

PROPOSED REGULATIONS**RÈGLEMENTS PROJETÉS***Table of Contents**Table des matières*

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Pacific Pilotage Authority		Administration de pilotage du Pacifique	
Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations	3113	Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique	3113
Revenue Canada		Revenu Canada	
Regulations Amending the Determination of the Tariff Classification of Sugar, Molasses and Sugar Syrup Regulations	3119	Règlement modifiant le Règlement sur la détermination du classement tarifaire du sucre, de la mélasse et du sirop de sucre	3119
Transport Canada		Transports Canada	
Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Miscellaneous Program)	3122	Règlement correctif visant la modification du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses	3122

Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations

Statutory Authority

Pilotage Act

Sponsoring Agency

Pacific Pilotage Authority

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

Fondement législatif

Loi sur le pilotage

Organisme responsable

Administration de pilotage du Pacifique

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The Pacific Pilotage Authority is responsible for administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service within Canadian waters in and around the Province of British Columbia. With the approval of the Governor in Council, an authority shall make regulations prescribing tariffs of pilotage charges to be paid to that authority for pilotage.

The Authority has initiated an increase of 2 percent in its pilotage tariffs in all areas, with the exception of the Sand Heads, Triple Island and Cape Beale launch charges and 2 percent in its travel related tariffs. The port to port charge is to be increased to \$600 per occurrence.

Alternatives

The Authority is required by section 18 of the *Pilotage Act* to provide an efficient pilotage service in the interests of safety and is required to be financially self-sufficient. Revisions to the tariffs can only be made by amending the Regulations. The increase in tariff rates is necessary to maintain the Authority's financial self-sufficiency and is considered the only feasible option in order to maintain current service levels.

Benefits and Costs

These amendments will offset increased costs pertaining to the coastal and Fraser River pilots, travel expenses associated with pilotage assignments and head office operations and staff.

The tariff charge increases are intended to maintain the Authority's financial self-sufficiency which has stabilized since the last tariff increase on January 1, 1997. These increases are intended to offset the Authority's contract increases during 1998, resulting in a break even year for 1998.

The Authority continues every effort to reduce costs and operate with maximum efficiency. A five-year contract of service with the British Columbia Coast Pilots Ltd. is in effect, with expiry on December 31, 2000, with upcoming annual increases of 2.5 percent per annum.

The economic impact of this amendment will be absorbed by the users of the pilotage services, i.e., the shipping industry, as agreed with the Chamber of Shipping of British Columbia, which represents the industry in Western Canada. The impact of these changes is expected to be: (i) \$660,000 from the 2 percent tariff

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

L'Administration de pilotage du Pacifique a comme mandat d'administrer, par souci de sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes dans et autour de la province de la Colombie-Britannique. Avec l'autorisation du gouverneur en conseil, une administration établira un règlement prescrivant les tarifs de pilotage à payer à cette administration.

L'Administration a augmenté de 2 p. 100 ses tarifs de pilotage dans tous les secteurs, à l'exception des tarifs de mise à l'eau à Sand Heads, à Triple Island et à Cape Beale et a augmenté ses tarifs de déplacement de 2 p. 100. Les frais d'un port à un autre sont fixés à 600 \$ par mission.

Solutions envisagées

En vertu de l'article 18 de la *Loi sur le pilotage*, et dans l'intérêt de la sécurité, l'Administration se doit de fournir des services de pilotage efficaces et d'être financièrement autosuffisante. Seule la modification du Règlement permettra d'apporter les changements voulus aux tarifs. L'augmentation des tarifs est nécessaire pour permettre l'autosuffisance financière de l'Administration. Il s'agit également de la seule solution possible pouvant assurer le maintien des mêmes niveaux de service.

Avantages et coûts

Ces modifications compenseront les coûts accrus afférents aux pilotes dans les eaux côtières et sur le fleuve Fraser ainsi que les frais de déplacement associés aux missions de pilotage et aux opérations et au personnel du siège social.

Ces augmentations tarifaires visent à maintenir l'autosuffisance financière de l'Administration, laquelle autosuffisance s'est stabilisée depuis la dernière augmentation du 1^{er} janvier 1997. Ces augmentations visent à compenser les augmentations contractuelles de l'Administration en 1998, permettant d'atteindre le seuil de rentabilité en 1998.

L'Administration continue à faire tout son possible pour réduire ses coûts tout en maintenant une efficacité maximale. Un marché de services de cinq ans conclu avec la British Columbia Coast Pilots Ltd., qui expirera le 31 décembre 2000, prévoit des augmentations annuelles de 2,5 p. 100.

Les usagers des services de pilotage, c'est-à-dire l'industrie du transport, absorberont les incidences économiques de cette modification, tel qu'il a été convenu avec la Chamber of Shipping of British Columbia, qui représente cette industrie dans l'ouest du Canada. On prévoit que cette modification entraînera les

increase; and (ii) \$180,000 from the port to port increase to \$600 per occurrence.

