

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, JUNE 6, 2001

OTTAWA, LE MERCREDI 6 JUIN 2001

Statutory Instruments 2001

Textes réglementaires 2001

SOR/2001-176 to 186 and SI/2001-63 to 70

DORS/2001-176 à 186 et TR/2001-63 à 70

Pages 990 to 1082

Pages 990 à 1082

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 3, 2001 and at least every second Wednesday thereafter.

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

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

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

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

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

AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* Partie II est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 3 janvier 2001 et au moins tous les deux mercredis par la suite.

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

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

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

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

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

Registration
SOR/2001-176 15 May, 2001

AERONAUTICS ACT

Regulations Amending the Air Services Charges Regulations

The Minister of Transport, pursuant to subsection 4.4(2)^a of the *Aeronautics Act* and section 2 of the *Ministerial Regulations Authorization Order*, made by Order in Council P.C. 1986-1348 of June 5, 1986^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Air Services Charges Regulations*.

Ottawa, May 15, 2001

David M. Collenette
Minister of Transport

REGULATIONS AMENDING THE AIR SERVICES CHARGES REGULATIONS

AMENDMENTS EFFECTIVE JUNE 1, 2001

1. Subsection 3(6)¹ of the *Air Services Charges Regulations*² is replaced by the following:

(6) Sections 4, 5, 9, 10 and 17 do not apply in respect of the landing of an aircraft in distress at an airport other than the airport of the intended destination.

2. The portion of subsection 4(1)³ of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

4. (1) Subject to subsection (2) and section 9, in respect of a domestic flight, for each landing of an aircraft, the landing charge, per 1 000 kg or fraction thereof of the weight of the aircraft, is

3. The portion of subsection 5(1)³ of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

5. (1) Subject to subsection (2) and section 9, in respect of an international flight, for each landing of an aircraft, the landing charge, per 1 000 kg or fraction thereof of the weight of the aircraft, is

4. Section 7⁴ of the Regulations is repealed.

5. (1) Paragraph 10(3)(b)³ of the Regulations is repealed.

(2) Subsection 10(5)³ of the Regulations is repealed.

6. Section 11⁵ of the Regulations and the heading⁶ before it are repealed.

7. Subsection 17(4)⁶ of the Regulations is repealed.

8. Part 10⁵ of Schedule I to the Regulations is repealed.

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

^b SOR/86-631

¹ SOR/93-487

² SOR/85-414; SOR/91-85

³ SOR/96-292

⁴ SOR/99-1

⁵ SOR/2000-274

⁶ SOR/91-85

Enregistrement
DORS/2001-176 15 mai 2001

LOI SUR L' AÉRONAUTIQUE

Règlement modifiant le Règlement sur les redevances des services aéronautiques

En vertu du paragraphe 4.4(2)^a de la *Loi sur l' aéronautique* et de l' article 2 du *Décret autorisant la prise de règlements ministériels*, pris par le décret C.P. 1986-1348 du 5 juin 1986^b, le ministre des Transports prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les redevances des services aéronautiques*, ci-après.

Ottawa, le 15 mai 2001

Le ministre des Transports,
David M. Collenette

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES REDEVANCES DES SERVICES AÉRONAUTIQUES

MODIFICATIONS ENTRANT EN VIGUEUR LE 1^{ER} JUIN 2001

1. Le paragraphe 3(6)¹ du Règlement sur les redevances des services aéronautiques² est remplacé par ce qui suit :

(6) Les articles 4, 5, 9, 10 et 17 ne s' appliquent pas à l' atterrissage d' un aéronef en détresse à un aéroport qui n' est pas celui de la destination prévue.

2. Le passage du paragraphe 4(1)³ du même règlement précédant l' alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

4. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et de l' article 9, dans le cas d' un vol intérieur, pour chaque atterrissage d' un aéronef, la redevance d' atterrissage, par tranche de 1 000 kg ou moins de la masse de l' aéronef, est :

3. Le passage du paragraphe 5(1)³ du même règlement précédant l' alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

5. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et de l' article 9, dans le cas d' un vol international, pour chaque atterrissage d' un aéronef, la redevance d' atterrissage, par tranche de 1 000 kg ou moins de la masse de l' aéronef, est :

4. L' article 7⁴ du même règlement est abrogé.

5. (1) L' alinéa 10(3)(b)³ du même règlement est abrogé.

(2) Le paragraphe 10(5)³ du même règlement est abrogé.

6. L' article 11⁵ du même règlement et l' intertitre⁶ le précédant sont abrogés.

7. Le paragraphe 17(4)⁶ du même règlement est abrogé.

8. La partie 10⁵ de l' annexe I du même règlement est abrogée.

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

^b DORS/86-631

¹ DORS/93-487

² DORS/85-414; DORS/91-85

³ DORS/96-292

⁴ DORS/99-1

⁵ DORS/2000-274

⁶ DORS/91-85

9. Parts 13 to 15⁷ of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:**PART 13****MONT-JOLI AIRPORT**

- 1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$31.32**
- 2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$32.24**

TABLE

	Column I	Column II	Column III	Column IV
		Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft		International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft
Item	Aircraft Weight	(\$)	Aircraft Weight	(\$)
1.	Not more than 21 000 kg	8.92	Not more than 30 000 kg	11.57
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	11.26	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	14.24
3.	More than 45 000 kg	13.39	More than 70 000 kg	19.72

PART 14**PENTICTON AIRPORT**

- 1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$16.25**
- 2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$16.74**

TABLE

	Column I	Column II	Column III	Column IV
		Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft		International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft
Item	Aircraft Weight	(\$)	Aircraft Weight	(\$)
1.	Not more than 21 000 kg	4.63	Not more than 30 000 kg	6.01
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	5.84	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	7.39
3.	More than 45 000 kg	6.95	More than 70 000 kg	10.22

PART 15**PORT HARDY AIRPORT**

- 1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$23.00**
- 2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$23.67**

TABLE

	Column I	Column II	Column III	Column IV
		Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft		International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft
Item	Aircraft Weight	(\$)	Aircraft Weight	(\$)
1.	Not more than 21 000 kg	6.55	Not more than 30 000 kg	8.51
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	8.28	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	10.47
3.	More than 45 000 kg	9.83	More than 70 000 kg	14.46

⁷ SOR/99-1; SOR/2000-274

9. Les parties 13 à 15⁷ de l'annexe I du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

PARTIE 13

AÉROPORT DE MONT-JOLI

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 31,32 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 32,24 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	8,92	Au plus 30 000 kg	11,57
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	11,26	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	14,24
3.	Plus de 45 000 kg	13,39	Plus de 70 000 kg	19,72

