses; les milieux humides de prairies; les prairies indigènes reliques; les écosystèmes situés sur du pergélisol et les écosystèmes des lisières des glaces qui assurent l'habitat des ours blancs et des pingouins. Le Canada abrite nombre de ces écosystèmes.

La région de l'Arctique est identifiée comme extrêmement vulnérable au changement climatique, et on prévoit que d'importantes conséquences physiques et écologiques y surviendront rapidement, puisque le réchauffement aux latitudes élevées de l'hémisphère Nord devrait être supérieur à la moyenne planétaire. On verra des modifications des compositions taxonomiques sur les terres comme en mer, des décalages vers le pôle des assemblages d'espèces, et de graves perturbations des collectivités humaines aux modes de vie traditionnels.

Impacts sur les systèmes essentiels pour la vie humaine

Les impacts directs du changement climatique sur les ressources en eau et l'agriculture sont des changements qui concernent les régimes de précipitations, la date d'apparition de la fonte des neiges, le recul des glaciers, l'évaporation de l'humidité du sol et des eaux de surface, et le rendement des cultures. Le changement climatique exacerberait les problèmes actuels de pénurie et de qualité de l'eau dans de nombreuses régions du monde où cette ressource est rare. Il a été projeté que le changement climatique réduirait l'écoulement et la recharge des eaux souterraines dans de nombreuses régions du monde, et que le nombre de personnes qui vivent dans ces régions, actuellement chiffré à

⁵ Couche de terre ou de pierre à une certaine profondeur sous la surface, dans laquelle la température a toujours été au-dessous de 0 °C durant au moins quelques années. C'est le cas lorsque le réchauffement durant l'été n'atteint pas le dernier niveau de la couche du sol congelé

Degradation of soil and water resources is one of the major future challenges for global agriculture. These processes are likely to be intensified by adverse changes in temperature and precipitation. Although some crops would benefit from modest warming and increases in CO₂, effects would vary among crops and regions. Some declines will occur due to drought in some areas, including parts of the Canadian Prairies. Overall climate change is likely to tip agriculture production in favour of well-to-do and well-fed regions at the expense of less well-to-do and less well-fed regions. By the 2080s, the additional number of people at risk of hunger as a result of climate change is estimated to be about 80 million.

Changes in extreme events and sea-level rise are arguably the most significant impacts of climate change for the environment on which human life depends, in the near term, having impacts on human safety and security as well as on the availability of fresh water, arable land, and agricultural productivity. People living in coastal zones will generally be negatively affected by sea-level rise. Highly diverse and productive coastal ecosystems, coastal settlements, and island states will continue to be exposed to pressures whose impacts are expected to be largely negative and potentially disastrous in some instances. Projected sea-level rise will increase the average annual number of people flooded in coastal storm surges. Tens of millions of people living in deltas, in low-lying coastal areas, and on small islands will face risk of displacement.

The vulnerability of human societies to climate extremes is demonstrated by the damage, hardship and death caused by events such as droughts, floods, heat waves, avalanches, and storms, hurricanes and cyclones. The frequency and magnitude of many extreme climate events increase even with a small temperature increase and will become greater at higher temperatures. The amplitude and frequency of extreme precipitation events is very likely to increase over many areas and the return periods for extreme precipitation events are expected to decrease. This would lead to more frequent floods and landslides with attendant loss of life and other health impacts, property damage, and loss to infrastructure and settlements. In addition, human settlements along low-lying coastlines are vulnerable to the combined effects of sea-level rise and storm surges. These settlements, and the coastal resources they depend on, would be threatened with flooding, wave damage and permanent inundation.

Greenhouse gas forcing in the 21st century could set in motion large-scale, high impact, non-linear, and potentially abrupt changes in the Earth's physical and biological systems that could have severe consequences at regional or global scales. Although the probabilities of triggering such events are poorly understood they should not be ignored, given the severity of their consequences. Some of these changes have low probability of occurrence during the 21st century; however, greenhouse gas forcing in the 21st century could set in motion changes that could lead to such transitions in subsequent centuries and some of these changes could be irreversible over centuries to millennia. Events of this type that might be triggered include complete or partial shutdown of the North Atlantic and Antarctic Deep Water

environ 1,7 milliard, passerait à quelque 5 milliards d'ici 2025, selon la croissance démographique.

La dégradation des sols et des ressources en eau est l'un des principaux défis que devra relever l'agriculture mondiale. Ces processus seront probablement intensifiés par des changements nocifs de température et de précipitation. Certaines cultures tireraient profit d'un réchauffement et d'une augmentation du CO₂ modérés, mais les effets de ce changement varieraient d'une culture et d'une région à l'autre. Il y aura des baisses dues à la sécheresse dans certaines régions, dont certaines parties des Prairies canadiennes. Le changement climatique global va probablement faire basculer la production agricole en faveur des régions mieux nanties et mieux nourries aux dépens des régions moins bien nanties et moins bien nourries. On estime que, d'ici les années 2080, le nombre de personnes qui risquent de souffrir de la faim du fait du changement climatique aura augmenté d'environ 80 millions.

Les changements des phénomènes extrêmes et l'élévation du niveau de la mer sont sans doute les conséquences du changement climatique les plus significatives à court terme pour l'environnement essentiel à la vie humaine, puisqu'ils ont des incidences sur la santé et la sécurité des hommes, sur la disponibilité d'eaux douces et de terres arables, et sur la productivité de l'agriculture. Les populations des zones côtières seront généralement affectées par l'élévation du niveau marin. Des écosystèmes côtiers très diversifiés et productifs, des établissements côtiers et des états insulaires resteront exposés à des pressions dont on prévoit que les impacts resteront largement négatifs, voire désastreux dans certains cas. L'élévation projetée du niveau des mers fera augmenter le nombre annuel moyen de personnes inondées par les ondes de tempête. Des dizaines de millions de gens vivant dans des deltas, sur des côtes basses et dans de petites îles risquent de devoir être déplacés.

La preuve de la vulnérabilité des sociétés humaines et des écosystèmes aux extrêmes climatiques est donnée par les dommages, les souffrances et les décès causés par des phénomènes tels que les sécheresses, les inondations, les vagues de chaleur, les avalanches et les tempêtes, les ouragans et les cyclones. La vulnérabilité des établissements humains situés le long de côtes basses aux effets combinés de l'élévation du niveau marin et des ondes de tempête fait que ces établissements, de même que les ressources côtières qui assurent leur survie, sont à la merci des inondations, des dommages dus aux vagues et de l'ennui permanent.

Le forçage des gaz à effet de serre qui se produira au cours du 21^e siècle pourrait déclencher des changements de grande échelle, de fort impact, non linéaires et potentiellement soudains des systèmes physiques et biologiques de la Terre qui pourraient avoir des conséquences graves à des échelles régionales ou planétaires. Bien que l'on comprenne encore mal les probabilités de survenue de tels événements, ils ne sauraient être laissés de côté, étant donné la gravité de leurs éventuelles conséquences. Certains de ces changements ont une faible probabilité de survenir au cours du 21^e siècle; toutefois, le forçage des gaz à effet de serre au 21^e siècle pourrait mettre en marche des changements qui entraîneraient ce genre de transitions dans les siècles à venir et qui pourraient être irréversibles pendant des siècles, voire des

formation, disintegration of the West Antarctic and Greenland Ice Sheets, and major perturbations of biosphere-regulated carbon dynamics.

Impacts on Human Life

If heat waves increase in frequency and intensity, (as they are very likely to do), the risk of death and serious illness would increase, principally in older age groups and the urban poor. The greatest increases in thermal stress are forecast for mid- to high-latitude cities, especially in populations that have limited resources. The effects of an increase in heat waves often would be exacerbated by increased humidity and urban air pollution. There is medium to high confidence of expansion of areas of potential transmission of malaria and dengue by 2050 to 2100. An increase in deaths, injuries, and infections associated with extreme weather such as floods and storms could also occur as a result of climate change.

In Canada, the projected increased frequency and severity of heat waves may lead to an increase in illness and death, particularly among young, elderly and frail people, especially in large urban areas. Acclimatization may be slower than the rate of ambient temperature change. Vector-borne diseases, including malaria and dengue fever, may expand their ranges in the United States and may develop in Canada.

Based on the above and the more detailed scientific knowledge, as documented in the IPCC TAR and summarized in the EC Science Synthesis Report, there is sufficient evidence to conclude that greenhouse gases constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends, thereby satisfying criterion (b) as set out in section 64 of CEPA 1999. This is the legislative basis for adding these six greenhouse gases to Schedule 1 of CEPA 1999.

Alternatives

In light of the above, the Minister of the Environment and the Minister of Health have determined that the alternative of not recommending the addition of these Greenhouse gases to Schedule 1 of CEPA 1999 is not acceptable. If the government were not to add these substances, it would be unable to use CEPA 1999 Parts 5 and 11 as the legislative vehicle for implementing the Large Final Emitters system. There is no other federal legislation that can target risk management actions for GHGs at the specific sectors and substances. Furthermore, CEPA 1999 allows for co-operative implementation with provinces, territorial or aboriginal governments and provides for flexible compliance options. Using the existing legislation is supportive of the Government's policy on Smart Regulations.

The addition of a substance to Schedule 1 legally enables the federal government to take appropriate actions and to make a full range of management instruments available under CEPA 1999, including regulations.

millénaires. Parmi les événements de ce type qui pourraient être déclenchés figurent l'arrêt total ou partiel de la formation d'eau profonde dans l'Atlantique Nord et dans l'océan Antarctique, la désintégration des inlandsis de l'Antarctique de l'Ouest et du Groenland, ainsi que des perturbations majeures et la dynamique du carbone régulée par la biosphère.

Impacts sur la vie humaine

Si les vagues de chaleur augmentent de fréquence et d'intensité, comme il est très probable qu'elles le fassent, il s'ensuivra une augmentation du risque de décès et de maladies graves, surtout chez les gens âgés et les populations urbaines pauvres. C'est dans les villes des latitudes moyennes à élevées que l'on prévoit les plus fortes augmentations du stress thermique, et en particulier chez les populations aux ressources limitées. Les effets de l'accroissement des vagues de chaleur seraient souvent exacerbés par une hausse du taux d'humidité et de la pollution de l'air urbain. On accorde une confiance moyenne à élevée à l'expansion des régions où pourraient être transmis le paludisme et la dengue d'ici 2050 à 2100. Le changement climatique pourrait aussi causer une augmentation du nombre de décès, de blessures et d'infections associés aux phénomènes météorologiques extrêmes tels que les inondations et les tempêtes.