Consultation

Following several meetings between the Authority and the Chamber of Shipping of British Columbia, which represents the shipping industry, the Chamber advised the Authority by letter dated July 16, 1997, that the Chamber had agreed in principle with the amendments. Provision for this amendment is made in the *1997 Federal Regulatory Plan*, under Proposal No. TC/97-5-L.

Compliance and Enforcement

The compliance mechanism is contained in the *Pilotage Act* and refers to the detention of a vessel until the necessary fees have been paid (section 45).

Contact

Mr. D. B. McLennan, Chairman, Pacific Pilotage Authority, 1199 West Hastings Street, Suite 300, Vancouver, British Columbia V6E 4G9, (604) 666-6771 (Telephone), (604) 666-1647 (Facsimile).

incidences suivantes : (i) 660 000 \$ provenant de l'augmentation tarifaire de 2 p. 100; (ii) 180 000 \$ provenant de l'augmentation des frais d'un port à l'autre qui atteindront 600 \$ par mission.

Consultations

À la suite une série de rencontres entre l'Administration et la Chamber of Shipping of British Columbia, qui représente l'industrie du transport, cette dernière a signifié à l'Administration, dans une lettre en date du 16 juillet 1997, qu'elle est généralement d'accord avec le projet d'amendement. La modification est prévue dans les *Projets de réglementation fédérale de 1997*, proposition n° TC/97-5-L.

Respect et exécution

Le mécanisme de surveillance de la conformité est prévu dans la *Loi sur le pilotage* et a rapport à la détention d'un vaisseau jusqu'au versement des tarifs nécessaires (article 45).

Personne-ressource

M. D. B. McLennan, Président, Administration de pilotage du Pacifique, 1199, rue Hastings Ouest, Bureau 300, Vancouver (Colombie-Britannique) V6E 4G9, (604) 666-6771 (téléphone), (604) 666-1647 (télécopieur).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to section 34^a of the *Pilotage Act*, that the Pacific Pilotage Authority proposes, pursuant to section 33 of that Act, to make the annexed *Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations*.

Any interested person who has reason to believe that any charge in the proposed Regulations is prejudicial to the public interest, including, without limiting the generality thereof, the public interest that is consistent with the national transportation policy set out in section 5 of the *Canada Transportation Act*^b, may file a notice of objection setting out the grounds therefor with the Canadian Transportation Agency within 30 days after the date of publication of this notice. The notice of objection should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the Canadian Transportation Agency, Ottawa, Ontario K1A 0N9.

D. B. McLENNAN
Chairman
Pacific Pilotage Authority

REGULATIONS AMENDING THE PACIFIC PILOTAGE TARIFF REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definition "harbour" or "port"¹ in section 2 of the *Pacific Pilotage Tariff Regulations*² is repealed.

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

^a S.C., 1996, c. 10, s. 251

^b S.C., 1996, c. 10

¹ SOR/96-91

² SOR/85-583

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 34^a de la *Loi sur le pilotage*, que l'Administration de pilotage du Pacifique, en vertu de l'article 33 de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*, ci-après.

Les intéressés qui ont des raisons de croire qu'un droit figurant dans le projet de règlement nuit à l'intérêt public, notamment l'intérêt public qui est compatible avec la politique nationale des transports énoncée à l'article 5 de la *Loi sur les transports au Canada*^b, peuvent déposer un avis d'opposition motivé auprès de l'Office des transports du Canada dans les 30 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la date de publication du présent avis et d'envoyer le tout à l'Office des transports du Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0N9.

Le président
Administration de pilotage du Pacifique
D. B. McLENNAN

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

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « havre » ou « port »¹, à l'article 2 du *Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*², est abrogée.

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

^a L.C. (1996), ch. 10, art. 251

^b L.C. (1996), ch. 10

¹ DORS/96-91

² DORS/85-583

“harbour” means a place set out in Part 1 of Schedule 1; (*havre*)
 “port” means a place set out in Part 2 of Schedule 1; (*port*)

2. The heading before section 6 and sections 6 to 12³ of Regulations are replaced by the following:

PILOTAGE CHARGES FOR AN ASSIGNMENT

6. For an assignment to a ship set out in column 1 of Schedule 2, in waters set out in column 2, the pilotage charge set out in column 3 multiplied by the pilotage unit is payable.

TIME CHARGES FOR BRIDGE WATCHES

7. (1) In addition to the pilotage charge for an assignment, for a period of bridge watch set out in column 1 of Schedule 3, the time charge set out in column 2 is payable in respect of the time of each pilot whose services are used.

(2) The time charge does not apply in respect of a ship that is being led, pushed or towed by another ship.

MINIMUM CHARGES

8. Despite sections 6 and 7, the total charges payable under those sections in respect of a ship are not less than \$563.38.

PORT-TO-PORT CHARGES

8.1 When a ship leaves a wharf or anchorage in a port or harbour and goes directly to a wharf or anchorage in another port or harbour, a port-to-port charge of \$600 per assignment is payable, in addition to the charges prescribed in sections 6 to 8.