PARTIE 14

AÉROPORT DE PENTICTON

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 16,25 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 16,74 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	4,63	Au plus 30 000 kg	6,01
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	5,84	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	7,39
3.	Plus de 45 000 kg	6,95	Plus de 70 000 kg	10,22

PARTIE 15

AÉROPORT DE PORT HARDY

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 23,00 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 23,67 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	6,55	Au plus 30 000 kg	8,51
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	8,28	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	10,47
3.	Plus de 45 000 kg	9,83	Plus de 70 000 kg	14,46

⁷ DORS/99-1; DORS/2000-274

- 10. Part 17⁴ of Schedule I to the Regulations is repealed. 10. La partie 17⁴ de l'annexe I du même règlement est abrogée.**
- 11. Parts 19⁵ and 20⁵ of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:**

PART 19

ST. ANTHONY AIRPORT

- 1. Minimum domestic flight landing charge and international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$45.77**

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	9.84	Not more than 30 000 kg	12.75
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	12.64	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	17.60
3.	More than 45 000 kg	14.79	More than 70 000 kg	23.68

PART 20

ST-HUBERT AIRPORT

- 1. Minimum domestic flight landing charge and international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$16.18**

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.48	Not more than 30 000 kg	4.48
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.36	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	5.99
3.	More than 45 000 kg	5.16	More than 70 000 kg	8.05

- 11. Les parties 19⁵ et 20⁵ de l'annexe I du même règlement sont remplacées par ce qui suit :**

PARTIE 19

AÉROPORT DE ST. ANTHONY

- 1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur ou d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 45,77 \$**

TABEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	9,84	Au plus 30 000 kg	12,75
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	12,64	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	17,60
3.	Plus de 45 000 kg	14,79	Plus de 70 000 kg	23,68

PARTIE 20

AÉROPORT DE ST-HUBERT

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur ou d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 16,18 \$

TABLEAU

Article	Colonne I Masse de l'aéronef	Colonne II Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Colonne III Masse de l'aéronef	Colonne IV Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,48	Au plus 30 000 kg	4,48
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,36	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	5,99
3.	Plus de 45 000 kg	5,16	Plus de 70 000 kg	8,05

12. Parts 26⁴ and 26.1⁵ of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

PART 26

SEPT-ÎLES AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$24.55

2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$25.27

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	7.01	Not more than 30 000 kg	9.08
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	8.84	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	11.17
3.	More than 45 000 kg	10.49	More than 70 000 kg	15.44

12. Les parties 26⁴ et 26.1⁵ de l'annexe I du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

PARTIE 26

AÉROPORT DE SEPT-ÎLES

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 24,55 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 25,27 \$

TABLEAU

Article	Colonne I Masse de l'aéronef	Colonne II Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Colonne III Masse de l'aéronef	Colonne IV Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	7,01	Au plus 30 000 kg	9,08
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	8,84	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	11,17
3.	Plus de 45 000 kg	10,49	Plus de 70 000 kg	15,44

13. Part 31⁵ of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

PART 31

WABUSH AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$45.28
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$46.63

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	12.90	Not more than 30 000 kg	16.72
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	16.28	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	20.61
3.	More than 45 000 kg	19.37	More than 70 000 kg	28.52

13. La partie 31⁵ de l'annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 31

AÉROPORT DE WABUSH

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 45,28 \$
2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 46,63 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	12,90	Au plus 30 000 kg	16,72
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	16,28	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	20,61
3.	Plus de 45 000 kg	19,37	Plus de 70 000 kg	28,52

14. Part 1⁴ of Schedule IV to the Regulations is repealed.

14. La partie 1⁴ de l'annexe IV du même règlement est abrogée.

15. Part 11⁵ of Schedule IV to the Regulations is repealed.

15. La partie 11⁵ de l'annexe IV du même règlement est abrogée.

16. Part 14⁴ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

16. La partie 14⁴ de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PART 14

MONT-JOLI AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	17.91	41.52
2.	10-15	35.79	83.01
3.	16-25	55.11	127.73
4.	26-45	96.63	223.75
5.	46-60	137.99	319.65
6.	61-89	220.92	511.56
7.	90-125	303.90	703.44
8.	126-150	359.13	831.30
9.	151-200	497.24	1,151.23
10.	201-250	649.31	1,502.93
11.	251-300	801.28	1,854.52
12.	301-400	953.21	2,206.26
13.	401 or more	1,174.19	2,717.82

17. Part 16⁵ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

PART 16

PORT HARDY AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	21.43	49.71
2.	10-15	42.85	99.39
3.	16-25	66.00	152.91
4.	26-45	115.69	267.86
5.	46-60	165.21	382.66
6.	61-89	264.49	612.44
7.	90-125	363.84	842.18
8.	126-150	429.94	995.24
9.	151-200	595.29	1,378.05
10.	201-250	777.37	1,799.29
11.	251-300	959.16	2,220.24
12.	301-400	1,141.18	2,641.34
13.	401 or more	1,405.75	3,253.77

18. Part 18⁴ of Schedule IV to the Regulations is repealed.

19. Part 20⁵ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

PART 20

ST. ANTHONY AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	48.12	111.62
2.	10-15	96.18	223.16
3.	16-25	148.18	343.38
4.	26-45	259.79	601.51

PARTIE 14

AÉROPORT DE MONT-JOLI

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	17,91	41,52
2.	10-15	35,79	83,01
3.	16-25	55,11	127,73
4.	26-45	96,63	223,75
5.	46-60	137,99	319,65
6.	61-89	220,92	511,56
7.	90-125	303,90	703,44
8.	126-150	359,13	831,30
9.	151-200	497,24	1 151,23
10.	201-250	649,31	1 502,93
11.	251-300	801,28	1 854,52
12.	301-400	953,21	2 206,26
13.	401 et plus	1 174,19	2 717,82

17. La partie 16⁵ de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 16

AÉROPORT DE PORT HARDY

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	21,43	49,71
2.	10-15	42,85	99,39
3.	16-25	66,00	152,91
4.	26-45	115,69	267,86
5.	46-60	165,21	382,66
6.	61-89	264,49	612,44
7.	90-125	363,84	842,18
8.	126-150	429,94	995,24
9.	151-200	595,29	1 378,05
10.	201-250	777,37	1 799,29
11.	251-300	959,16	2 220,24
12.	301-400	1 141,18	2 641,34
13.	401 et plus	1 405,75	3 253,77

18. La partie 18⁴ de l'annexe IV du même règlement est abrogée.

19. La partie 20⁵ de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 20

AÉROPORT DE ST. ANTHONY

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	48,12	111,62
2.	10-15	96,18	223,16
3.	16-25	148,18	343,38
4.	26-45	259,79	601,51