Pour le Canada, l'augmentation projetée de la fréquence et de l'intensité des vagues de chaleur peut entraîner une augmentation des maladies et des décès, surtout chez les enfants, les vieillards et les gens fragiles, et en particulier dans les grandes agglomérations. L'acclimatation pourrait être plus lente que le changement des températures. Les maladies à transmission vectorielle, dont le paludisme et la dengue, pourraient connaître une expansion de leur aire de distribution aux États-Unis et apparaître au Canada.

Sur la base des données ci-dessous et de connaissances scientifiques plus détaillées, telles que celles qui sont présentées dans le TRE du GIEC et résumées dans le rapport de synthèse d'EC, on dispose d'indications suffisantes pour conclure que les gaz à effet de serre constituent ou peuvent constituer un danger pour l'environnement essentiel à la vie, et répondent donc au critère b) de l'article 64 de la LCPE (1999). Il s'agit du fondement législatif pour ajouter ces six gaz à effet de serre à l'annexe 1 de la LCPE (1999).

Solutions envisagées

À la lumière de ce qui précède, le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé ont déterminé que la recommandation de ne pas ajouter ces gaz à effet de serre à l'annexe 1 de la LCPE (1999) n'est pas acceptable. Si le gouvernement n'inscrivait pas ces substances, il ne lui serait pas possible d'utiliser les parties 5 et 11 de la LCPE (1999) comme base pour le système des grands émetteurs finaux. Aucune autre loi fédérale ne peut cibler les activités de gestion du risque pour les GES touchant les secteurs et substances spécifiques. En outre, la LCPE (1999) permet la mise en œuvre en collaboration avec les gouvernements provinciaux, territoriaux et autochtones et prévoit des options flexibles pour la conformité. Utiliser la loi actuelle appuie la politique du gouvernement du Canada relative à la réglementation intelligente.

L'ajout d'une substance à l'Annexe 1 donne au gouvernement fédéral le pouvoir légal de prendre les mesures qui s'imposent et d'offrir une gamme complète d'instruments de gestion en application de la LCPE (1999), y compris une réglementation.

Benefits and Costs

There will be no incremental costs to the public, industry or governments associated with this Order for adding the six GHG substances to Schedule 1 of CEPA 1999. The costs and benefits would be assessed during the risk management phase, when the government will undertake an appropriate assessment of the potential impacts of a suite of instruments. These measures and technologies are expected to be considered in consultation with various federal government departments, provincial and territorial governments and other stakeholders.

ConsultationIPCC Consultations Process

As described above, this Order is based on the international scientific knowledge presented in the Third Assessment Report of the IPCC, and it was not deemed necessary to undertake assessments of the six Kyoto GHGs specifically for Canada. Canada has been actively involved in the writing and reviewing process of all the reports published by the IPCC.

IPCC does not conduct new research or monitor climate-related data. Its mandate is to assess, on a comprehensive, objective, open and transparent basis, the scientific, technical and socio-economic information on climate change that is available around the world in peer-reviewed literature, journals, books and, where appropriately documented, in industry literature and traditional practices. This approach ensures that IPCC reports provide balanced reporting of viewpoints and are policy relevant but not policy-prescriptive or policy-driven.

The following brief description of the IPCC writing and review process highlights the scope of the consultations that take place prior to the publication of any IPCC report on climate change⁶.

IPCC Writing and Reviewing Process

Approximately 1,000 experts from all over the world have been directly involved in drafting, revising and finalizing IPCC reports. In addition, about 2,500 experts participate in the review process. IPCC authors have been nominated by governments and by international organizations and come from universities, research centres, business and environmental associations, and other organizations in approximately 120 countries. Through this worldwide network the IPCC seeks to represent all geographic regions and to reflect a diverse range of scientific, technical and socio-economic views and expertise.

Working groups, with lead authors for each chapter of the assessment reports, are established and are responsible for representing the range of prevailing scientific-technical viewpoints and expertise as well as ensuring appropriate representation of experts from developing and developed countries, and countries with economies in transition.

The lead authors write a first draft of the assessment report based mostly on peer-reviewed literature, making sure to include

⁶ The description of the IPCC consultation process draws directly from the IPCC brochure on "Introduction to the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) – 2003" (www.ipcc.ch/about/beng.pdf)

Avantages et coûts

L'ajout des six substances à l'annexe 1 de la LCPE (1999) n'engendrera pas de coûts supplémentaires pour le public, l'industrie ou les gouvernements. Lorsque le gouvernement analysera la mise en œuvre de mesures de gestion du risque, il entreprendra l'évaluation appropriée des impacts d'un ensemble d'instruments en terme de coûts et avantages. On prévoit que ces mesures et technologies seront examinées en consultation avec divers ministères fédéraux, les gouvernements provinciaux et territoriaux et d'autres intervenants.

ConsultationsProcessus de consultations du GIEC

Comme on l'a décrit plus haut, ce décret est basé sur les connaissances scientifiques internationales présentées dans le troisième rapport d'évaluation du GIEC, et il n'a pas été jugé nécessaire d'effectuer des évaluations des six GES visés par le Protocole de Kyoto dans le contexte spécifique du Canada. Le Canada a en effet participé activement au processus de rédaction et d'examen de tous les rapports publiés par le GIEC.

Le GIEC n'effectue pas de nouvelles recherches ni ne surveille les données d'ordre climatologique. Son mandat est d'évaluer, de façon exhaustive, objective, ouverte et transparente, l'information scientifique, technique et socio-économique sur le changement climatique qui est disponible à l'échelle mondiale dans la littérature, tels les journaux scientifiques et les ouvrages revus par des pairs et, lorsqu'elle est appuyée par une documentation suffisante, dans la littérature de l'industrie et les pratiques traditionnelles. Grâce à cette approche, les rapports du GIEC fournissent un compte rendu équilibré des points de vue et sont pertinents en matière de politiques, sans en prescrire ni être régis par elles.

Une courte description du processus de rédaction et d'examen du GIEC mettant en lumière la portée des consultations qui ont eu lieu avant la publication de tous les rapports du GIEC sur le changement climatique⁶ est fournie ci-dessous.

Processus de rédaction et d'examen du GIEC

Environ 1 000 experts de partout dans le monde ont été directement impliqués dans la rédaction, l'examen et la finalisation des rapports du GIEC. De plus, quelque 2 500 experts participent au processus d'examen. Les auteurs du GIEC, nommés par leurs gouvernements et par des organisations internationales, sont issus du milieu universitaire, des centres de recherche, d'associations commerciales et environnementales et d'autres organismes d'environ 120 pays. Avec ce réseau mondial, le GIEC tente de représenter toutes les régions géographiques et de refléter une vaste gamme de points de vue et d'expertise sur les plans scientifique, technique et socio-économique.

Des groupes de travail, avec des auteurs principaux pour chaque chapitre des rapports d'évaluation, ont la tâche de présenter les points de vue et expertises scientifiques et techniques de l'heure et de veiller à ce que les pays industrialisés, les pays en développement et les pays à économie en transition soient adéquatement représentés par des experts.

Les auteurs principaux rédigent une première version du rapport d'évaluation, basée surtout sur la littérature révisée par les

⁶ La description du processus de consultation du GIEC est directement issue de sa brochure « Introduction au Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) – 2003 » (www.ipcc.ch/about/beng.pdf)

literature published in languages other than English. They also consider the most recent scientific findings and reports from national academies of sciences, industry and United Nations bodies, carefully weighing any lack of previous peer review. Diverging viewpoints that are scientifically sound are clearly identified in the draft text.

To ensure that they are credible, transparent and objective, the IPCC reports pass through a rigorous two-stage review process.

During the first review, the drafts are circulated to specialists with significant expertise and publications in the field. The reviewers comment on the completeness and objectivity of the scientific and technical content. In the second stage, the revised drafts are then distributed to governments for government technical review, and to all authors and expert reviewers. The expert and government comments are then incorporated into the final draft reports.

Concurrently with preparation of the main report a Summary for Policymakers is also prepared for the Assessment Report and Special Report, which has to be consistent with the full scientific and technical assessment. The Summaries for Policymakers undergo a simultaneous expert and government review. They are then approved by the working group, with the concurrence of the lead authors, to ensure that they are consistent with the underlying scientific-technical report. Finally, the Summaries for Policymakers are formally accepted by the entire IPCC.

CEPA National Advisory Committee

The CEPA National Advisory Committee (NAC) has been given an opportunity to advise the Minister of the Environment and the Minister of Health on the scientific evidence supporting the recommendations of adding these substances or groups of substances to Schedule 1 of CEPA 1999. The science assessment, "Greenhouse Gases within the Context of CEPA 1999: A synthesis of relevant science from the IPCC Third Assessment Report", was reviewed and commented on by CEPA NAC as well as discussed at their conference call of May 27, 2005. There were minor comments made on EC's Science Synthesis Report which were factored into the version released publicly and no concerns raised with respect to the addition of these substances or groups of substances to Schedule 1 of the Act.

Consultations on the Proposed Order Following Pre-Publication in the *Canada Gazette*, Part I

On September 3, 2005 the proposed Order for adding the six GHG substances to Schedule 1 of CEPA 1999 was published in the *Canada Gazette*, Part I for a 60-day comment period. During this comment period Environment Canada received a total of 24 comments from industry, Environmental Non-Government Organizations (ENGO) and the public. In addition, three Notices of Objection were received during the comment period, from the Province of Alberta, an industry association, and a private citizen.

pairs, tout en veillant à y inclure la littérature publiée dans des langues autres que l'anglais. De plus, ils prennent en considération les plus récents rapports et résultats scientifiques des académies des sciences nationales, de l'industrie et d'organes des Nations Unies, en soulevant soigneusement les cas d'absence de contre-expertise préalable. Les points de vue divergents qui sont scientifiquement défendables sont clairement identifiés dans la première version.

Pour assurer la crédibilité, la transparence et l'objectivité des rapports du GIEC, on les soumet à un rigoureux processus d'examen en deux étapes.

Pour le premier examen, les versions provisoires sont communiquées à des spécialistes particulièrement compétents et ayant beaucoup publié dans le domaine. Les examinateurs formulent des commentaires sur l'exhaustivité et l'objectivité du contenu scientifique et technique. À la deuxième étape, les versions provisoires révisées sont communiquées aux gouvernements, qui en font un examen technique et à tous les auteurs et examinateurs experts. Les commentaires des experts et des gouvernements sont ensuite intégrés à l'ébauche finale.

Parallèlement à la préparation du rapport principal, on prépare pour le Rapport d'évaluation et le Rapport spécial, un Résumé à l'intention des décideurs, qui doit concorder avec l'évaluation scientifique et technique complète. Les résumés à l'intention des décideurs subissent un examen simultané par les experts et les gouvernements. Ils sont ensuite approuvés par le Groupe de travail, avec le concours des auteurs principaux, qui s'assurent de leur correspondance avec le rapport scientifique-technique principal. Enfin, les résumés à l'intention des décideurs sont officiellement acceptés par l'ensemble du GIEC.