CANCELLATION CHARGES

9. If a request for a pilotage service is cancelled after a pilot has been assigned, for a period set out in column 1 of Schedule 4, the cancellation charge set out in column 2 is payable in addition to any other charges.

OUT-OF-REGION CHARGES

10. In the following circumstances set out in column 1 of Schedule 5, the out-of-Region charge set out in column 2 is payable and calculated over the period set out in column 3 when a pilot

(a) embarks a ship or disembarks from a ship at a point outside the Region; or

(b) remains on board a ship when it leaves the Region and is carried back into the Region on board the same ship to resume piloting the ship.

TRANSPORTATION CHARGES

11. When a pilot incurs travel expenses that are directly associated with an assignment set out in column 1 of Schedule 6, the transportation charge set out in column 2 is payable.

PILOT BOAT AND HELICOPTER CHARGES

12. On each occasion that a pilot boat or helicopter is used to embark or disembark a pilot at a location set out in column 1 of Schedule 7, the charges set out in columns 2 and 3 are payable.

3. Schedules I⁴ and II⁴ to the Regulations are replaced by the following:

« havre » Endroit visé à la partie 1 de l'annexe 1. (*harbour*)

« port » Endroit visé à la partie 2 de l'annexe 1. (*port*)

2. L'intertitre précédant l'article 6 et les articles 6 à 12³ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

DROIT DE PILOTAGE PAR AFFECTATION

6. Pour toute affectation à un navire mentionné à la colonne 1 de l'annexe 2, dans les eaux visées à la colonne 2, le droit de pilotage prévu à la colonne 3 multiplié par l'unité de pilotage est exigible.

DROIT HORAIRE POUR UN QUART À LA PASSERELLE

7. (1) Pour chaque pilote dont les services sont utilisés, pour la période de quart à la passerelle mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 3, le droit horaire prévu à la colonne 2 est ajouté au droit de pilotage par affectation.

(2) Le droit horaire ne s'applique pas à l'égard d'un navire guidé, poussé ou remorqué par un autre navire.

DROIT MINIMUM

8. Malgré les articles 6 et 7, le total des droits exigibles à l'égard d'un navire en vertu de ces articles ne peut être inférieur à 563,38 \$.

DROIT D'UN PORT À UN AUTRE

8.1. Lorsqu'un navire quitte un quai ou un mouillage situés dans un port ou un havre pour se diriger directement vers un quai ou un mouillage se trouvant dans un autre port ou havre, un droit d'un port à un autre de 600 \$ par affectation est ajouté aux droits visés aux articles 6 à 8.

DROIT D'ANNULATION

9. Lorsqu'une demande de service de pilotage est annulée après l'affectation d'un pilote, pour la période visée à la colonne 1 de l'annexe 4, le droit d'annulation prévu à la colonne 2 est ajouté à tout autre droit.

DROIT À L'EXTÉRIEUR DE LA RÉGION

10. Selon les circonstances suivantes et mentionnées à la colonne 1 de l'annexe 5, le droit à l'extérieur de la région visé à la colonne 2 et calculé selon la période prévue à la colonne 3 est exigible lorsqu'un pilote :

a) embarque à bord d'un navire ou débarque d'un navire en un lieu situé à l'extérieur de la région;

b) reste à bord d'un navire qui quitte la région et revient dans la région à bord du même navire pour le piloter de nouveau.

DROIT DE DÉPLACEMENT

11. Lorsqu'un pilote engage des frais de déplacement qui sont directement liés à une affectation visée à la colonne 1 de l'annexe 6, le droit de déplacement prévu à la colonne 2 est exigible.

DROIT POUR BATEAU-PILOTE ET HÉLICOPTÈRE

12. Chaque fois qu'un bateau-pilote ou un hélicoptère est utilisé pour embarquer ou débarquer un pilote à l'endroit visé à la colonne 1 de l'annexe 7, les droits prévus aux colonnes 2 et 3 sont exigibles.

3. Les annexes I⁴ et II⁴ du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

³ SOR/96-91; SOR/97-21

⁴ SOR/97-21

³ DORS/96-91; DORS/97-21

⁴ DORS/97-21

SCHEDULE 1/ANNEXE 1
(Section 2/article 2)

HARBOURS AND PORTS/HAVRES ET PORTS

PART 1/PARTIE 1

HARBOURS/HAVRES

Bamfield	Gibsons	Nanoose Bay	Snug Cove
Bull Harbour	Horseshoe Bay	Ocean Falls	Squamish
Chemainus	Hot Springs Cove	Pender Harbour	Ucluelet
Comox	Kitimat	Port Alberni	Vancouver
Crofton	Ladysmith	Powell River	Victoria
Esquimalt	Nanaimo (including Harmac/ y compris Harmac)	Prince Rupert (Porpoise Harbour excluded/ Porpoise Harbour exclu)	