PART 20—Continued

ST. ANTHONY AIRPORT—Continued

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
5.	46-60	370.97	859.35
6.	61-89	593.88	1,375.25
7.	90-125	817.00	1,891.13
8.	126-150	965.47	2,234.85
9.	151-200	1,336.77	3,094.51
10.	201-250	1,745.59	4,040.40
11.	251-300	2,154.12	4,974.57
12.	301-400	2,562.61	5,931.26
13.	401 or more	3,156.66	7,306.48

20. Part 26⁴ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

PART 26

SEPT-ÎLES AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	13.00	30.14
2.	10-15	25.97	60.24
3.	16-25	40.01	92.71
4.	26-45	70.13	162.39
5.	46-60	100.16	232.00
6.	61-89	160.35	371.29
7.	90-125	220.56	510.55
8.	126-150	260.66	603.36
9.	151-200	360.90	835.44
10.	201-250	471.26	1,090.81
11.	251-300	581.57	1,345.99
12.	301-400	691.85	1,601.30
13.	401 or more	852.22	1,972.58

21. Part 31⁵ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

PART 31

WABUSH AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	41.54	96.34
2.	10-15	83.05	192.67
3.	16-25	127.94	296.47
4.	26-45	224.28	519.32
5.	46-60	320.32	741.93
6.	61-89	512.78	1,187.38
7.	90-125	705.38	1,632.79
8.	126-150	833.56	1,929.54
9.	151-200	1,154.17	2,671.76
10.	201-250	1,507.13	3,488.43
11.	251-300	1,859.82	4,304.53
12.	301-400	2,212.50	5,120.95
13.	401 or more	2,725.41	6,308.34

PARTIE 20 (suite)

AÉROPORT DE ST. ANTHONY (suite)

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
5.	46-60	370.97	859.35
6.	61-89	593.88	1 375,25
7.	90-125	817,00	1 891,13
8.	126-150	965,47	2 234,85
9.	151-200	1 336,77	3 094,51
10.	201-250	1 745,59	4 040,40
11.	251-300	2 154,12	4 974,57
12.	301-400	2 562,61	5 931,26
13.	401 et plus	3 156,66	7 306,48

20. La partie 26⁴ de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 26

AÉROPORT DE SEPT-ÎLES

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	13,00	30,14
2.	10-15	25,97	60,24
3.	16-25	40,01	92,71
4.	26-45	70,13	162,39
5.	46-60	100,16	232,00
6.	61-89	160,35	371,29
7.	90-125	220,56	510,55
8.	126-150	260,66	603,36
9.	151-200	360,90	835,44
10.	201-250	471,26	1 090,81
11.	251-300	581,57	1 345,99
12.	301-400	691,85	1 601,30
13.	401 et plus	852,22	1 972,58

21. La partie 31⁵ de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 31

AÉROPORT DE WABUSH

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	41,54	96,34
2.	10-15	83,05	192,67
3.	16-25	127,94	296,47
4.	26-45	224,28	519,32
5.	46-60	320,32	741,93
6.	61-89	512,78	1 187,38
7.	90-125	705,38	1 632,79
8.	126-150	833,56	1 929,54
9.	151-200	1 154,17	2 671,76
10.	201-250	1 507,13	3 488,43
11.	251-300	1 859,82	4 304,53
12.	301-400	2 212,50	5 120,95
13.	401 et plus	2 725,41	6 308,34

- | | |
|---|---|
| <p>22. Item 10⁸ of Schedule VI to the Regulations is repealed.</p> <p>23. Item 18⁴ of Schedule VI to the Regulations is repealed.</p> <p>24. Item 27.1⁵ of Schedule VI to the Regulations is repealed.</p> <p>25. Item 32⁸ of Schedule VI to the Regulations is repealed.</p> | <p>22. L'article 10⁸ de l'annexe VI du même règlement est abrogé.</p> <p>23. L'article 18⁴ de l'annexe VI du même règlement est abrogé.</p> <p>24. L'article 27.1⁵ de l'annexe VI du même règlement est abrogé.</p> <p>25. L'article 32⁸ de l'annexe VI du même règlement est abrogé.</p> |
|---|---|

AMENDMENTS EFFECTIVE JANUARY 1, 2002

- 26. Part 13 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:**

PART 13

MONT-JOLI AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$38.84
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$39.98

TABLE

	Column I	Column II	Column III	Column IV
		Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)		International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
Item	Aircraft Weight		Aircraft Weight	
1.	Not more than 21 000 kg	11.06	Not more than 30 000 kg	14.35
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	13.96	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	17.65
3.	More than 45 000 kg	16.61	More than 70 000 kg	24.45

MODIFICATIONS ENTRANT EN VIGUEUR LE 1^{er} JANVIER 2002

- 26. La partie 13 de l'annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

PARTIE 13

AÉROPORT DE MONT-JOLI

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 38,84 \$
2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 39,98 \$

TABLEAU

	Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV
		Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)		Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
Article	Masse de l'aéronef		Masse de l'aéronef	
1.	Au plus 21 000 kg	11,06	Au plus 30 000 kg	14,35
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	13,96	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	17,65
3.	Plus de 45 000 kg	16,61	Plus de 70 000 kg	24,45

⁸ SOR/98-298

⁸ DORS/98-298

27. Parts 19 and 20 of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

PART 19

ST. ANTHONY AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge and international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$49.43

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	10.63	Not more than 30 000 kg	13.78
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	13.65	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	19.01
3.	More than 45 000 kg	15.97	More than 70 000 kg	25.58

PART 20

ST-HUBERT AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge and international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$20.22

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	4.34	Not more than 30 000 kg	5.59
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	5.45	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	7.48
3.	More than 45 000 kg	6.45	More than 70 000 kg	10.06

27. Les parties 19 et 20 de l'annexe I du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

PARTIE 19

AÉROPORT DE ST. ANTHONY

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur ou d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 49,43 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	10,63	Au plus 30 000 kg	13,78
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	13,65	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	19,01
3.	Plus de 45 000 kg	15,97	Plus de 70 000 kg	25,58

PARTIE 20

AÉROPORT DE ST-HUBERT

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur ou d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 20,22 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	4,34	Au plus 30 000 kg	5,59
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	5,45	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	7,48
3.	Plus de 45 000 kg	6,45	Plus de 70 000 kg	10,06

28. Part 26 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

PART 26

SEPT-ÎLES AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$27.50
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$28.30

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	7.85	Not more than 30 000 kg	10.17
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	9.90	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	12.51
3.	More than 45 000 kg	11.75	More than 70 000 kg	17.30

28. La partie 26 de l'annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 26

AÉROPORT DE SEPT-ÎLES

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 27,50 \$
2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 28,30 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	7,85	Au plus 30 000 kg	10,17
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	9,90	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	12,51
3.	Plus de 45 000 kg	11,75	Plus de 70 000 kg	17,30

29. Part 31 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

PART 31

WABUSH AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$51.62
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$53.15