Comité consultatif national de la LCPE

Le comité consultatif national (CCN) de la LCPE a eu la possibilité de conseiller le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé quant aux indications scientifiques sur lesquelles sont fondées les recommandations d'ajouter ces substances ou groupes de substances à l'annexe 1 de la LCPE (1999). Le rapport de synthèse intitulé « Les gaz à effet de serre (GES) visés par le Protocole de Kyoto et la LCPE (1999) : synthèse des éléments scientifiques pertinents issus du troisième Rapport d'évaluation du GIEC dans le contexte de l'article 64 de la LCPE (1999) », a fait l'objet d'examen et de commentaires par le CCN de la LCPE et a aussi fait l'objet d'une discussion lors d'une téléconférence le 27 mai 2005. Certains commentaires mineurs ont été présentés au sujet du rapport de synthèse d'EC et la version publiée a tenu compte de ces commentaires. Aucune inquiétude n'a été manifestée en ce qui concerne l'ajout de ces substances ou groupes de substances à l'annexe 1 de la Loi.

Consultations sur le décret proposé à la suite de l'avis publié dans la *Gazette du Canada*, Partie I

Le 3 septembre 2005, le décret proposé visant l'ajout de six substances de GES à l'annexe 1 de la LCPE (1999) a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I pour une période de consultation de 60 jours. Au cours de cette période, Environnement Canada a reçu un total de 24 commentaires de l'industrie, d'organisations non gouvernementales de l'environnement (ONGE) et du grand public. De plus, trois avis d'opposition ont été déposés au cours de la période de commentaires, provenant de la province de l'Alberta, d'une association de l'industrie et d'un simple citoyen.

Comments on the proposed Order from ENGOs and most private citizens supported the addition of the GHGs to Schedule 1 of CEPA 1999 and agreed with the scientific basis for the addition, while those from the government of Alberta, one citizen and most industries expressed concerns about the science, or questioned whether CEPA 1999 is the most appropriate instrument to use to manage GHGs. One industry association did not oppose the use of CEPA 1999 as the regime for Large Final Emitters but expressed concern with the implication of GHGs being considered “toxic” under the Act.

All comments and Notices of Objection received have been carefully considered in finalizing the proposed Order. The responses by Environment Canada and Health Canada to the comments and the notices of objection received are available at <http://www.ec.gc.ca/CEPARRegistry/>. A summary of the comments and the responses to those comments are presented below.

Science

The most prominent concern contained in the comments of those opposed to the addition of GHGs to Schedule 1 of CEPA was with regard to the validity and selection of the science that supports the conclusion that GHGs “constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends” through their contribution to climate change. Questions were raised about the government’s perceived reliance on the Summary for Policymakers (SPM) Report. Further, it was contended that other studies which suggest that climate change is a natural phenomenon should have been considered.

EC explained that it did not, in fact, rely on the Summary for Policymakers of the IPCC’s Third Assessment Report (TAR) for the science to support the conclusion that the six GHGs are toxic under paragraph 64(b) of CEPA 1999. Rather, the comprehensive technical reports that are part of the TAR provide the scientific justification for listing GHGs on Schedule 1 of CEPA 1999. The material presented in the EC Science Synthesis Report was noted as being illustrative of that underlying body of science. The IPCC TAR reviewed published literature available up to and including 2001. The body of science reviewed in the TAR is enormous. Scientific papers that have been published since that date strongly support and even strengthen the conclusions of the TAR. EC is convinced that the weight-of evidence in support of adverse impacts arising from continued increases in anthropogenic sources of GHGs is substantial. No additional scientific evidence was brought forward which would have led to a change in conclusions.

Using CEPA 1999 to Regulate GHGs

A number of submissions suggested that climate change issues should not be managed under an existing Act, or part of an Act (i.e. Part 5), that addresses the regulation of toxic substances. It was proposed by a couple commenters that a new Act be developed for this purpose. Other specific comments made included: carbon dioxide and the other Kyoto GHGs would be labeled “toxic”, which is contrary to the commonly held understanding of the term; the government should, within the context of CEPA 1999, identify or define the degree of toxicity of each of the GHG’s that are being proposed for addition to Schedule 1 of the Act or consider creating sub-categories for the GHGs to distinguish these substances on the basis of their toxicity; and that

Les commentaires reçus des ONGE et de la plupart des simples citoyens au sujet du décret proposé appuyaient l’ajout des GES à l’annexe 1 de la LCPE (1999) et acceptaient les études scientifiques soutenant l’ajout. Les commentaires du gouvernement de l’Alberta, d’un citoyen et de la plupart des industries manifestaient certaines préoccupations au sujet des données scientifiques ou questionnaient l’utilisation de la LCPE (1999) comme instrument le plus adéquat pour gérer les GES. Une association de l’industrie ne s’opposait pas à l’utilisation de la LCPE (1999) comme régime des grands émetteurs finaux mais a communiqué une préoccupation face à l’implication que les GES étaient jugés « toxiques » en vertu de la Loi.

Tous les commentaires et avis d’opposition reçus ont été évalués soigneusement lors de la finalisation du décret proposé. Les réponses d’Environnement Canada et de Santé Canada aux commentaires et aux avis d’opposition reçus peuvent être consultés à : <http://www.ec.gc.ca/CEPARRegistry/>. Un résumé des commentaires et des réponses à ces commentaires est présenté ci-après.

Éléments scientifiques

La préoccupation la plus importante présentée dans les commentaires des parties opposées à l’ajout des GES à l’annexe 1 de la LCPE avait trait à la validité et à la sélection des méthodes scientifiques qui soutiennent la conclusion que les GES « constituent ou pourraient constituer un danger pour l’environnement essentiel à la vie » de par leur contribution au changement climatique. Des questions soulevées portaient sur la fiabilité perçue du gouvernement sur le Résumé à l’intention des décideurs. En outre, on a soutenu qu’il aurait fallu considérer d’autres études qui suggèrent que le changement climatique est un phénomène naturel.

EC a expliqué qu’en fait, il ne s’était pas fié au Résumé à l’intention des décideurs du troisième rapport d’évaluation (TRE) du GIEC pour attester que l’étude scientifique confirme l’énoncé selon lequel les six GES sont toxiques en vertu de l’alinéa 64b) de la LCPE (1999). Plutôt, les rapports techniques détaillés qui font partie du TRE fournissent l’explication scientifique pour ajouter les GES à la liste de l’annexe 1 de la LCPE (1999). On a noté que le matériel présenté dans le rapport de synthèse d’EC illustre cet ensemble scientifique sous-jacent. Le TRE du GIEC examinait la littérature publiée jusqu’en 2001. L’ensemble de données scientifiques étudié dans le TRE est énorme. Les documents scientifiques qui ont été publiés depuis ce moment-là appuient solidement et renforcent même les conclusions du TRE. EC est convaincu que la valeur probante de la preuve au sujet des impacts négatifs découlant des augmentations continues des sources anthropiques des GES est importante. Aucune preuve scientifique supplémentaire n’a été soulevée pour mener à des changements aux conclusions tirées.

Utilisation de la LCPE (1999) pour réglementer les GES

Un certain nombre de commentaires ont suggéré que les problèmes liés aux changements climatiques ne devraient pas être gérés en vertu d’une Loi actuelle ou d’une partie d’une Loi actuelle (p.ex. partie 5), qui traite de la réglementation des substances toxiques. Quelques suggestions ont proposé l’adoption d’une nouvelle Loi à cette fin. D’autres commentaires précis qui ont été communiqués comprenaient notamment : le dioxyde de carbone et les autres GES de Kyoto devraient être étiquetés « toxiques », ce qui est contraire à la compréhension courante du terme; le gouvernement devrait, dans le contexte de la LCPE (1999), identifier ou définir le degré de toxicité de chaque GES proposé comme ajout à l’annexe 1 de la Loi ou envisager la création de

provisions other than those found under Part 5 of CEPA 1999 could be used to regulate GHGs, namely, the International Air Pollution provisions (Part 7, Division 6).

Environment Canada has examined the legislative options available for addressing the environmental risks posed by GHGs, and concluded that Part 5 of CEPA 1999 is the preferred vehicle under which the GHGs regulatory and management regime should be developed. This conclusion was based on several considerations. First, CEPA 1999 is the only existing federal legislation with authorities that targets the substances (i.e. the GHGs) to be reduced and the specific sectors. Second, the Act enables a cooperative implementation approach with provincial, territorial or aboriginal governments by allowing for both equivalency agreements with other levels of government that have their own equivalent regulatory regimes and administrative agreements to streamline the administration of GHG regulations. Third, the approach to manage GHG emissions has been carefully designed to ensure that it would be equitable both among regions and the LFE sectors which is most effectively achieved under Part 5 of CEPA 1999. Finally, GHGs meet at least minimally the paragraph 64(b) criterion for listing on Schedule 1 under CEPA 1999. Further, as the effects of climate change cannot be attributed to individual GHGs, the Kyoto Protocol GHGs gases are being treated collectively within the proposed Order. However, knowledge of which of the gases pose the greatest risk helps to inform the management process, with initial efforts directed at the highest risk substances and sectors.

Benefits and Costs

A few commenters questioned the statement in the RIAS that accompanied the Order that there would be no incremental costs borne by governments, industry or the public as a result of the addition of the six GHGs to Schedule 1 of CEPA 1999.

In response, Environment Canada clarified that the Order to add the six GHGs to Schedule 1 enables the federal government to take appropriate measures during the risk management phase. Therefore, no incremental costs are incurred by the public, industry or governments at this stage. Incremental costs and benefits of managing GHGs will be assessed during the risk management phase.

Notices of Objection

Under subsection 332(2) of the Act, a person may file a Notice of Objection requesting that a Board of Review be established. The Ministers may then establish a Board of Review to "...inquire into the nature and extent of the danger posed by the substance in respect of which the decision is made..." (section 333).

Three Notices of Objection were received, two of which clearly requested a Board of Review while the third did not. Regardless, the Ministers have carefully reviewed each of the three Notices of Objection in considering the need for a Board of Review. The Notices of Objection requesting a Board of Review contended that there was not a sufficient weight of scientific evidence presented or analyzed to validate the conclusion that anthropogenic sources of GHGs constitute or may constitute a danger to the

catégories secondaires pour les GES pour distinguer ces substances sur la base de leur toxicité; et que des dispositions autres que celles de la partie 5 de la LCPE (1999) pourraient être utilisées pour réglementer les GES, notamment les dispositions sur la pollution atmosphérique internationale (partie 7, section 6).