PART 2/PARTIE 2

PORTS

Alert Bay	Emilia Anchorage	Namu	Sand Heads
Bamberton	Forward Harbour (Winter Harbour)	Plumper Sound Anchorage	Stewart
Beaver Cove (Englewood)	Gold River	Porpoise Harbour	Tasu
Brittania Beach	Hardy Bay (Port Hardy)	Port Alice	Texada Mines
Campbell River	Harriet Harbour	Port McNeil	Toquart
Coal Harbour	Hatch Point	Port Mellon	Union Bay
Cowichan Bay	James Island	Port Simpson	Woodfibre
Deltaport	Klemtu	Port Tahsis	Yreka
Duncan Bay	Menzies Bay	Roberts Bank (West Shore Terminal / Terminus de l'Ouest)	Zeballos
		Rupert Inlet	

SCHEDULE 2
(Section 6)

PILOTAGE CHARGES FOR AN ASSIGNMENT

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Ship	Waters	Pilotage Charge (\$)
1.	any ship, other than a dead ship	waters, other than the Fraser River	2.423
2.	a dead ship	waters, other than the Fraser River	4.846
3.	any ship	Fraser River	2.806

ANNEXE 2
(article 6)

DROIT DE PILOTAGE PAR AFFECTATION

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Navire	Eaux	Droit de pilotage (\$)
1.	Navire autre qu'un navire mort	Eaux autres que le fleuve Fraser	2,423
2.	Navire mort	Eaux autres que le fleuve Fraser	4,846
3.	Tout navire	Fleuve Fraser	2,806

SCHEDULE 3
(Section 7)

TIME CHARGES FOR BRIDGE WATCHES

	Column 1	Column 2
Item	Period	Time Charge (\$)
1.	for the first 8 consecutive hours, per hour or part of an hour	121.73
2.	after 8 consecutive hours, an additional time charge, as follows:	
	(a) for not more than 15 minutes	50 per cent of the 8-hour charge set out in item 1
	(b) for more than 15 minutes, but not more than 30 minutes	100 per cent of the 8-hour charge set out in item 1
	(c) for more than 30 minutes but not more than 45 minutes	150 per cent of the 8-hour charge set out in item 1
	(d) for more than 45 minutes but not more than 60 minutes	200 per cent of the 8-hour charge set out in item 1
	(e) for more than 60 minutes	300 per cent of the 8-hour charge set out in item 1

ANNEXE 3
(article 7)

DROIT HORAIRE POUR UN QUART À LA PASSERELLE

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Période	Droit horaire (\$)
1.	Pour les 8 premières heures consécutives, par heure ou fraction d'heure	121,73
2.	Après 8 heures consécutives, un droit horaire supplémentaire calculé de la manière suivante :	
	a) 15 minutes ou moins	50 pour cent du droit pour 8 heures visé à l'article 1
	b) plus de 15 minutes sans dépasser 30 minutes	100 pour cent du droit pour 8 heures visé à l'article 1
	c) plus de 30 minutes sans dépasser 45 minutes	150 pour cent du droit pour 8 heures visé à l'article 1
	d) plus de 45 minutes sans dépasser 60 minutes	200 pour cent du droit pour 8 heures visé à l'article 1
	e) plus de 60 minutes	300 pour cent du droit pour 8 heures visé à l'article 1

SCHEDULE 4
(Section 9)

CANCELLATION CHARGES

Item	Column 1 Period	Column 2 Cancellation Charge \$
1.	for the first 3 hours or part of 3 hours after the assignment is made	365.89
2.	after the first 3 hours, an additional charge as follows: (a) if the pilot has not reported for the assignment, for each hour or part of an hour from the time the assignment is made until the time the pilot returns to the pilot's base or is reassigned (b) if the pilot has reported for the assignment, for each hour or part of an hour from the time the assignment is made until the time the assignment is cancelled	121.73 121.73

ANNEXE 4
(article 9)

DROIT D'ANNULATION

Article	Colonne 1 Période	Colonne 2 Droit d'annulation (\$)
1.	Pour les 3 premières heures ou fraction d'heure après l'affectation du pilote	365,89
2.	Après les 3 premières heures, un droit supplémentaire calculé de la manière suivante : a) si le pilote ne s'est pas rendu à son affectation, par heure ou fraction d'heure, à partir de son affectation jusqu'à son retour à sa base d'attache ou jusqu'à sa réaffectation b) si le pilote s'est rendu à son affectation, par heure ou fraction d'heure, à partir de son affectation jusqu'au moment de l'annulation de celle-ci	121,73 121,73

SCHEDULE 5
(Section 10)

OUT-OF-REGION CHARGES

Item	Column 1 Circumstances	Column 2 Out-of-Region Charge (\$) (per hour or part of an hour)	Column 3 Period
1.	to embark	121.73	from the time the pilot leaves the pilot's base until the pilot begins to pilot the ship
2.	to disembark	121.73	from the time the pilot ceases to pilot the ship until the pilot returns to the pilot's base
3.	to remain on board	121.73	from the time the pilot ceases to pilot the ship until the pilot resumes piloting the ship