TABLE

	Column I	Column II	Column III	Column IV
		Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft		International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft
Item	Aircraft Weight	Aircraft Weight (\$)	Aircraft Weight	Aircraft Weight (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	14.71	Not more than 30 000 kg	19.07
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	18.56	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	23.50
3.	More than 45 000 kg	22.08	More than 70 000 kg	32.52

29. La partie 31 de l'annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 31

AÉROPORT DE WABUSH

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 51,62 \$
2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 53,15 \$

TABLEAU

	Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV
		Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins		Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins
Article	Masse de l'aéronef	Masse de l'aéronef (\$)	Masse de l'aéronef	Masse de l'aéronef (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	14,71	Au plus 30 000 kg	19,07
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	18,56	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	23,50
3.	Plus de 45 000 kg	22,08	Plus de 70 000 kg	32,52

30. Part 14 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

PART 14

MONT-JOLI AIRPORT

	Column I	Column II	Column III
		Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft	International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft
Item	Seating Capacity	Charge (\$)	Charge (\$)
1.	0-9	22.20	51.48
2.	10-15	44.38	102.93
3.	16-25	68.33	158.39
4.	26-45	119.83	277.44
5.	46-60	171.10	396.36

30. La partie 14 de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 14

AÉROPORT DE MONT-JOLI

	Colonne I	Colonne II	Colonne III
		Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef	Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef
Article	Nombre de sièges	Charge (\$)	Charge (\$)
1.	0-9	22,20	51,48
2.	10-15	44,38	102,93
3.	16-25	68,33	158,39
4.	26-45	119,83	277,44
5.	46-60	171,10	396,36

PART 14—Continued

PARTIE 14 (suite)

MONT-JOLI AIRPORT—Continued

AÉROPORT DE MONT-JOLI (suite)

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
6.	61-89	273.94	634.34
7.	90-125	376.84	872.27
8.	126-150	445.32	1,030.81
9.	151-200	616.58	1,427.52
10.	201-250	805.15	1,863.63
11.	251-300	993.58	2,299.60
12.	301-400	1,181.98	2,735.76
13.	401 or more	1,456.00	3,370.10

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
6.	61-89	273,94	634,34
7.	90-125	376,84	872,27
8.	126-150	445,32	1 030,81
9.	151-200	616,58	1 427,52
10.	201-250	805,15	1 863,63
11.	251-300	993,58	2 299,60
12.	301-400	1 181,98	2 735,76
13.	401 et plus	1 456,00	3 370,10

31. Part 20 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

31. La partie 20 de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PART 20

PARTIE 20

ST. ANTHONY AIRPORT

AÉROPORT DE ST. ANTHONY

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	51.97	120.55
2.	10-15	103.88	241.01
3.	16-25	160.03	370.85
4.	26-45	280.58	649.63
5.	46-60	400.65	928.09
6.	61-89	641.39	1,485.27
7.	90-125	882.36	2,042.42
8.	126-150	1,042.70	2,413.64
9.	151-200	1,443.71	3,342.07
10.	201-250	1,885.24	4,363.63
11.	251-300	2,326.45	5,372.53
12.	301-400	2,767.62	6,405.76
13.	401 or more	3,409.19	7,891.00

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	51,97	120,55
2.	10-15	103,88	241,01
3.	16-25	160,03	370,85
4.	26-45	280,58	649,63
5.	46-60	400,65	928,09
6.	61-89	641,39	1 485,27
7.	90-125	882,36	2 042,42
8.	126-150	1 042,70	2 413,64
9.	151-200	1 443,71	3 342,07
10.	201-250	1 885,24	4 363,63
11.	251-300	2 326,45	5 372,53
12.	301-400	2 767,62	6 405,76
13.	401 et plus	3 409,19	7 891,00

32. Part 26 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

32. La partie 26 de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PART 26

PARTIE 26

SEPT-ÎLES AIRPORT

AÉROPORT DE SEPT-ÎLES

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	14.56	33.76
2.	10-15	29.09	67.47
3.	16-25	44.81	103.84
4.	26-45	78.55	181.88
5.	46-60	112.18	259.84
6.	61-89	179.59	415.85
7.	90-125	247.03	571.82
8.	126-150	291.94	675.76
9.	151-200	404.21	935.69

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	14,56	33,76
2.	10-15	29,09	67,47
3.	16-25	44,81	103,84
4.	26-45	78,55	181,88
5.	46-60	112,18	259,84
6.	61-89	179,59	415,85
7.	90-125	247,03	571,82
8.	126-150	291,94	675,76
9.	151-200	404,21	935,69

PART 26—Continued

PARTIE 26 (suite)

SEPT-ÎLES AIRPORT—Continued

AÉROPORT DE SEPT-ÎLES (suite)

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
10.	201-250	527.81	1,221.71
11.	251-300	651.36	1,507.51
12.	301-400	774.87	1,793.45
13.	401 or more	954.49	2,209.29

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
10.	201-250	527,81	1 221,71
11.	251-300	651,36	1 507,51
12.	301-400	774,87	1 793,45
13.	401 et plus	954,49	2 209,29

33. Part 31 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

33. La partie 31 de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PART 31

PARTIE 31

WABUSH AIRPORT

AÉROPORT DE WABUSH

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	47.36	109.83
2.	10-15	94.68	219.65
3.	16-25	145.85	337.97
4.	26-45	255.68	592.02
5.	46-60	365.16	845.81
6.	61-89	584.57	1,353.61
7.	90-125	804.13	1,861.38
8.	126-150	950.25	2,199.68
9.	151-200	1,315.75	3,045.81
10.	201-250	1,718.12	3,976.81
11.	251-300	2,120.19	4,907.16
12.	301-400	2,522.25	5,837.88
13.	401 or more	3,106.97	7,191.51

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	47,36	109,83
2.	10-15	94,68	219,65
3.	16-25	145,85	337,97
4.	26-45	255,68	592,02
5.	46-60	365,16	845,81
6.	61-89	584,57	1 353,61
7.	90-125	804,13	1 861,38
8.	126-150	950,25	2 199,68
9.	151-200	1 315,75	3 045,81
10.	201-250	1 718,12	3 976,81
11.	251-300	2 120,19	4 907,16
12.	301-400	2 522,25	5 837,88
13.	401 et plus	3 106,97	7 191,51

REGULATIONS AMENDING THE AIR SERVICES CHARGES REGULATIONS (SOR/99-1)

34. Section 51 of the *Regulations Amending the Air Services Charges Regulations*⁴ is replaced by the following:

51. Part 16 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

PART 16

PRINCE GEORGE AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for

- (a) a fixed-wing aircraft that is a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$26.76; and
- (b) a helicopter: \$21.81

2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$27.52

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	7.62	Not more than 30 000 kg	9.90
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	9.65	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	12.17
3.	More than 45 000 kg	11.44	More than 70 000 kg	16.82

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES REDEVANCES DES SERVICES AÉRONAUTIQUES (DORS/99-1)

34. L'article 51 du Règlement modifiant le Règlement sur les redevances des services aéronautiques⁴ est remplacé par ce qui suit :

51. La partie 16 de l'annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 16

AÉROPORT DE PRINCE GEORGE

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur :

- a) pour un aéronef à voilure fixe qui est un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, 26,76 \$;
- b) pour un hélicoptère, 21,81 \$.