Environnement Canada a examiné les options législatives disponibles pour s'attaquer aux risques à l'environnement posés par les GES et a conclu que la partie 5 de la LCPE (1999) est le véhicule préféré pour établir le régime réglementaire et de gestion des GES. Cette conclusion s'est fondée sur plusieurs éléments. Tout d'abord, la LCPE (1999) est la seule législation fédérale actuelle contenant des autorités qui ciblent les substances (c.-à-d. les GES) à réduire et les secteurs précis. Ensuite, la Loi permet une approche de mise en œuvre en collaboration avec les gouvernements provinciaux, territoriaux et autochtones en permettant tant les accords d'équivalence avec les autres niveaux de gouvernements qui ont leurs propres régimes réglementaires qu'avec les accords administratifs entre le gouvernement fédéral et une autre compétence afin de rationaliser l'administration de la réglementation en matière de GES. Troisièmement, l'approche pour la gestion des émissions de GES a été conçue soigneusement pour assurer qu'elle sera équitable parmi les régions et les secteurs des GEF, ce qui s'accomplira plus efficacement en vertu de la partie 5 de la LCPE (1999). Enfin, les GES répondent au moins de façon minimale au critère de l'alinéa 64b) pour la liste de l'annexe 1 en vertu de la LCPE (1999). En outre, comme les effets des changements climatiques ne peuvent pas être imputés aux GES individuels, les GES du Protocole de Kyoto sont traités collectivement à l'intérieur du décret proposé. Toutefois, les connaissances sur les gaz qui posent le plus grand risque servent à informer le processus de gestion, et à diriger les premiers efforts vers les substances et secteurs à plus grand risque.

Avantages et coûts

Quelques commentaires questionnaient l'énoncé dans le RÉIR accompagnant le décret affirmant que l'ajout des substances à l'annexe 1 de la LCPE (1999) n'engendrera pas de coûts supplémentaires pour le public, l'industrie ou les gouvernements.

En réponse, Environnement Canada a clarifié que le décret visant l'ajout des six GES à l'annexe 1 permet au gouvernement fédéral d'adopter les mesures adéquates au cours de l'étape de la gestion du risque. Donc, l'ajout des substances n'engendrera pas de coûts supplémentaires pour le public, l'industrie ou les gouvernements à cette étape-ci. Les coûts supplémentaires et les avantages de la gestion des GES seront évalués au cours de l'étape de la gestion du risque.

Avis d'opposition

En vertu du paragraphe 332(2) de la Loi, une personne peut présenter un avis d'opposition demandant l'établissement d'une commission de révision. Les ministres peuvent ensuite établir une commission de révision « chargée d'enquêter sur la nature et l'importance du danger que représente la substance visée ... » (article 333).

Trois avis d'opposition ont été déposés, dont deux demandaient expressément une commission de révision alors que la troisième ne faisait pas cette requête. Peu importe, les ministres ont examiné avec soin chacun de ces trois avis d'opposition pour déterminer la nécessité d'une commission de révision. Les avis d'opposition demandant une commission de révision soutenaient qu'un poids insuffisant était accordé à la preuve scientifique présentée ou analysée pour valider le danger pour l'environnement

environment upon which life depends; that greater consideration should be given to the views that global warming is a natural rather than human made phenomenon; and that the Government should rely on Canadian or non-international scientific studies to reach its conclusions about the causes and sources of climate change. Furthermore, one of these notices contended that the Minister of Health should have concluded that GHGs are toxic to human health, and that an inadequate assessment was done of the economic and competitiveness implications of adding GHGs to Schedule 1 of the Act.

Upon careful consideration, the Ministers of the Environment and of Health concluded that a Board of Review is not necessary in this instance. This decision is based upon the following considerations:

- The bulk of the available science supports the Ministers' conclusion that, given historical data and projected emissions over the next century, the six Kyoto greenhouse gases will be the dominant force in climate change over the coming century, and for some time beyond. The impacts of climate change are already being felt with adverse consequences for some vulnerable species and ecosystems. For the coming century and beyond, the impacts will become increasingly negative, the larger and more rapid the changes in climate. As such, the Ministers have concluded that the Kyoto GHGs constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends.
- Scientific studies which were published after those considered in the TAR strongly support and even strengthen the TAR's conclusions.
- Canadian research identifying Canadian impacts are included in the IPCC review of published literature, and thus form part of the IPCC TAR which was the basis for the EC Science Synthesis Report.
- Human health-related impacts are considered in the IPCC TAR.
- The addition of GHGs or any other substances to Schedule 1 under CEPA 1999 does not require the Minister of Health to conclude that the implicated substances are toxic under the Act to human health. This action simply requires that one of the three section 64 criteria is satisfied.
- The comments are consistent with previously stated positions expressed during the consultations and were considered by Environment Canada during the development of the proposed Order.
- A Board of Review would be most unlikely to reveal additional information that would be relevant to the decisions to be made, as the Notices of Objection did not bring forward considerations, either scientific or otherwise, that had not previously been considered.

Compliance and Enforcement

There are no compliance or enforcement requirements associated with the addition of the GHGs to Schedule 1 itself.

essentiel à la vie; qu'une considération plus grande devrait être accordée aux points de vue jugeant que le réchauffement planétaire est un phénomène naturel plutôt qu'anthropique; et que le gouvernement devrait se fier sur des études scientifiques canadiennes ou non internationales pour atteindre ses conclusions au sujet des causes et sources des changements climatiques. En outre, un de ces avis soutenait que le ministre de la Santé devrait avoir conclu que les GES sont toxiques à la vie humaine et qu'une évaluation inadéquate avait été réalisée des répercussions économiques et sur la compétitivité de l'ajout des GES à l'annexe 1 de la Loi.

Après avoir soigneusement étudié les commentaires et les avis d'opposition, les ministres de l'Environnement et de la Santé ont conclu qu'une commission de révision n'était pas nécessaire en la circonstance. Cette décision se fonde sur les éléments ci-après :

- La plus grande partie de la preuve scientifique appuie la conclusion des ministres à l'effet qu'étant donné les données historiques et les émissions projetées au cours du siècle à venir, les six gaz à effet de serre de Kyoto seront la force dominante du changement climatique au cours du siècle à venir et pour une période plus longue. Les impacts des changements climatiques sont déjà ressentis et engendrent des conséquences nuisibles pour certaines espèces et certains écosystèmes vulnérables. Au cours du siècle à venir et à plus long terme, les impacts seront de plus en plus négatifs, au fur et à mesure des changements climatologiques plus importants et plus rapides. À ce titre, les ministres ont conclu que les GES de Kyoto constituent ou pourraient constituer un danger pour l'environnement essentiel à la vie.
- Les études scientifiques qui ont été publiées après celles évaluées dans le TRE soutiennent et consolident même les conclusions du TRE.
- Les recherches au Canada qui identifient les impacts au Canada sont comprises dans l'examen de la littérature publiée du GIEC, et font donc partie intégrante du TRE du GIEC qui formait la base du rapport de synthèse d'EC.
- Les impacts anthropiques sont évalués dans le TRE du GIEC.
- L'ajout des GES ou de toute autre substance à l'annexe 1 de la LCPE (1999) n'exige pas que le ministre de la Santé détermine que les substances dont il est question sont toxiques pour la santé humaine en vertu de la Loi. L'ajout exige simplement de satisfaire à un des trois critères de l'article 64.
- Les commentaires sont cohérents par rapport aux positions énoncées préalablement, exprimées au cours des consultations et Environnement Canada en a tenu compte au cours de l'élaboration du décret proposé.
- Il serait très peu probable qu'une commission de révision révèle des informations supplémentaires qui seraient pertinentes par rapport aux décisions à prendre étant donné que les avis d'opposition n'ont pas soulevé d'éléments, scientifiques ou autres, qui n'avaient pas préalablement été évalués.

Respect et exécution

Aucune exigence en matière de conformité ou d'application ne se rattache à l'annexe 1 proprement dite.

Contacts

Cynthia Wright
Director General
Systems and Priorities Directorate
Environmental Stewardship Branch
Environment Canada
351 St. Joseph Blvd, 21st Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: (819) 953-6830
FAX: (819) 997-0449
E-mail: Cynthia.Wright@ec.gc.ca

Céline Labossière
Policy Manager
Impact Analysis and Instrument Choice Division
Environment Canada
10 Wellington Street, 24th Floor
Gatineau, Québec
K1A 0H3
Telephone: (819) 997-2377
FAX: (819) 997-2769
E-mail: Celine.Labossiere@ec.gc.ca

Personnes-ressources

Cynthia Wright
Directrice générale
Direction générale des systèmes et priorités
Direction de la gérance de l'environnement
Environnement Canada
351, boulevard Saint-Joseph, 21^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 953-6830
TÉLÉCOPIEUR : (819) 997-0449
Courriel : Cynthia.Wright@ec.gc.ca

Céline Labossière
Gestionnaire de politiques
Division de l'analyse des répercussions et du choix de
l'instrument
Environnement Canada
10, rue Wellington, 24^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 997-2377
TÉLÉCOPIEUR : (819) 997-2769
Courriel : Celine.Labossiere@ec.gc.ca

Registration
SI/2005-114 November 30, 2005

PEST CONTROL PRODUCTS ACT

List of Pest Control Product Formulants and Contaminants of Health or Environmental Concern

The Minister of Health, pursuant to paragraph 43(5)(b) of the *Pest Control Products Act*^a, hereby establishes the annexed *List of Pest Control Product Formulants and Contaminants of Health or Environmental Concern*.

Ottawa, November 10, 2005

Ujjal Dosanjh
Minister of Health

LIST OF PEST CONTROL PRODUCT FORMULANTS AND CONTAMINANTS OF HEALTH OR ENVIRONMENTAL CONCERN

INTERPRETATION

1. In this List, "CAS Registry Number" means the identification number that is assigned to a chemical substance by the Chemical Abstracts Service Division of the American Chemical Society.

GENERAL

2. While Part 2 applies to each allergen listed in the Part, it also applies to any protein-containing derivative, hydrolyzed plant protein, starch or lecithin of that allergen.

3. The contaminants to which Part 3 applies meet the federal *Toxic Substances Management Policy* criteria as Track 1 substances, which that Policy targets for virtual elimination from the environment.

PART 1

FORMULANTS OF HEALTH OR ENVIRONMENTAL CONCERN

Item	Formulant Name	CAS Registry Number
1.	Adipic acid, bis(2-ethylhexyl) ester	103-23-1
2.	Coal-tar creosote	8001-58-9
3.	Dimethyl formamide	68-12-2
4.	Dioctyl phthalate	117-84-0
5.	Hydroquinone	123-31-9
6.	Isophorone	78-59-1
7.	Rhodamine B	81-88-9

^a S.C. 2002, c. 28

Enregistrement
TR/2005-114 Le 30 novembre 2005

LOI SUR LES PRODUITS ANTIPARASITAIRES

Liste des formulants et des contaminants de produits antiparasitaires qui soulèvent des questions particulières en matière de santé ou d'environnement

En vertu de l'alinéa 43(5)(b) de la *Loi sur les produits antiparasitaires*^a, le ministre de la Santé établit la *Liste des formulants et des contaminants de produits antiparasitaires qui soulèvent des questions particulières en matière de santé ou d'environnement*, ci-après.