ANNEXE 5
(article 10)

DROIT À L'EXTÉRIEUR DE LA RÉGION

Article	Colonne 1 Circumstances	Colonne 2 Droit à l'extérieur de la région, par heure ou fraction d'heure (\$)	Colonne 3 Période
1.	Embarquer à bord d'un navire	121,73	À partir du moment où le pilote quitte sa base d'attache jusqu'à ce qu'il commence à piloter le navire
2.	Débarquer d'un navire	121,73	À partir du moment où le pilote cesse de piloter le navire jusqu'à ce qu'il retourne à sa base d'attache
3.	Rester à bord	121,73	À partir du moment où le pilote cesse de piloter le navire jusqu'à ce qu'il recommence à le piloter

SCHEDULE 6
(Section 11)

TRANSPORTATION CHARGES

Item	Column 1 Assignment	Column 2 Transportation Charges (\$)
1.	a harbour or port assignment in the Areas	82
2.	an assignment on the Fraser River	121
3.	a northern assignment	1,078
4.	a Prince Rupert assignment	323
5.	a southern assignment	323
6.	any Area when a pilot has begun travel and the assignment is cancelled	82

ANNEXE 6
(article 11)

DROIT DE DÉPLACEMENT

Article	Colonne 1 Affectation	Colonne 2 Droit de déplacement (\$)
1.	Affectation dans un havre ou port de la zone	82
2.	Affectation sur le fleuve Fraser	121
3.	Affectation nord	1 078
4.	Affectation Prince Rupert	323
5.	Affectation sud	323
6.	Toute zone, lorsque le pilote a commencé à se déplacer et que l'affectation a été annulée	82

SCHEDULE 7
(Section 12)

PILOT BOAT AND HELICOPTER CHARGES

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Location	Charges (\$)	Additional Charge
1.	Brotchie Ledge	238	n/a
2.	Sand Heads	1,100	n/a
3.	Triple Islands	1,147	n/a
4.	Cape Beale	4,800	n/a
5.	English Bay	168	\$42 for each period of 15 minutes that a pilot boat is detained on standby
6.	the entrance to Nanaimo Harbour	495	n/a
7.	any place other than a pilot boarding station	1,952	n/a

COMING INTO FORCE

4. These Regulations come into force on January 1, 1998.

[39-1-o]

ANNEXE 7
(article 12)

DROIT POUR BATEAU-PILOTE ET HÉLICOPTÈRE

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Endroit	Droit (\$)	Droit supplémentaire (\$)
1.	Chaussée Brotchie	238	s/o
2.	Sand Heads	1 100	s/o
3.	Îles Triple	1 147	s/o
4.	Cap Beale	4 800	s/o
5.	Baie English	168	42 \$ pour chaque période de 15 minutes durant laquelle un bateau-pilote est retenu en poste
6.	Entrée du havre de Nanaimo	495	s/o
7.	Endroit autre qu'une station d'embarquement des pilotes	1 952	s/o

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 1998.

[39-1-o]

Regulations Amending the Determination of the Tariff Classification of Sugar, Molasses and Sugar Syrup Regulations

Statutory Authority

Customs Act

Sponsoring Department

Revenue Canada

Règlement modifiant le Règlement sur la détermination du classement tarifaire du sucre, de la mélasse et du sirop de sucre

Fondement législatif

Loi sur les douanes

Ministère responsable

Revenu Canada

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The *Determination of the Tariff Classification of Sugar, Molasses and Sugar Syrup Regulations* specify the methods to be used to determine the appropriate tariff classification of sugar, molasses and sugar syrup. In particular, these Regulations incorporate by reference the methodology accepted by the International Commission for Uniform Methods of Sugar Analysis (ICUMSA) for use in the laboratory analysis of sugar.

On the basis of consultations it has undertaken, the Department has decided not to repeal the existing Regulations at this time, but rather retain and update the existing provisions to reflect any changes to the ICUMSA standard. Accordingly, section 3 of the Regulations is being amended to reflect the 1986 revision and 1994 rewrite of that standard and to make provision for any future changes that the ICUMSA may make.

The sugar industry accepts the "settlement POL" as a means of setting the transaction price for all raw sugar transactions and as representing the average degree of sugar polarization as analyzed by the buyer and the seller. In cases where the two parties have obtained opposing measurements that differ by 0.25°, an independent third-party measurement is taken and the average of the two closest measurements is accepted. This is an internationally accepted practice and it follows ICUMSA standards.

Alternatives

Although the Department originally contemplated the repeal of these Regulations, it was decided that converting the regulatory requirement for the sugar testing method into a simple guideline would leave no enforceable means of ensuring uniformity in the methods to be followed in determining the tariff classification of sugar, molasses and sugar syrup. As well, the repeal of these Regulations would need to be accompanied by a legislative amendment that would provide for a non-regulatory means of approving the testing methods. Therefore, the repeal of the Regulations would not be desirable at this time.