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 27,52 \$

TABLEAU

Article	Colonne I Masse de l'aéronef	Colonne II Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Colonne III Masse de l'aéronef	Colonne IV Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	7,62	Au plus 30 000 kg	9,90
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	9,65	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	12,17
3.	Plus de 45 000 kg	11,44	Plus de 70 000 kg	16,82

35. Section 55 of the Regulations is replaced by the following:

55. Part 17 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

35. L'article 55 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

55. La partie 17 de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PART 17

PRINCE GEORGE AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	19.98	46.37
2.	10-15	39.99	92.71
3.	16-25	61.58	142.67
4.	26-45	107.93	249.91
5.	46-60	154.15	357.04

PARTIE 17

AÉROPORT DE PRINCE GEORGE

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	19,98	46,37
2.	10-15	39,99	92,71
3.	16-25	61,58	142,67
4.	26-45	107,93	249,91
5.	46-60	154,15	357,04

PART 17—Continued

PARTIE 17 (suite)

PRINCE GEORGE AIRPORT—Continued

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
6.	61-89	246.76	571.39
7.	90-125	339.44	785.72
8.	126-150	401.15	928.52
9.	151-200	555.41	1,285.71
10.	201-250	725.26	1,678.75
11.	251-300	895.01	2,071.47
12.	301-400	1,064.70	2,464.37
13.	401 or more	1,311.55	3,035.73

AÉROPORT DE PRINCE GEORGE (suite)

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
6.	61-89	246,76	571,39
7.	90-125	339,44	785,72
8.	126-150	401,15	928,52
9.	151-200	555,41	1 285,71
10.	201-250	725,26	1 678,75
11.	251-300	895,01	2 071,47
12.	301-400	1 064,70	2 464,37
13.	401 et plus	1 311,55	3 035,73

36. Section 57 of the Regulations is replaced by the following:

57. Item 17 of Schedule VI to the Regulations is replaced by the following:

Item	Column I Airport	Column II Aircraft Weight	Column III Daily Charge (\$)	Column IV Monthly Charge (\$)	Column V Annual Charge (\$)
17.	Prince George	(a) 2 000 kg or less	13.14	105.53	667.39
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	13.14	105.53	800.85
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	23.28	471.87	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	43.04	877.87	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	66.68	1,350.78	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	100.66	2,026.95	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	168.29	3,378.42	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	235.11	4,729.33	
		(i) More than 300 000 kg	303.43	6,081.40	

36. L'article 57 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

57. L'article 17 de l'annexe VI du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne I Aéroport	Colonne II Masse de l'aéronef	Colonne III Redevance journalière (\$)	Colonne IV Redevance mensuelle (\$)	Colonne V Redevance annuelle (\$)
17.	Aéroport de Prince George	a) au plus 2 000 kg	13,14	105,53	667,39
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	13,14	105,53	800,85
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	23,28	471,87	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	43,04	877,87	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	66,68	1 350,78	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	100,66	2 026,95	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	168,29	3 378,42	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	235,11	4 729,33	
		i) plus de 300 000 kg	303,43	6 081,40	

37. Section 60 of the Regulations is replaced by the following:

60. Part 16 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

PART 16

PRINCE GEORGE AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for

(a) a fixed-wing aircraft that is a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$31.92; and
(b) a helicopter: \$26.02

2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$32.83

TABLE

	Column I	Column II	Column III	Column IV
		Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)		International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
Item	Aircraft Weight		Aircraft Weight	
1.	Not more than 21 000 kg	9.09	Not more than 30 000 kg	11.81
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	11.51	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	14.52
3.	More than 45 000 kg	13.65	More than 70 000 kg	17.25

37. L'article 60 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

60. La partie 16 de l'annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 16

AÉROPORT DE PRINCE GEORGE

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur :

a) pour un aéronef à voilure fixe qui est un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, 31,92 \$;

b) pour un hélicoptère, 26,02 \$.

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 32,83 \$

TABLEAU

	Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV
		Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)		Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
Article	Masse de l'aéronef		Masse de l'aéronef	
1.	Au plus 21 000 kg	9,09	Au plus 30 000 kg	11,81
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	11,51	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	14,52
3.	Plus de 45 000 kg	13,65	Plus de 70 000 kg	17,25

38. Section 64 of the Regulations is replaced by the following:

64. Part 17 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

38. L'article 64 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

64. La partie 17 de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PART 17

PRINCE GEORGE AIRPORT

	Column I	Column II	Column III
		Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
Item	Seating Capacity		
1.	0-9	23.84	55.32
2.	10-15	47.71	110.60
3.	16-25	73.46	170.21
4.	26-45	128.76	298.14
5.	46-60	183.90	425.95
6.	61-89	294.38	681.67
7.	90-125	404.95	937.36
8.	126-150	478.57	1,107.72
9.	151-200	662.60	1,533.85
10.	201-250	865.24	2,002.75

PARTIE 17

AÉROPORT DE PRINCE GEORGE

	Colonne I	Colonne II	Colonne III
		Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
Article	Nombre de sièges		
1.	0-9	23,84	55,32
2.	10-15	47,71	110,60
3.	16-25	73,46	170,21
4.	26-45	128,76	298,14
5.	46-60	183,90	425,95
6.	61-89	294,38	681,67
7.	90-125	404,95	937,36
8.	126-150	478,57	1 107,72
9.	151-200	662,60	1 533,85
10.	201-250	865,24	2 002,75

PART 17—Continued

PARTIE 17 (suite)

PRINCE GEORGE AIRPORT—Continued

AÉROPORT DE PRINCE GEORGE (suite)

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
11.	251-300	1,067.75	2,471.26
12.	301-400	1,270.19	2,939.99
13.	401 or more	1,564.68	3,621.63

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
11.	251-300	1 067,75	2 471,26
12.	301-400	1 270,19	2 939,99
13.	401 et plus	1 564,68	3 621,63