Ottawa, le 10 novembre 2005

Le ministre de la Santé,
Ujjal Dosanjh

LISTE DES FORMULANTS ET DES CONTAMINANTS DE PRODUITS ANTIPARASITAIRES QUI SOULÈVENT DES QUESTIONS PARTICULIÈRES EN MATIÈRE DE SANTÉ OU D'ENVIRONNEMENT

DÉFINITION

1. Dans la présente liste, « n° d'enregistrement CAS » s'entend du numéro d'identification attribué à une substance chimique par la Chemical Abstracts Service Division de l'American Chemical Society.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

2. La partie 2 s'applique non seulement aux formulants allergènes y figurant mais également à tout dérivé de ceux-ci contenant des protéines, ainsi qu'à toute protéine de plante hydrolysée, à l'amidon et à la lécithine provenant de ces allergènes.

3. Les contaminants auxquels s'applique la partie 3 sont des substances qui répondent aux critères de voie 1 de la *Politique de gestion des substances toxiques* fédérale, lesquelles, selon cette politique, devront être pratiquement éliminées de l'environnement.

PARTIE 1

FORMULANTS QUI SOULÈVENT DES QUESTIONS PARTICULIÈRES EN MATIÈRE DE SANTÉ OU D'ENVIRONNEMENT

Article	Nom du formulant	N° d'enregistrement CAS
1.	Adipate de bis (2-éthylhexyle) de l'acide adipique	103-23-1
2.	Créosote de houille	8001-58-9
3.	Diméthylformamide	68-12-2
4.	Phtalate de dioctyle	117-84-0
5.	Hydroquinone	123-31-9
6.	Isophorone	78-59-1
7.	Rhodamine B	81-88-9

^a L.C. 2002, ch. 28

PART 2

FORMULANTS OF HEALTH OR ENVIRONMENTAL CONCERN THAT ARE ALLERGENS KNOWN TO CAUSE ANAPHYLACTIC-TYPE REACTIONS

Item	Formulant Name
1.	Fish
2.	Milk
3.	Peanuts or their shells
4.	Soy
5.	Sulfites
6.	Tree nuts or their shells
7.	Wheat

PART 3

CONTAMINANTS OF HEALTH OR ENVIRONMENTAL CONCERN

Item	Column 1 Contaminant Name	Column 2 CAS Registry Number
1.	Dichloro diphenyl trichloroethane (DDT)	50-29-3
2.	Hexachlorobenzene	118-74-1
3.	Pentachlorobenzene	608-93-5
4.	Polychlorinated biphenyls (PCB)	
5.	Polychlorinated dibenzo-p-dioxins substituted in at least the 2,3,7,8 positions	
6.	Polychlorinated dibenzofurans substituted in at least the 2,3,7,8 positions	

COMING INTO FORCE

4. This List comes into force on the day on which section 43 of the *Pest Control Products Act*, chapter 28 of the Statutes of Canada, 2002, comes into force.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The Order establishes the *List of Pest Control Product Formulants and Contaminants of Health or Environmental Concern* (the "List") under paragraph 43(5)(b) of the new *Pest Control Products Act* (PCPA).

The new PCPA, which received Royal Assent on December 12, 2002, is designed to protect human health and safety as well as the environment by regulating products used to control pests. A "pest control product" includes active ingredients and may contain formulants and contaminants. A formulant is any component of a pest control product that is added intentionally to the product (e.g. sugar) and is not an active ingredient. A contaminant is a substance that inadvertently occurs in a pest control product, such as a byproduct of a production process. The new PCPA authorizes the Minister of Health to establish a list of formulants and

PARTIE 2

FORMULANTS ALLERGÈNES RECONNUS POUR PROVOQUER DES RÉACTIONS DE TYPE ANAPHYLACTIQUE ET QUI SOULÈVENT DES QUESTIONS PARTICULIÈRES EN MATIÈRE DE SANTÉ OU D'ENVIRONNEMENT

Article	Nom du formulant
1.	Poisson
2.	Lait
3.	Cacahouètes ou leurs écales
4.	Soya
5.	Sulfites
6.	Fruits à écale ou leurs écales
7.	Blé

PARTIE 3

CONTAMINANTS QUI SOULÈVENT DES QUESTIONS PARTICULIÈRES EN MATIÈRE DE SANTÉ OU D'ENVIRONNEMENT

Article	Colonne 1 Nom du contaminant	Colonne 2 N° d'enregistrement CAS
1.	Dichloro diphenyl trichloroéthane (DDT)	50-29-3
2.	Hexachlorobenzène	118-74-1
3.	Pentachlorobenzène	608-93-5
4.	Biphényles polychlorés (BPC)	
5.	Polychlorodibenzoparadiioxines substituées au moins dans les positions 2,3,7,8	
6.	Polychlorodibenzofuranes substitués au moins dans les positions 2,3,7,8	

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. La présente liste entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 43 de la *Loi sur les produits antiparasitaires*, chapitre 28 des Lois du Canada (2002).

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie de l'arrêté.)

L'arrêté établit la *Liste des formulants et des contaminants de produits antiparasitaires qui soulèvent des questions particulières en matière de santé ou d'environnement* (la « Liste ») en vertu de l'alinéa 43(5)b) de la nouvelle *Loi sur les produits antiparasitaires* (LPA).

La nouvelle LPA, qui a reçu la sanction royale le 12 décembre 2002, vise à protéger la santé et la sécurité humaines ainsi que l'environnement en réglementant les produits utilisés dans la lutte antiparasitaire. Un produit antiparasitaire est constitué de principes actifs et peut contenir des formulants et des contaminants. Le terme « formulant » se dit de tout composant d'un produit antiparasitaire qui y est ajouté intentionnellement (p. ex., le sucre) et qui n'est pas un principe actif. Un contaminant est une impureté qui est présente par inadvertance dans un produit antiparasitaire, tel un sous-produit d'un procédé de production. La nouvelle LPA

contaminants that the Minister considers to be of concern, in order to promote information sharing about pest control products.

Under the new PCPA, the identity and concentration in a pest control product of a formulants or contaminant which appears on the List are not protected from disclosure in the way that confidential business information is protected. Consequently, the public will be entitled to access such information, and the List will contribute to a more open and transparent regulatory system.

Formulants and contaminants are included on the List according to a set of criteria that are based on existing policies and regulations. The List and criteria for establishing the List will evolve to reflect new scientific knowledge, allowing for responsive regulation and enhanced protection of public health and the environment.

The List was the subject of public consultation as part of the legislative process the new PCPA went through in 2002. The Pest Management Advisory Council members, who represent a wide range of interests, were also consulted in 2005 on the List and criteria for establishing the List. Special interest groups and individuals who have previously expressed concerns about formulants and contaminants in pest control products are also likely to support it. Moreover the List was also the subject of a Notice of Intent in June 2005.

All pesticides, including those that contain formulants or contaminants, are evaluated for human health and environmental risks before they are authorized for use in Canada, and they are subject to periodic re-evaluation. These evaluations rely on a comprehensive body of scientific methods and scientific evidence to determine the nature and magnitude of the risks. Under the new PCPA, reports of the evaluation of the health and environmental risks and value of registered pest control products will be made available to the public.

The List is in three parts for ease of reference. Substances will be listed as follows:

- Part 1 — Formulants of health or environmental concern
- Part 2 — Formulants of health or environmental concern that are allergens known to cause anaphylactic-type reactions
- Part 3 — Contaminants of health or environmental concern

confère au ministre de la Santé le pouvoir d'établir une liste des formulants et des contaminants qu'il juge être à l'origine de préoccupations, dans le but d'encourager le partage des renseignements relatifs aux produits antiparasitaires.

Aux termes de la nouvelle LPA, l'identité et la concentration, dans un produit antiparasitaire, d'un formulant ou d'un contaminant qui figure sur la Liste ne sont pas des renseignements protégés comme le sont les renseignements commerciaux confidentiels. En conséquence, la population aura accès à ces renseignements et la Liste contribuera à rendre le régime réglementaire plus ouvert et plus transparent.

Les formulants et les contaminants sont inscrits sur la Liste selon un ensemble de critères fondés sur les politiques et les règlements existants. La Liste et ses critères d'établissement évolueront en fonction des nouvelles connaissances scientifiques. Une telle souplesse dans la réglementation contribuera à renforcer la protection de la santé de la population et de l'environnement.

La Liste a fait l'objet d'une consultation publique dans le cadre du processus législatif de la nouvelle LPA en 2002. Les membres du Comité consultatif sur la lutte antiparasitaire, qui représentent un large éventail d'intérêts, ont également été consultés en 2005 sur la Liste ainsi que sur ses critères d'établissement. Les groupes d'intérêts particuliers et les personnes qui ont antérieurement exprimé des inquiétudes au sujet des formulants et des contaminants dans les produits antiparasitaires sont susceptibles de bien accueillir cette Liste, laquelle a fait l'objet d'un avis d'intention en juin 2005.

Tous les produits antiparasitaires, y compris ceux qui contiennent des formulants ou des contaminants, sont évalués du point de vue des risques qu'ils présentent pour la santé humaine et pour l'environnement avant que leur utilisation ne soit autorisée au Canada. Ils font de plus l'objet d'une réévaluation périodique. La détermination de la nature et de l'importance des risques est fondée sur un ensemble de méthodes et de preuves scientifiques. En vertu de la nouvelle LPA, la population pourra consulter les rapports d'évaluation des risques sanitaires et environnementaux, et de la valeur, des produits antiparasitaires homologués.

La Liste est divisée en trois parties afin que sa consultation soit plus facile. Les substances sont classées de la manière suivante :

- Partie 1 — Formulants qui soulèvent des questions particulières en matière de santé ou d'environnement
- Partie 2 — Formulants allergènes reconnus pour provoquer des réactions de type anaphylactique et qui soulèvent des questions particulières en matière de santé ou d'environnement
- Partie 3 — Contaminants qui soulèvent des questions particulières en matière de santé ou d'environnement

Registration
SI/2005-115 November 30, 2005

SPECIES AT RISK ACT

**Order Acknowledging Receipt of the Assessment
Done Pursuant to Subsection 23(1) of the Act**

P.C. 2005-1940 November 15, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, hereby acknowledges receipt of the assessments done pursuant to subsection 23(1) of the *Species at Risk Act*^a by the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC) with respect to the species set out in the annexed Schedule.