This amendment is, at present, the only means of ensuring that the incorporation by reference to the ICUMSA method for sugar testing is kept current.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Le *Règlement sur la détermination du classement tarifaire du sucre, de la mélasse et du sirop de sucre* précise les méthodes à utiliser pour déterminer le classement tarifaire pertinent du sucre, de la mélasse et du sirop de sucre. Plus particulièrement, le Règlement incorpore, par voie de référence, les méthodes devant servir à l'analyse de laboratoire du sucre et qui ont été acceptées par la Commission internationale pour l'unification des méthodes d'analyse du sucre (ICUMSA).

En tenant compte des délibérations qu'il a tenues, le Ministère a décidé de ne pas abroger le Règlement actuel en ce moment, mais plutôt d'en conserver les dispositions et de les mettre à jour afin que s'y reflètent toutes les modifications apportées à la norme fixée par l'ICUMSA. Ainsi, l'article 3 du Règlement est modifié pour tenir compte de la révision de 1986 et de la nouvelle rédaction de 1994 de cette norme ainsi que prévoir toutes les prochaines modifications que l'ICUMSA peut apporter.

L'industrie sucrière accepte « l'établissement de la polarisation » en tant que moyen d'établir le prix de vente pour toutes les transactions de sucre brut. De plus, il représente le degré moyen de polarisation du sucre, tel qu'il est analysé par l'acheteur et le vendeur. Dans les cas où les deux parties ont obtenu des mesures qui diffèrent de 0,25°, une tierce partie indépendante prend la mesure et la moyenne des deux mesures les plus proches devient la mesure acceptée. Cette procédure est acceptée à l'échelle internationale et respecte les normes fixées par l'ICUMSA.

Solutions envisagées

Bien qu'à l'origine le Ministère ait envisagé l'abrogation du Règlement, il a été décidé que le fait de convertir l'exigence réglementaire de la méthode d'analyse du sucre en une simple ligne directrice ne laisserait aucun moyen d'assurer l'uniformité dans les méthodes à suivre pour déterminer le classement tarifaire du sucre, de la mélasse et du sirop de sucre. De plus, l'abrogation du Règlement se devrait d'être assortie d'une modification législative qui stipulerait un moyen non réglementaire d'approuver les méthodes d'analyse. Par conséquent, l'abrogation du Règlement ne serait pas souhaitable pour le moment.

Cette modification est, actuellement, le seul moyen de s'assurer que l'incorporation par voie de référence à la méthode de l'ICUMSA en ce qui concerne l'analyse du sucre est mise à jour.

Benefits and Costs

The cost of implementing this amendment is negligible. The principal benefit will be the updating of the sampling and testing procedure for sugar analysis, which will now be aligned in the Regulations with the most recently accepted ICUMSA method. Since this amendment also makes provision for any future updates to that method, it will eliminate the need for repeated changes to section 3 of the Regulations to reflect such updates.

Consultation

Revenue Canada consulted with the Canadian Sugar Institute (CSI), which represents all of the cane sugar refiners in the country and, thus, all of the importers involved. The Department also sought the CSI's input for the wording of the actual draft amendment and for other information relevant to the Regulations. Consultations undertaken during the course of the government-wide regulatory review conducted in 1993 indicated a desire to retain the Regulations for purposes of certainty, but it was also noted by the CSI at the time that they would need updating in order to reflect periodic changes to the standard sugar testing method.

Details of this particular amendment are not contained in the *1997 Federal Regulatory Plan*, but are covered by the general initiative RC/R-29-L.

Compliance and Enforcement

Sugar of a polarization of less than 99.5°, when imported from a country entitled to the benefits of the British Preferential Tariff or the General Preferential Tariff, will generally not require sampling for testing purposes, since raw sugar imported from such countries is free of customs duty.

Sampling and testing by the Department will only be required in the few cases where there is doubt as to whether the sugar is indeed raw sugar: that is, where the polarization of the sugar is more than 99.5°. On a periodic basis, samples may be taken by a customs inspector from each sugar lot at the time of importation, for compliance and verification purposes. This will not, however, require any increase in resources beyond the very few that are currently used by the Department for sugar sampling and testing activities.

For the testing of sugar, the Department's laboratory follows the internationally accepted procedures.

Contact

Deborah Mosher, Tariff Administrator, Trade Administration Branch, Revenue Canada, Connaught Building, 6th Floor, 555 Mackenzie Avenue, Ottawa, Ontario K1A 0L5, (613) 954-7000 (Telephone), (613) 954-9646 (Fascimile).

Avantages et coûts

Les coûts de mise en œuvre de cette modification sont négligeables. Le principal avantage tient dans la mise à jour de la procédure d'échantillonnage et d'analyse en ce qui concerne l'analyse du sucre, qui concordera maintenant dans le Règlement avec la méthode de l'ICUMSA qui est alors acceptée. Étant donné que cette modification prévoit également toutes les prochaines mises à jour de cette méthode, cela éliminera la nécessité de modifier très souvent l'article 3 du Règlement pour tenir compte de telles mises à jour.