39. Section 66 of the Regulations is replaced by the following:

66. Item 17 of Schedule VI to the Regulations is replaced by the following:

Item	Column I Airport	Column II Aircraft Weight	Column III Daily Charge (\$)	Column IV Monthly Charge (\$)	Column V Annual Charge (\$)
17.	Prince George	(a) 2 000 kg or less	15.61	125.37	792.86
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	15.61	125.37	951.41
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	27.66	560.58	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	51.13	1,042.91	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	79.22	1,604.73	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	119.58	2,408.02	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	199.93	4,013.56	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	279.31	5,618.44	
		(i) More than 300 000 kg	360.47	7,224.70	

39. L'article 66 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

66. L'article 17 de l'annexe VI du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne I Aéroport	Colonne II Masse de l'aéronef	Colonne III Redevance journalière (\$)	Colonne IV Redevance mensuelle (\$)	Colonne V Redevance annuelle (\$)
17.	Aéroport de Prince George	a) au plus 2 000 kg	15,61	125,37	792,86
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	15,61	125,37	951,41
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	27,66	560,58	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	51,13	1 042,91	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	79,22	1 604,73	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	119,58	2 408,02	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	199,93	4 013,56	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	279,31	5 618,44	
		i) plus de 300 000 kg	360,47	7 224,70	

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

40. (1) These Regulations, except sections 26 to 33, come into force on June 1, 2001.

(2) Sections 26 to 33 come into force on January 1, 2002.

40. (1) Le présent règlement, à l'exception des articles 26 à 33, entre en vigueur le 1^{er} juin 2001.

(2) Les articles 26 à 33 entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2002.

REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Air Services Charges Regulations* (ASCR) are made by the Minister of Transport to impose charges for the use of airport facilities or services provided by or on behalf of the Minister.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

En vertu du *Règlement sur les redevances des services aéronautiques* (RRSA), le ministre des Transports impose des redevances pour l'utilisation d'installations ou de services aéroportuaires fournis par lui ou en son nom.

In 1994, the Department of Transport released its National Airports Policy (NAP). Under this policy, the Government is maintaining its role as regulator but is changing its role from airport owner and operator to that of owner and landlord. The Government retains ownership of 26 airports identified as part of the National Airports System (NAS airports). However, these airports are being leased to Canadian Airport Authorities who are responsible for their financial and operational management. Ownership of regional/local and other smaller airports is being transferred to regional interests. Remote airports which provide exclusive, reliable year-round access to isolated communities and which currently receive federal assistance will continue to be supported.

There were 102 non-NAS airports to be transferred at the time of the implementation of the NAP in 1995. As of March 31, 2000, 59 of the 71 Regional/Local and 26 of the 31 Small airports were transferred pursuant to the transfer principles and strategies as defined in the NAP.

With certain exceptions (e.g., Remote airports and the Airports Capital Assistance Program), federal subsidies for airport operations were to be phased out gradually, commencing in 1995-96 and terminating March 31, 2000. Nonetheless, the NAP did provide for consideration of adjustments to the termination date to address individual airport circumstances. Accordingly, the original termination date for achieving operating financial self-sufficiency has been extended to March 31, 2002 for those Regional/Local and Small airports not yet transferred. In order to complete the implementation of the NAP, the Department has developed a comprehensive two-year financial plan for these airports which would result in financial self-sufficiency through a combination of user charge increases, possibly further cost reductions, and restricting capital spending.

With this amendment, the Department is continuing with user charge increases within a framework that gradually brings local revenues in line with local costs. This gradual approach to achieving financial self-sufficiency began in 1996 with site-specific fee increases. These local costs are also the subject of local consultations in which the airport sizing and levels of service provided are determined by local demands.

This amendment covers fee increases in 2001 and 2002 for seven selected airports, operated by the Department. In order to mitigate the impact of increases required to meet the March 31, 2000 NAP objective, a maximum cap of \$2.50 per enplaned/deplaned passenger had been applied to each of the previous fee initiatives. As some airports could not achieve financial self-sufficiency under this approach, the cap has been lifted under the current amendment. Nonetheless, it can be noted in the attached table that the majority of the affected airports do not exceed this cap. Increases are for landing and general terminal charges.

References to Bagotville, Quebec International, Tofino, and Villeneuve airports have been removed from the Regulations as these airports have been transferred to local control and, as such, are no longer subject to these Regulations. Subsequent to the

En 1994, le ministère des Transports publiait sa Politique nationale des aéroports (PNA). En vertu de cette politique, le Gouvernement maintient son rôle de propriétaire de la réglementation, mais il voit son rôle passer de propriétaire-exploitant d'aéroport à celui de propriétaire-bailleur. Ainsi, il demeure propriétaire de 26 aéroports faisant partie du Réseau national d'aéroports (aéroports du RNA), mais il les donne en location aux Administrations aéroportuaires canadiennes, qui en assument la gestion financière et opérationnelle. Le droit de propriété des aéroports régionaux/locaux et des aéroports de petite taille est en train d'être transféré à des intérêts régionaux. Les aéroports situés en régions éloignées, qui ont pour fonction de garantir un accès exclusif et fiable, à long terme, à des collectivités éloignées, et qui bénéficient d'une aide fédérale, continueront de jouir d'un appui.

Au moment de la mise en oeuvre de la PNA en 1995, 102 aéroports non-RNA devaient être cédés. Au 31 mars 2000, 59 des 71 aéroports régionaux/locaux et 26 des 31 aéroports de petite taille ont été cédés en vertu des principes et stratégies de cession définies dans la PNA.

Sauf quelques exceptions (par exemple, les aéroports en régions éloignées et le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires), les subventions fédérales destinées aux activités aéroportuaires devaient être progressivement éliminées, et ce, depuis 1995-1996, le délai final ayant été fixé au 31 mars 2000. Toutefois, la PNA prévoyait des ajustements au délai final pour tenir compte de la situation de chaque aéroport. Par conséquent, le délai final original pour atteindre l'autonomie financière quant à l'exploitation a été reporté jusqu'au 31 mars 2002 pour les aéroports régionaux/locaux et les aéroports de petite taille qui n'ont pas encore été cédés. Afin de terminer la mise en oeuvre de la PNA, le ministère a élaboré un plan financier biennal complet pour ces aéroports, qui mènerait à l'autonomie financière grâce à des augmentations des redevances d'usage, à d'autres réductions possibles des coûts et à une restriction des dépenses en immobilisations.

Dans le cadre de cette modification, le ministère continue d'imposer des augmentations au chapitre des redevances d'usage, l'objectif visé étant de rendre progressivement les recettes locales conformes aux coûts locaux. Cette approche progressive en vue de l'autonomie financière a commencé en 1996 avec l'augmentation des redevances aux aéroports. Ces coûts locaux font également l'objet de consultations locales, qui permettent en outre de déterminer la taille de l'aéroport et les niveaux de service à offrir en fonction de la demande locale.