SCHEDULE

ENDANGERED SPECIES

MAMMALS

Whale, Beluga (*Delphinapterus leucas*) Eastern Hudson Bay population

Béluga, population de l'est de la baie d'Hudson

Whale, Beluga (*Delphinapterus leucas*) Ungava Bay population

Béluga, population de la baie d'Ungava

Whale, North Pacific Right (*Eubalaena japonica*)

Baleine noire du Pacifique Nord

BIRDS

Sapsucker, Williamson's (*Sphyrapicus thyroideus*)

Pic de Williamson

REPTILES

Turtle, Blanding's (*Emydoidea blandingii*) Nova Scotia population

Tortue mouchetée, population de la Nouvelle-Écosse

FISH

Porbeagle (*Lamna nasus*)

Maraîche

Sturgeon, White (*Acipenser transmontanus*)

Esturgeon blanc

ARTHROPODS

Flower Moth, White (*Schinia bimatrix*)

Héliotín blanc satiné

Skipper, Ottoo (*Hesperia ottoe*)

Hespéri Ottoo

Enregistrement
TR/2005-115 Le 30 novembre 2005

LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL

**Décret accusant réception des évaluations faites
conformément au paragraphe 23(1) de la Loi**

C.P. 2005-1940 Le 15 novembre 2005

Sur recommandation du ministre de l'Environnement, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil accuse réception des évaluations faites conformément au paragraphe 23(1) de la *Loi sur les espèces en péril*^a par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) relativement aux espèces mentionnées à l'annexe ci-après.

ANNEXE

ESPÈCES EN VOIE DE DISPARITION

MAMMIFÈRES

Baleine noire du Pacifique Nord (*Eubalaena japonica*)

Whale, North Pacific Right

Béluga (*Delphinapterus leucas*) population de la baie d'Ungava

Whale, Beluga, Ungava Bay population

Béluga (*Delphinapterus leucas*) population de l'est de la baie d'Hudson

Whale, Beluga, Eastern Hudson Bay population

OISEAUX

Pic de Williamson (*Sphyrapicus thyroideus*)

Sapsucker, Williamson's

REPTILES

Tortue mouchetée (*Emydoidea blandingii*) population de la Nouvelle-Écosse

Turtle, Blanding's Nova Scotia population

POISSONS

Esturgeon blanc (*Acipenser transmontanus*)

Sturgeon, White

Maraîche (*Lamna nasus*)

Porbeagle

ARTHROPODES

Héliotín blanc satiné (*Schinia bimatrix*)

Flower Moth, White

Hespérie ottooé (*Hesperia ottoe*)

Skipper, Ottoo

^a S.C. 2002, c. 29

^a L.C. 2002, ch. 29

PLANTS

- Campion, Spalding's (*Silene spaldingii*)
Silène de Spalding
- Chestnut, American (*Castanea dentata*)
Châtaignier d'Amérique
- Lupine, Dense-flowered (*Lupinus densiflorus*)
Lupin densiflore
- Meconella, White (*Meconella oregana*)
Méconelle d'Orégon
- Owl-clover, Grand Coulee (*Orthocarpus barbatus*)
Orthocarpe barbu
- Phacelia, Branched (*Phacelia ramosissima*)
Phacélie rameuse
- Spike-primrose, Dense (*Epilobium densiflorum*)
Epilobe densiflore

MOSESSES

- Cord-moss, Rusty (*Entosthodon rubiginosus*)
Entosthodon rouilleux

THREATENED SPECIES**MAMMALS**

- Whale, Beluga (*Delphinapterus leucas*) Cumberland Sound population
Béluga, population de la baie Cumberland
- Whale, Fin (*Balaenoptera physalus*) Pacific population
Rorqual commun, population du Pacifique

REPTILES

- Racer, Eastern Yellow-bellied (*Coluber constrictor flaviventris*)
Couleuvre agile à ventre jaune de l'Est
- Turtle, Blanding's (*Emydoidea blandingii*) Great Lakes / St. Lawrence population
Tortue mouchetée, population des Grands Lacs et du Saint-Laurent

FISH

- Sculpin, "Eastslope" (*Cottus sp.*) St. Mary and Milk River populations
Chabot du versant est, populations des rivières St. Mary et Milk

ARTHROPODS

- Flower Moth, Verna's (*Schinia verna*)
Héliotin de Verna

PLANTS

- Fern, Mountain Holly (*Polystichum scopulinum*)
Polystic des rochers
- Iris, Dwarf Lake (*Iris lacustris*)
Iris lacustre
- Meadowfoam, Macoun's (*Limnanthes macounii*)
Limnanthe de Macoun
- Paintbrush, Cliff (*Castilleja rupicola*)
Castilléjie des rochers

PLANTES

- Silène de Spalding (*Silene spaldingii*)
Campion, Spalding's
- Châtaignier d'Amérique (*Castanea dentata*)
Chestnut, American
- Lupin densiflore (*Lupinus densiflorus*)
Lupine, Dense-flowered
- Méconelle d'Orégon (*Meconella oregana*)
Meconella, White
- Orthocarpe barbu (*Orthocarpus barbatus*)
Owl-clover, Grand Coulee
- Phacélie rameuse (*Phacelia ramosissima*)
Phacelia, Branched
- Epilobe densiflore (*Epilobium densiflorum*)
Spike-primrose, Dense

MOUSSES

- Entosthodon rouilleux (*Entosthodon rubiginosus*)
Cord-moss, Rusty

ESPÈCES MENACÉES**MAMMIFÈRES**

- Béluga (*Delphinapterus leucas*) population de la baie Cumberland
Whale, Beluga, Cumberland Sound population
- Rorqual commun (*Balaenoptera physalus*) population du Pacifique
Whale, Fin Pacific population

REPTILES

- Couleuvre agile à ventre jaune de l'Est (*Coluber constrictor flaviventris*)
Racer, Eastern Yellow-bellied
- Tortue mouchetée (*Emydoidea blandingii*) population des Grands Lacs et du Saint-Laurent
Turtle, Blanding's Great Lakes / St. Lawrence population

POISSONS

- Chabot du versant est (*Cottus sp.*) populations des rivières St. Mary et Milk
Sculpin, "Eastslope" St. Mary and Milk River populations

ARTHROPODES

- Héliotin de Verna (*Schinia verna*)
Flower Moth, Verna's

PLANTES

- Carex des sables (*Carex sabulosa*)
Sedge, Baikal
- Castilléjie des rochers (*Castilleja rupicola*)
Paintbrush, Cliff
- Chardon de Hill (*Cirsium hillii*)
Thistle, Hill's
- Iris lacustre (*Iris lacustris*)
Iris, Dwarf Lake

Phlox, Showy (*Phlox speciosa* ssp. *occidentalis*)
Phlox de l'Ouest

Rue-anemone, False (*Enemion biternatum*)
Isopyre à feuilles biternées

Sedge, Baikal (*Carex sabulosa*)
Carex des sables

Thistle, Hill's (*Cirsium hillii*)
Chardon de Hill

MOSESSES

Moss, Alkaline Wing-nerved (*Pterygoneurum kozlovii*)
Ptérygoneure de Koslov

SPECIES OF SPECIAL CONCERN

MAMMALS

Whale, Beluga (*Delphinapterus leucas*) Eastern High Arctic - Baffin Bay population
Béluga, population de l'est du Haut-Arctique et de la baie de Baffin

Whale, Beluga (*Delphinapterus leucas*) Western Hudson Bay population
Béluga, population de l'ouest de la baie d'Hudson

Whale, Fin (*Balaenoptera physalus*) Atlantic population
Rorqual commun, population de l'Atlantique

BIRDS

Murrelet, Ancient (*Synthliboramphus antiquus*)
Guillemot à cou blanc

REPTILES

Racer, Western Yellow-bellied (*Coluber constrictor mormon*)
Couleuvre agile à ventre jaune de l'Ouest

FISH

Pickereel, Grass (*Esox americanus vermiculatus*)
Brochet vermiculé

Sturgeon, Green (*Acipenser medirostris*)
Esturgeon vert

PLANTS

Goldenrod, Houghton's (*Solidago houghtonii*)
Verge d'or de Houghton

Pondweed, Hill's (*Potamogeton hillii*)
Potamot de Hill

Quillwort, Prototype (*Isoetes prototypus*)
Isoète prototype

Rose-mallow, Swamp (*Hibiscus moscheutos*)
Ketmie des marais

LICHENS

Glass-whiskers, Frosted (*Sclerophora peronella*) Nova Scotia population
Sclérophore givré, population de la Nouvelle-Écosse

Isopyre à feuilles biternées (*Enemion biternatum*)
Rue-anemone, False

Limnanthe de Macoun (*Limnanthes macounii*)
Meadowfoam, Macoun's

Phlox de l'Ouest (*Phlox speciosa* ssp. *occidentalis*)
Phlox, Showy

Polystic des rochers (*Polystichum scopulinum*)
Fern, Mountain Holly

MOUSSES

Ptérygoneure de Kozlov (*Pterygoneurum kozlovii*)
Moss, Alkaline Wing-nerved

ESPÈCES PRÉOCCUPANTES

MAMMIFÈRES

Béluga (*Delphinapterus leucas*) population de l'ouest de la baie d'Hudson
Whale, Beluga, Western Hudson Bay population

Béluga (*Delphinapterus leucas*) population de l'est du Haut-Arctique et de la baie de Baffin
Whale, Beluga, Eastern High Arctic - Baffin Bay population

Rorqual commun (*Balaenoptera physalus*) population de l'Atlantique
Whale, Fin, Atlantic population

OISEAUX

Guillemot à cou blanc (*Synthliboramphus antiquus*)
Murrelet, Ancient

REPTILES

Couleuvre agile à ventre jaune de l'Ouest (*Coluber constrictor mormon*)
Racer, Western Yellow-bellied

POISSONS

Brochet vermiculé (*Esox americanus vermiculatus*)
Pickereel, Grass

Esturgeon vert (*Acipenser medirostris*)
Sturgeon, Green

PLANTES

Verge d'or de Houghton (*Solidago houghtonii*)
Goldenrod, Houghton's

Potamot de Hill (*Potamogeton hillii*)
Pondweed, Hill's

Isoète prototype (*Isoetes prototypus*)
Quillwort, Prototype

Ketmie des marais (*Hibiscus moscheutos*)
Rose-mallow, Swamp

LICHENS

Sclérophore givré (*Sclerophora peronella*) population de la Nouvelle-Écosse
Glass-whiskers, Frosted Nova Scotia population

MOSSES

Cord-moss, Banded (*Entosthodon fascicularis*)
Entosthodon fasciculé

Moss, Pygmy Pocket (*Fissidens exilis*)
Fissident pygmée

MOUSSES

Entosthodon fasciculé (*Entosthodon fascicularis*)
Cord-moss, Banded

Fissident pygmée (*Fissidens exilis*)
Moss, Pygmy Pocket

EXPLANATORY NOTE

(*This note is not part of the Order.*)

The Order acknowledges receipt by the Governor in Council of the assessments of the status of 46 species done pursuant to paragraph 15(1)(a) and in accordance with subsection 23(1) of the *Species at Risk Act* (SARA) by the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC). The purpose of SARA is to prevent wildlife species from being extirpated or becoming extinct, to provide for the recovery of wildlife species that are extirpated, endangered or threatened as a result of human activity and to manage species of special concern to prevent them from becoming endangered or threatened.