Consultations

Revenu Canada a consulté l'Institut canadien du sucre (ICS) qui représente tous les raffineurs de cannes à sucre du pays, et par conséquent, tous les importateurs concernés. Le Ministère a aussi demandé l'assistance de l'ICS en ce qui concerne le libellé du projet de modification actuel ainsi que pour d'autres renseignements ayant rapport au Règlement. Au cours de l'examen réglementaire qui a été effectué en 1993 à l'échelle de l'administration fédérale, les personnes consultées ont indiqué qu'elles voulaient conserver le Règlement pour plus de certitude, mais l'ICS a souligné à ce moment-là le fait que le Règlement devrait être mis à jour régulièrement pour tenir compte des modifications périodiques qui sont apportées à la méthode courante d'analyse du sucre.

Les détails de cette modification particulière ne figurent pas aux *Projets de réglementation fédérale de 1997*, mais ils sont englobés par l'initiative générale RC/R-29-F.

Respect et exécution

Le sucre d'une polarisation inférieure à 99,5°, lorsqu'il est importé d'un pays bénéficiant du Tarif de préférence britannique ou du Tarif de préférence général, ne nécessitera pas généralement d'échantillon aux fins d'analyse, étant donné que le sucre brut importé de tels pays est en franchise des droits de douane.

Le Ministère procédera à l'échantillonnage et à l'analyse du produit uniquement dans les cas où il a des doutes quant à savoir si le sucre est vraiment du sucre brut, c'est-à-dire, lorsque la polarisation du sucre dépasse 99,5°. L'inspecteur des douanes peut prélever périodiquement des échantillons de chaque lot de sucre au moment de l'importation, pour les besoins de l'observation et de la vérification. Toutefois, ceci ne devrait pas générer d'augmentation au niveau des ressources peu nombreuses, dont se sert le Ministère en ce moment pour les activités d'analyse et d'échantillonnage du sucre.

En ce qui concerne l'analyse du sucre, le laboratoire du Ministère suit les procédures qui sont acceptées à l'échelle internationale.

Personne-ressource

Deborah Mosher, Administratrice du Tarif, Direction générale de l'administration des politiques commerciales, Revenu Canada, Édifice Connaught, 6^e étage, 555, avenue Mackenzie, Ottawa (Ontario) K1A 0L5, (613) 954-7000 (téléphone), (613) 954-9646 (télécopieur).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 164(3) of the *Customs Act*^a, that the Governor in Council proposes, pursuant to

^a R.S., 1985, c. 1 (2nd Supp.)

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 164(3) de la *Loi sur les douanes*^a, que le Gouverneur en

^a L.R. (1985), ch. 1 (2^e suppl.)

paragraph 164(1)(f) of that Act, to make the annexed *Regulations Amending the Determination of the Tariff Classification of Sugar, Molasses and Sugar Syrup Regulations*.

Interested persons may make representations to the Minister of National Revenue concerning the proposed Regulations within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to the Minister of National Revenue, Connaught Building, 7th Floor, 555 Mackenzie Avenue, Ottawa, Ontario K1A 0L5. The representations should also stipulate those parts of the representations that should not be disclosed pursuant to the *Access to Information Act*, in particular pursuant to sections 19 and 20 of that Act, the reason why those parts should not be disclosed and the period during which they should remain undisclosed. The representations should also stipulate those parts of the representations in respect of which there is no objection to disclosure pursuant to the *Access to Information Act*.

September 17, 1997

MICHEL GARNEAU
Assistant Clerk of the Privy Council

**REGULATIONS AMENDING THE DETERMINATION OF
THE TARIFF CLASSIFICATION OF SUGAR, MOLASSES
AND SUGAR SYRUP REGULATIONS**

AMENDMENT

1. Section 3 of the *Determination of the Tariff Classification of Sugar, Molasses and Sugar Syrup Regulations*¹ is replaced by the following:

3. The tariff classification for sugar shall be determined from the results of analysis for polarization obtained by following the method adopted by ICUMSA and known as Method No. 1, first issued in 1958, as amended from time to time.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on September 17, 1997.

[39-1-o]

conseil, en vertu de l'alinéa 164(1)f) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la détermination du classement tarifaire du sucre, de la mélasse et du sirop de sucre*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement, dans les 60 jours suivant la date de publication du présent avis, au Ministre du Revenu national, Édifice Connaught, 7^e étage, 555, avenue Mackenzie, Ottawa (Ontario) K1A 0L5. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis. Ils doivent également y indiquer, d'une part, lesquelles des observations peuvent être divulguées en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et, d'autre part, lesquelles sont soustraites à la divulgation en vertu de cette loi, notamment aux termes des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-divulgence.