La présente modification traite des augmentations de redevances prévues en 2001 et 2002 à sept aéroports sélectionnés avec comme exploitant le ministère. De façon à atténuer l'impact des augmentations requises en prévision du délai du 31 mars 2000 de la PNA, un niveau maximal de 2,50 \$ par passager embarqué/débarqué avait été inclus dans chacune des initiatives précédentes. Comme certains aéroports n'ont pu atteindre l'autonomie financière en vertu de cette démarche, le niveau a été aboli en vertu de la présente modification. On peut cependant remarquer dans le tableau en annexe que la majorité des aéroports touchés ne dépassent pas ce niveau. Les augmentations s'appliquent aux redevances générales d'aérogare et d'atterrissage.

Toutes mentions des aéroports de Bagotville, international de Québec, Tofino et Villeneuve ont été supprimées du règlement, étant donné que ces aéroports ont été transférés à des intérêts locaux et qu'ils ne sont plus assujettis aux dispositions

pre-publication of this amendment, the financial and operational management of Gander International Airport was officially transferred to local interests. References to airport charges at Gander International Airport have also been removed from the Regulations. While landing, general terminal and aircraft parking charges for Prince George Airport are also shown in the accompanying amendment, it is only for the purposes of continuity required by the regulatory amending process. No further changes from those that became effective with SOR/99-1 are being implemented at this time for Prince George Airport.

The implementation dates for this amendment are June 1, 2001 for the first set of increases and January 1, 2002 for the second set.

The last amendment to these Regulations became effective on July 1, 2000 for 13 airports (SOR/2000-274). Consistent with past practice, the impact of that amendment at an airport was capped at \$2.50 per enplaned/deplaned passenger.

Alternatives

The NAP was announced by the Minister of Transport on July 13, 1994. Under the NAP, airports were to be transferred to other authorities by March 31, 2000. To accommodate individual airport circumstances, the termination date has been extended to March 31, 2002 for the non-NAS airports remaining to be transferred. With this extension, the Department has committed to ensuring that the remaining airports attain financial self-sufficiency no later than March 31, 2002.

Given the principle of financial self-sufficiency of the policy, there are no further alternatives to be considered in developing the fee initiative.

Benefits and Costs

Under the NAP, ownership of regional/local and small airports is being transferred to regional interests. The Department is committed to helping the remaining airports under its operational control attain financial self-sufficiency in order to aid in the transfer of a viable entity to local control.

The impact of the increases in landing and general terminal charges at each airport is set out in the attached table. This initiative is expected to generate in the order of \$0.5 million in additional revenue in the first full year of implementation and \$0.4 million in the second full year.

The increase in landing and general terminal charges represents an increase of approximately eight percent on existing total revenues for the affected airports. As can be seen from the attached table, the impact of the increases at most of the seven airports listed would be less than the \$2.50 per enplaned/deplaned passenger cap which has been consistently applied for previous site-specific fee increases.

The amendment will result in an increased cost to the aviation industry using facilities and services at these airports.

réglementaires. Après la publication préalable de cette modification, la gestion financière et la gestion des opérations de l'aéroport international de Gander ont été officiellement transférées à des intérêts locaux. La mention de redevances aéroportuaires à l'aéroport international de Gander a donc été également supprimée du règlement. Pour ce qui est des redevances d'atterrissage, générales d'aérogare et de stationnement indiquées pour l'aéroport de Prince George dans le *Règlement modifiant le Règlement sur les redevances des services aéronautiques*, elles ne servent qu'à assurer la continuité du texte et sont requises par le processus de modification aux règlements. Aucune modification, autre que celles entrées en vigueur en vertu de DORS/99-1, n'est mise en oeuvre à ce stade-ci pour l'aéroport de Prince George.

Les dates de mise en oeuvre de cette modification sont le 1^{er} juin 2001 pour la première vague d'augmentations et le 1^{er} janvier 2002 pour la deuxième.

La dernière modification au règlement est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2000 à 13 aéroports (DORS/2000-274). Conformément à la pratique antérieure, l'impact de cette modification à un aéroport donné a été limité à 2,50 \$ par passager embarqué et débarqué.

Solutions envisagées

La PNA a été annoncée par le ministre des Transports le 13 juillet 1994. En vertu de cette politique, les aéroports devaient être cédés à d'autres administrations au plus tard le 31 mars 2000. Afin de tenir compte de la situation de chaque aéroport, le délai final a été reporté au 31 mars 2002 pour les aéroports non-RNA qui n'ont pas encore été cédés. Avec cette prolongation, le ministère s'est engagé à s'assurer que les aéroports qui restent deviennent autonomes financièrement au plus tard le 31 mars 2002.

Étant donné le principe d'autonomie financière de la politique, il n'y a plus de solutions de rechange à étudier dans l'élaboration de la modification des redevances.

Avantages et coûts

En vertu de la PNA, la propriété des aéroports régionaux/locaux et des aéroports de petite taille est en train d'être cédée à des intérêts régionaux. Le ministère s'est engagé à aider les aéroports encore sous son contrôle opérationnel à devenir autonome financièrement afin de faciliter la cession d'une entité viable au contrôle local.

Le tableau annexé fait état de l'impact des augmentations dans les redevances générales d'aérogare et d'atterrissage à chaque aéroport. Cette initiative devrait produire des recettes additionnelles de 0,5 million de dollars au cours de la première année pleine de mise en oeuvre et de 0,4 million de dollars au cours de la deuxième année pleine.

L'augmentation des redevances générales d'aérogare et d'atterrissage représente une augmentation d'environ 8 p. 100 par rapport au total des recettes actuelles pour les aéroports touchés. Comme le montre le tableau en annexe, l'impact des augmentations dans la majorité des sept aéroports énumérés serait inférieur à 2,50 \$ par passager embarqué et débarqué, limite appliquée de façon régulière aux augmentations antérieures des redevances aéroportuaires.

La modification amènera une augmentation des coûts pour l'industrie aéronautique qui utilise les installations et les services aux aéroports visés.

Consultation

Air industry associations, such as the Air Transport Association of Canada, the International Air Transport Association, the Air Transport Association of America, the Northern Air Transport Association, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., the Canadian Business Aircraft Association, the Canadian Owners and Pilots Association, the Alberta Aviation Council, the British Columbia Aviation Council, the Saskatchewan Aviation Council and the Central Air Carriers Association, were advised by two letters of the proposed changes and invited to give their comments. Stakeholders wishing to discuss the amendment were invited to contact Department representatives.

In addition, the staff at Transport Canada airports conducted local consultations with airport stakeholders regarding the proposed increases at each site. Each airport manager has been prepared to discuss the airport's operating and capital program either individually with clients or through the airport's consultative committee. Airport Transition Plans, prepared annually at each airport, are also discussed at the committee.

In total, the Department received representations from three individuals, representing two associations and one carrier.