SARA provides for assessments of indigenous Canadian wildlife species by establishing COSEWIC as an independent scientific body. COSEWIC meets once or twice annually to review information collected on species and assigns each species to one of seven categories — Extinct, Extirpated, Endangered, Threatened, Special Concern, Data Deficient or Not at Risk. Under subsection 27(1.1) of SARA, the Governor in Council, within nine months after receiving an assessment of the status of a species by COSEWIC, may review that assessment and may, on the recommendation of the Minister of the Environment, accept the assessment and add the species to the List of Wildlife Species at Risk set out in Schedule 1 to SARA (the List), decide not to add the species to the List, or refer the matter back to COSEWIC for further information or consideration. Before making a recommendation in respect of aquatic species, the Minister of the Environment must consult with the Minister of Fisheries and Oceans.

The Order of the Governor in Council acknowledging receipt of COSEWIC's assessment on the recommendation of the Minister of the Environment is the first step in this process. The 46 species that are the subject of the Order are species that the Minister of the Environment is considering for the purpose of their possible listing in Schedule 1 to SARA by the Governor in Council. These species were assessed as being extirpated, endangered, threatened or of special concern at COSEWIC's November 2003, May and November 2004 and May 2005 meetings.

The Minister of the Environment will take into account the assessments of these species and will consult with the Minister of Fisheries and Oceans as competent Minister for aquatic species, as well as provincial and territorial governments, Aboriginal peoples, wildlife management boards, stakeholders, and the Canadian public. Consultation documents have been prepared and circulated to stakeholder groups as well as posted on the *Species at Risk Act* Public Registry website (www.sararegistry.gc.ca). Once the consultation process is complete, the Minister of the Environment will make recommendations to the Governor in Council for the purpose of decisions made under subsection 27(1.1) of SARA.

NOTE EXPLICATIVE

(*Cette note ne fait pas partie du décret.*)

Le décret accuse réception par la gouverneure en conseil des évaluations de la situation de 46 espèces sauvages effectuées par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) en vertu de l'alinéa 15(1)a) et conformément au paragraphe 23(1) de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP). La LEP vise à prévenir la disparition — de la planète ou du Canada seulement — des espèces sauvages, à permettre le rétablissement de celles qui, par suite de l'activité humaine, ont disparu du pays, sont en voie de disparition ou menacées et à favoriser la gestion des espèces préoccupantes pour éviter qu'elles ne deviennent des espèces en voie de disparition ou menacées.

La LEP prévoit l'évaluation de la situation des espèces sauvages indigènes du Canada et pour ce faire, elle établit le COSEPAC comme entité scientifique indépendante. Le COSEPAC se réunit une ou deux fois par année afin d'examiner l'information recueillie sur les espèces et de classer chaque espèce dans l'une de sept catégories — disparue, disparue du pays, en voie de disparition, menacée, préoccupante, données insuffisantes ou non en péril. Le paragraphe 27(1.1) de la LEP prévoit que dans les neuf mois suivant la réception de l'évaluation de la situation d'une espèce effectuée par le COSEPAC, la gouverneure en conseil peut examiner l'évaluation et peut sur recommandation du ministre de l'Environnement, confirmer l'évaluation et inscrire l'espèce sur la liste des espèces en péril figurant à l'annexe 1 de la LEP (la liste), décider de ne pas inscrire l'espèce sur la liste ou renvoyer la question au COSEPAC pour renseignements supplémentaires ou pour réexamen. Avant de faire une recommandation à l'égard des espèces aquatiques, le ministre de l'Environnement doit consulter le ministre des Pêches et des Océans.

Le décret de la gouverneure en conseil accusant réception des évaluations du COSEPAC sur recommandation du ministre de l'Environnement est la première étape du processus. Les 46 espèces énumérées dans le décret sont celles que le ministre de l'Environnement prend en compte en vue d'une inscription possible par la gouverneure en conseil sur la liste figurant à l'annexe 1. Ces espèces ont été évaluées par le COSEPAC comme étant disparues, en voie de disparition, menacées ou préoccupantes lors des réunions de novembre 2003, mai et novembre 2004 et mai 2005.

Le ministre de l'Environnement prendra en compte les évaluations de la situation de ces espèces et consultera à la fois le ministre des Pêches et des Océans en tant que ministre compétent pour les espèces aquatiques, les administrations provinciales et territoriales, les peuples autochtones, les conseils de gestion des ressources fauniques, les intervenants et le public canadien. Des documents de consultation ont été préparés et distribués aux groupes d'intervenants; ils ont aussi été versés au registre public du site Web de la *Loi sur les espèces en péril* (www.registrellep.gc.ca). Lorsque le processus de consultation sera terminé, le ministre de l'Environnement fera une recommandation à la gouverneure en conseil en vue d'une décision aux termes du paragraphe 27(1.1) de la LEP.

Registration
SI/2005-116 November 30, 2005

FINANCIAL CONSUMER AGENCY OF CANADA

Order Fixing December 1, 2005 as the Date of the Coming into Force of Section 474 of the Act

P.C. 2005-1941 November 15, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 593 of the *Financial Consumer Agency of Canada Act*, assented to on June 14, 2001, being chapter 9 of the Statutes of Canada, 2001, hereby fixes December 1, 2005 as the day on which section 474 of that Act comes into force.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The Order fixes December 1, 2005 as the day on which section 474 of the *Financial Consumer Agency of Canada Act*, assented to on June 14, 2001, being chapter 9 of the Statutes of Canada, 2001, comes into force. That provision repeals subsections 23.1(4) and (5) of the *Office of the Superintendent of Financial Institutions Act*, which provide the enabling authority for the *Filing Penalties (Office of the Superintendent of Financial Institutions) Regulations*. Those Regulations have been repealed and their substance has been incorporated in the *Administrative Monetary Penalties (OSFI) Regulations*.

Enregistrement
TR/2005-116 Le 30 novembre 2005

LOI SUR L'AGENCE DE LA CONSOMMATION EN
MATIÈRE FINANCIÈRE DU CANADA

Décret fixant au 1^{er} décembre 2005 la date d'entrée en vigueur de l'article 474 de la Loi

C.P. 2005-1941 Le 15 novembre 2005

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 593 de la *Loi sur l'Agence de la consommation en matière financière du Canada*, sanctionnée le 14 juin 2001, chapitre 9 des Lois du Canada (2001), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 1^{er} décembre 2005 la date d'entrée en vigueur de l'article 474 de cette loi.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le décret fixe au 1^{er} décembre 2005 la date d'entrée en vigueur de l'article 474 de la *Loi sur l'Agence de la consommation en matière financière du Canada*, sanctionnée le 14 juin 2001, chapitre 9 des Lois du Canada (2001). Cet article abroge les paragraphes 23.1(4) et (5) de la *Loi sur le Bureau du surintendant des institutions financières*, lesquels confèrent le pouvoir de prendre le *Règlement sur les pénalités pour omission de fournir des relevés ou renseignements (Bureau du surintendant des institutions financières)*. Ce règlement a été abrogé et son contenu a été inclus dans le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (BSIF)*.

Registration

SI/2005-117 November 30, 2005

LABRADOR INUIT LAND CLAIMS AGREEMENT ACT

Order Fixing December 1, 2005 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Act

P.C. 2005-1944 November 15, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to section 27 of *An Act to give effect to the Labrador Inuit Land Claims Agreement and the Labrador Inuit Tax Treatment Agreement*, assented to on June 23, 2005, being chapter 27 of the Statutes of Canada, 2005, hereby fixes December 1, 2005 as the day on which that Act comes into force, other than sections 22 to 26, which came into force on assent.

EXPLANATORY NOTE*(This note is not part of the Order.)*

The Order in Council fixes December 1, 2005 as the day on which the *Labrador Inuit Land Claims Agreement Act*, comes into force, with the exception of sections 22 to 26 that came into force on assent.

That Act gives effect to the Labrador Inuit Land Claims Agreement and the Labrador Inuit Tax Treatment Agreement. It also includes consequential amendments to certain Acts.

The Labrador Inuit Land Claims Agreement was signed by the Government of Canada, the Government of Newfoundland and Labrador and the Labrador Inuit Association on January 22, 2005. The Agreement creates the Labrador Inuit Settlement Area of approximately 72,520 square kilometres in central and northern Labrador and sets out details of land ownership, resource management and sharing and self-government within that area. The Torngat Mountains National Park Reserve of Canada will also be created as a result of the Agreement. The national park reserve will become Canada's 42nd national park, and the first ever in Labrador.

Canada and Newfoundland and Labrador have each contributed equitably to the costs of settlement. The Province and Canada will provide funding to the Nunatsiavut Government which will, over time, assume the jurisdiction and responsibility for the delivery of programs and services to the Inuit and all residents in the Inuit Communities. The Nunatsiavut Government will increasingly contribute to the costs of its governance through its own source revenues. Canada and the Province will also be represented on boards and commissions created by the Agreement.

Enregistrement

TR/2005-117 Le 30 novembre 2005

LOI SUR L'ACCORD SUR LES REVENDICATIONS TERRITORIALES DES INUIT DU LABRADOR

Décret fixant au 1^{er} décembre 2005 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi

C.P. 2005-1944 Le 15 novembre 2005

Sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'article 27 de la *Loi portant mise en vigueur de l'Accord sur les revendications territoriales des Inuit du Labrador et de l'Accord sur le traitement fiscal des Inuit du Labrador*, sanctionnée le 23 juin 2005, chapitre 27 des Lois du Canada (2005), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 1^{er} décembre 2005 la date d'entrée en vigueur de cette loi, à l'exception des articles 22 à 26, lesquels sont entrés en vigueur à la sanction.

NOTE EXPLICATIVE*(La présente note ne fait pas partie du décret.)*

Le décret fixe au 1^{er} décembre 2005 la date d'entrée en vigueur de la *Loi sur l'Accord sur les revendications territoriales des Inuit du Labrador*, à l'exception des articles 22 à 26 qui sont entrés en vigueur à la sanction.