Le 17 septembre 1997

Le greffier adjoint du Conseil privé
MICHEL GARNEAU

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA
DÉTERMINATION DU CLASSEMENT TARIFAIRE DU
SUCRE, DE LA MÉLASSE ET DU SIROP DE SUCRE**

MODIFICATION

1. L'article 3 du *Règlement sur la détermination du classement tarifaire du sucre, de la mélasse et du sirop de sucre*¹ est remplacé par ce qui suit :

3. Le classement tarifaire du sucre est déterminé d'après les résultats d'une analyse de polarisation obtenus selon la méthode de l'ICUMSA appelée « méthode n° 1 », publiée en 1958, avec ses modifications successives.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 17 septembre 1997.

[39-1-o]

¹ SOR/86-951

¹ DORS/86-951

Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Miscellaneous Program)

Statutory Authority

Transportation of Dangerous Goods Act, 1992

Sponsoring Department

Transport Canada

Règlement correctif visant la modification du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses

Fondement législatif

Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses

Ministère responsable

Transports Canada

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

This submission reflects a non-substantive change to subsection 7.33.1(6) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*.

The references to subsection (4) and paragraph (4)(b) in subsection 7.33.1(6) have been corrected to read subsection (5) and paragraph (5)(b) respectively. This editorial error occurred at the time SOR/95-547 was made.

It is expected that this change will have little impact on Canadians. The Miscellaneous Amendments Program was developed to streamline the regulatory process as well as to reduce costs.

Contact

Frank Ritchie, Chief, International and Rail Special Regulatory Projects, Regulatory Affairs, Transport Canada, Place de Ville, Tower C, 9th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 998-5268 (Telephone).

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

La modification apportée au paragraphe 7.33.1(6) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* ne change pas le fond.

Les renvois au paragraphe (4) et à l'alinéa (4)b) du paragraphe 7.33.1(6) ont été corrigés respectivement au paragraphe (5) et à l'alinéa (5)b). L'erreur d'édition s'est produite lors de la prise du DORS/95-547.

Nous prévoyons que cette modification aura une faible incidence sur les Canadiens. Le programme des règlements correctifs vise à rationaliser le processus de réglementation ainsi qu'à réduire les coûts.

Personne-ressource

Frank Ritchie, Chef, Projets de réglementation internationale et ferroviaire, Affaires réglementaires, Transports Canada, Place de Ville, Tour C, 9^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 998-5268 (téléphone).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to section 30 of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*^a, that the Governor in Council proposes, pursuant to paragraph 27(h) of that Act, to make the annexed *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Miscellaneous Program)*.

Interested persons may make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations within 15 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be addressed to Frank Ritchie, Chief, International and Rail Special Regulatory Projects, Regulatory Affairs, Transport Canada, Place de Ville, Tower C,

^a S.C., 1992, c. 34

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 30 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*^a, que le Gouverneur en conseil, en vertu de l'alinéa 27h) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement correctif visant la modification du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 15 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la date de publication du présent avis et d'envoyer le tout à Frank Ritchie, Chef, Projets de réglementation internationale et ferroviaire, Affaires réglementaires, Transports Canada, Place de

^a L.C. (1992), ch. 34

9th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 998-5268 (Telephone), (613) 993-5925 (Facsimile).

September 17, 1997

MICHEL GARNEAU
Assistant Clerk of the Privy Council

Ville, Tour C, 9^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 998-5268 (téléphone), (613) 993-5925 (télécopieur).

Le 17 septembre 1997

Le greffier adjoint du Conseil privé
MICHEL GARNEAU

**REGULATIONS AMENDING THE TRANSPORTATION
OF DANGEROUS GOODS REGULATIONS
(MISCELLANEOUS PROGRAM)**

AMENDMENT

1. The portion of subsection 7.33.1(6)¹ of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*² before paragraph (a) is replaced by the following:

(6) A tank referred to in subsection (5) is considered to have been tested in accordance with subsection 178.341-7 of clause 5.6 of CSA Preliminary Standard B620-1987, *Highway Tanks and Portable Tanks for the Transportation of Dangerous Goods*, dated October 1987 and amended February 1992, for the purposes of paragraph (5)(b), if the tank was tested at the time of manufacture

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on September 17, 1997.

[39-1-o]

**RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT LA MODIFICATION
DU RÈGLEMENT SUR LE TRANSPORT DES
MARCHANDISES DANGEREUSES**

MODIFICATION

1. Le passage du paragraphe 7.33.1(6)¹ du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*² précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(6) Toute citerne visée au paragraphe (5) est réputée avoir été mise à l'essai selon le paragraphe 178.341-7 de l'article 5.6 de la norme préliminaire n° B620-1987 de l'ACNOR intitulée *Citernes routières et citernes amovibles pour le transport des marchandises dangereuses*, publiée en juin 1990 et modifiée en février 1992, pour l'application de l'alinéa (5)b) si, lors de sa fabrication, elle a été mise à l'essai :

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 17 septembre 1997.

[39-1-o]

¹ SOR/95-547
² SOR/85-77

¹ DORS/95-547
² DORS/85-77