Cette loi met en vigueur l'Accord sur les revendications territoriales des Inuit du Labrador et l'Accord sur le traitement fiscal des Inuit du Labrador. Elle modifie aussi diverses lois en conséquence.

Le gouvernement du Canada, le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador et l'Association des Inuit du Labrador ont signé l'Accord sur les revendications territoriales des Inuit du Labrador le 22 janvier 2005. L'Accord crée la région du règlement des Inuit du Labrador, un territoire d'environ 72 520 kilomètres carrés dans la région du centre et du nord du Labrador, et précise les droits de propriété sur les terres, les modalités de gestion et de partage des ressources ainsi que les droits liés à l'exercice de l'autonomie gouvernementale dans cette région. La Réserve à Vocation de Parc National des Monts-Torngat du Canada sera aussi créée aux termes de l'Accord. Cette réserve deviendra le 42^e parc national, et le premier à être créé au Labrador.

Le Canada et la province de Terre-Neuve-et-Labrador ont tous deux contribué équitablement aux coûts du règlement. La province et le Canada financeront le gouvernement nunatsiavut qui, avec le temps, aura compétence et assumera les responsabilités en matière de prestation des programmes et des services aux Inuit et à tous les résidents des collectivités inuites. L'administration nunatsiavute contribuera progressivement aux frais de sa gouvernance par ses propres sources de revenus. Le Canada et la province seront représentés aux conseils et aux commissions créés aux termes de l'Accord.

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration No.	P.C. 2005	Department	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2005-335		Environment	Regulations Amending the Comprehensive Study List Regulations.....	2568
SOR/2005-336	1933	Prime Minister Public Service Commission	Special Appointment Regulations, No. 2005-12	2581
SOR/2005-337	1937	Health	Order Amending Schedule I to the Controlled Drugs and Substances Act...	2582
SOR/2005-338	1938	Finance	Fenner Dunlop (Bracebridge) Inc. Remission Order	2585
SOR/2004-339	1939	Citizenship and Immigration	Rules Amending the Federal Court Immigration and Refugee Protection Rules	2587
SOR/2005-340	1945	Justice	Rules Amending the Federal Courts Rules	2594
SOR/2005-341	1947	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulation (Part I, II and VI)	2599
SOR/2005-342	1948	Transport	Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Diverse Amendments) and the Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995	2618
SOR/2005-343	1952	Health	Order Amending Parts I and II of Schedule I to the Hazardous Products Act (Ice Hockey Helmets)(Miscellaneous Program)	2623
SOR/2005-344	1953	Health	Regulations Repealing the Hazardous Products (Ice Hockey Helmets) Regulations (Miscellaneous Program).....	2625
SOR/2005-345	2037	Environment Health	Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999	2626
SI/2005-114		Health	List of Pest Control Product Formulants and Contaminants of Health or Environmental Concern.....	2641
SI/2005-115	1940	Environment	Order Acknowledging Receipt of the Assessments Done Pursuant to Subsection 23(1) of the Species at Risk Act.....	2644
SI/2005-116	1941	Finance	Order Fixing December 1, 2005 as the Date of the Coming into Force of Section 474 of the Financial Consumer Agency of Canada Act.....	2648
SI/2005-117	1944	Indian Affairs and Northern Development	Order Fixing December 1, 2005 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Labrador Inuit Land Claims Agreement Act	2649

INDEX SOR: Statutory Instruments (Regulations)**SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)**Abbreviations: e — erratum
n — new
r — revises
x — revokes

Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments
Canadian Aviation Regulations (Parts I, II and VI) — Regulations Amending Aeronautics Act	SOR/2005-341	15/11/05	2599	
Comprehensive Study List Regulations — Regulations Amending..... Canadian Environmental Assessment Act	SOR/2005-335	10/11/05	2568	
Federal Court Immigration and Refugee Protection Rules — Rules Amending Immigration and Refugee Protection Act	SOR/2005-339	15/11/05	2587	
Federal Courts Rules — Rules Amending Federal Courts Act	SOR/2005-340	15/11/05	2594	
Fenner Dunlop (Bracebridge) Inc. Remission Order..... Customs Tariff	SOR/2005-338	15/11/05	2585	n
Hazardous Products (Ice Hockey Helmets) Regulations — Regulations Repealing .. Hazardous Products Act	SOR/2005-344	15/11/05	2625	
List of Pest Control Product Formulants and Contaminants of Health or Environmental Concern..... Pest Control Products Act	SI/2005-114	30/11/05	2641	n
Motor Vehicle Safety Regulations (Diverse Amendments) and the Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995 — Regulations Amending..... Motor Vehicle Safety Act	SOR/2005-342	15/11/05	2618	
Order Acknowledging Receipt of the Assessments Done Pursuant to Subsection 23(1) of the Act..... Species at Risk Act	SI/2005-115	30/11/05	2644	n
Order Fixing December 1, 2005 as the Date of the Coming into Force of Section 474 of the Act..... Financial Consumer Agency of Canada Act	SI/2005-116	30/11/05	2648	n
Order Fixing December 1, 2005 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Act..... Labrador Inuit Land Claims Agreement Act	SI/2005-117	30/11/05	2649	n
Parts I and II of Schedule I to the Hazardous Products Act (Ice Hockey Helmets) (Miscellaneous Program) — Order Amending..... Hazardous Products Act	SOR/2005-343	15/11/05	2623	
Schedule I to the Controlled Drugs and Substances Act — Order Amending Controlled Drugs and Substances Act	SOR/2005-337	15/11/05	2582	
Special Appointment Regulations, No. 2005-12..... Public Service Employment Act	SOR/2005-336	14/11/05	2581	n
Toxic Substances to Schedule 1 to the Environmental Protection Act, 1999 — Order Adding Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2005-345	21/11/05	2626	n

TABLE DES MATIÈRES DORS: Textes réglementaires (Règlements)
TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

N° d'enregistrement	C.P. 2005	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2005-335		Environnement	Règlement modifiant le Règlement sur la liste d'étude approfondie	2568
DORS/2005-336	1933	Premier ministre Commission de la fonction publique	Règlement n° 2005-12 portant affectation spéciale	2581
DORS/2005-337	1937	Santé	Décret modifiant l'annexe I de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances	2582
DORS/2005-338	1938	Finances	Décret de remise concernant Fenner Dunlop (Bracebridge) Inc.	2585
DORS/2005-339	1939	Citoyenneté et immigration	Règles modifiant les Règles de la Cour fédérale en matière d'immigration et de protection des réfugiés	2587
DORS/2005-340	1945	Justice	Règles modifiant les Règles des Cours fédérales.....	2594
DORS/2005-341	1947	Transport	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, II, et VI)	2599
DORS/2005-342	1948	Transport	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (modifications diverses) et le Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile	2618
DORS/2005-343	1952	Santé	Décret correctif modifiant les parties I et II de l'annexe I de la Loi sur les produits dangereux (casques de hockey sur glace)	2623
DORS/2005-344	1953	Santé	Règlement correctif visant l'abrogation du Règlement sur les produits dangereux (casques de hockey sur glace)	2625
DORS/2005-345	2037	Environnement Santé	Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	2626
TR/2005-114		Santé	Liste des formulants et des contaminants de produits antiparasitaires qui soulèvent des questions particulières en matière de santé ou d'environnement.....	2641
TR/2005-115	1940	Environnement	Décret accusant réception des évaluations faites conformément au paragraphe 23(1) de la Loi sur les espèces en péril	2644
TR/2005-116	1941	Finances	Décret fixant au 1 ^{er} décembre 2005 la date d'entrée en vigueur de l'article 474 de la Loi sur l'Agence de la consommation en matière financière du Canada	2648
TR/2005-117	1944	Affaires indiennes et Nord canadien	Décret fixant au 1 ^{er} décembre 2005 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi sur l'Accord sur les revendications territoriales des Inuit du Labrador	2649

INDEX DORS: Textes réglementaires (Règlements)**TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**
 Abréviations : e — erratum
 n — nouveau
 r — revise
 a — abroge

Règlements Lois	Enregistrement n°	Date	Page	Commentaires
Liste d'étude approfondie — Règlement modifiant le Règlement Évaluation environnementale (Loi canadienne)	DORS/2005-335	10/11/05	2568	
Règlement n° 2005-12 portant affectation spéciale Emploi dans la fonction publique (Loi)	DORS/2005-336	14/11/05	2581	n
Annexe I de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances — Décret modifiant Certaines drogues et d'autres substances (Loi)	DORS/2005-337	15/11/05	2582	
Fenner Dunlop (Bracebridge) Inc. — Décret de remise Tarif des douanes	DORS/2005-338	15/11/05	2585	n
Cour fédérale en matière d'immigration et de protection des réfugiés — Règles modifiant les Règles Immigration et la protection des réfugiées (Loi)	DORS/2005-339	15/11/05	2587	
Cours fédérales — Règles modifiant les Règles Cours fédérales (Loi)	DORS/2005-340	15/11/05	2594	
Aviation canadien (Parties I, II et VI) — Règlement modifiant le Règlement Aéronautique (Loi)	DORS/2005-341	15/11/05	2599	
Sécurité des véhicules automobiles (modifications diverses) et le Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile — Règlement modifiant le Règlement Sécurité automobile (Loi)	DORS/2005-342	15/11/05	2618	
Parties I et II de l'annexe I de la Loi sur les produits dangereux (casques de hockey sur glace) — Décret correctif modifiant Produits dangereux (Loi)	DORS/2005-343	15/11/05	2623	
Abrogation du Règlement sur les produits dangereux (casques de hockey sur glace) — Règlement correctif visant Produits dangereux (Loi)	DORS/2005-344	15/11/05	2625	
Substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) — Décret d'inscription Protection de l'environnement (1999)(Loi canadienne)	DORS/2005-345	21/11/05	2626	n
Liste des formulates et des contaminants de produits antiparasitaires qui soulèvent des questions particulières en matière de santé ou d'environnement Produits antiparasitaires (Loi)	TR/2005-114	30/11/05	2641	n
Évaluations faites conformément au paragraphe 23(1) de la Loi — Décret accusant réception Espèces en péril (Loi)	TR/2005-115	30/11/05	2644	n
Décret fixant au 1 ^{er} décembre 2005 la date d'entrée en vigueur de l'article 474 de la Loi Agence de la consommation en matière financière du Canada (Loi)	TR/2005-116	30/11/05	2648	n
Décret fixant au 1 ^{er} décembre 2005 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi Accord sur les revendications territoriales des Inuit du Labrador (Loi)	TR/2005-117	30/11/05	2649	n



If undelivered, return COVER ONLY to:
Government of Canada Publications
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Publications du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5