The first was a telephone request seeking additional financial information on the affected airports, which the Department supplied. The association then sent a letter setting out five points, commenting on the financial information set out in the Airport Transition Plans. The Department provided clarification on the points raised regarding St. Anthony, Wabush, Sept-Îles and Port Hardy airports. Below are the five points set out by the writer and the Department's response.

1. The writer stated that the association's members encourage Transport Canada to examine the cost structures for the affected airports and, where possible, to reduce operating costs to the greatest extent possible before raising user charges. The Department replied that over the last five years, operating costs for the seven airports affected by the current proposal have been reduced, on average, by approximately 40%, without factoring in the effects of inflation. Given this considerable decrease, it is felt that current costs at these airports have been reduced as much as possible. The Department remains committed to ongoing cost reduction for its facilities and services, to the extent feasible.
2. The writer questioned why there was a discrepancy in personnel costs between St. Anthony and Wabush airports, given that both airports were single runway airports. The Department indicated that the number of runways at an airport is not the sole variable impacting the costs of providing and servicing an airport facility. The size of the infrastructure and the condition of the facilities at these two airports are significantly different. In addition, there are also differences in the scheduled hours of operation of airlines operating into the two airports, as well as in the numbers of aviation movement activity. All these variables would impact not only on personnel costs, but on all costs associated with the provision of an airport.
3. The writer suggested that since base capital shown on the site plans is notional, there needs to be careful review to ensure the estimate is reasonable and warranted, particularly at airports approaching break-even (e.g., St. Anthony and Port Hardy).

Consultations

Les associations de l'industrie du transport aérien, telles que l'Association du transport aérien du Canada, l'Association du transport aérien international, l'Air Transport Association of America, la Northern Air Transport Association, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, la Canadian Owners and Pilots Association, l'Alberta Aviation Council, le British Columbia Aviation Council, le Saskatchewan Aviation Council et la Central Air Carriers Association ont été informées, par voie de deux lettres, de la modification proposée et invitées à formuler des observations. Les parties intéressées désireuses de discuter du projet de modification ont été invitées à communiquer avec les représentants du ministère.

De plus, le personnel des aéroports de Transports Canada a mené des consultations locales auprès des parties intéressées au sujet des augmentations proposées à chaque installation. Chaque gestionnaire d'aéroport était prêt à discuter le programme d'exploitation et d'immobilisations de l'aéroport, sur une base individuelle, avec les clients, ou par l'entremise du comité consultatif de l'aéroport. Les plans de transfert des aéroports, préparés annuellement à chaque aéroport, sont également discutés par le comité.

En tout, le ministère a reçu des observations de la part de trois particuliers représentant deux associations et un transporteur aérien.

Dans le cas de la première observation, formulée par téléphone, on demandait de l'information financière additionnelle sur les aéroports touchés. Le ministère a fourni l'information demandée. Par la suite, l'association a envoyé une lettre en cinq points, commentant l'information financière présentée dans les plans de transfert des aéroports. Le ministère a apporté des précisions sur les points concernant les aéroports de St. Anthony, Wabush, Sept-Îles et Port Hardy. Les cinq points soulevés dans la lettre et la réponse du ministère sont exposés ci-dessous.

1. Le représentant de l'association a commencé par indiquer que les membres de son association encourageaient Transports Canada à examiner les structures des coûts des aéroports touchés et, dans la mesure du possible, à réduire les coûts d'exploitation le plus possible avant d'augmenter les redevances d'usage. Le ministère a répondu qu'au cours des cinq dernières années, les coûts d'exploitation des sept aéroports touchés par le présent projet de modification avaient été réduits, en moyenne, d'environ 40 p. 100, sans tenir compte des effets de l'inflation. En raison de cette diminution considérable, on considère que les coûts actuels à ces aéroports ont été réduits dans la mesure du possible. Le ministère maintient son engagement à l'égard de la réduction des coûts pour ses installations aéroportuaires et ses services, dans la mesure du possible.
2. Dans un deuxième point, il a demandé pourquoi il y avait un écart dans les coûts relatifs au personnel des aéroports de St. Anthony et de Wabush compte tenu que ces deux aéroports étaient des aéroports à piste unique. Le ministère a indiqué que le nombre de pistes n'était pas la seule variable influant sur les coûts de prestation et d'entretien d'une installation aéroportuaire. La taille de l'infrastructure et la condition des installations à ces deux aéroports diffèrent de façon significative. De plus, il faut tenir compte des différences dans les heures normales de travail des lignes aériennes ainsi que de l'activité aérienne à chacun de ces aéroports. Toutes ces variables influent non seulement sur les coûts relatifs au personnel, mais aussi sur tous les coûts associés au maintien en place d'un aéroport.

The Department replied that increases in the fees do not reflect the entire base capital numbers appearing for an airport. Only 10% of the base capital amount shown on the Airport Transition Plans is included as part of the deficit to be recovered through the fee increases. Limiting recoverable capital expenses to 10% is considered more than reasonable.

4. The writer suggested that costs at Sept-Îles Airport appear to be high. The Department replied that there are ten employees at the airport. Sept-Îles is the alternate airport for many of the North Shore and Remote sites in the Region. Because of this designation, the airport often operates long daily hours. In addition, the geographic location of the airport is such that the heavy snowfall in the winter months necessitates the use of two shifts for snow removal. The site is also a destination for many of the medi-vac flights from the North Shore. All these situations lead to the use of substantial unavoidable overtime costs.
5. The writer's final point was to suggest that landing charges at certain airports are uncompetitive vis-à-vis similar airports and that it would be useful to consider whether price elasticity would figure in determining optimum revenue generation. The Department responded that the NAP established site specific fees. It also set out the principles of financial self-sufficiency and viability prior to transfer of the airport to local control. As of March 31, 2000, the majority of Regional/Local and Small airports have already been transferred. Once the airport is transferred, the local airport authority becomes responsible for rate-setting policies.

A representation was received from the association representing owners and pilots expressing the association's continued strong disagreement with the application of the general terminal charge to aircraft with a seating capacity of fewer than six seats. Prior to 1996, aircraft with a seating capacity of fewer than ten seats were exempt from the application of the general terminal charge. In July of that year, the exemption was eliminated. The rationale for the change, as reiterated in exchanges of correspondence with the association, continues to be valid. It is felt that the recommendation of the association that the general terminal charge be amended to exempt aircraft with fewer than six seats would only shift the competitive imbalances that existed prior to July 1, 1996, to aircraft above and below six seats instead of the previous ten seats.

In addition, an airline representative wrote a letter to the Department's Regional Director General for the Pacific Region and communicated by telephone with the Director of Cost Recovery for the Department. The representative outlined the impact of the previous fee increases on his company's operations at Port Hardy Airport and requested that no further increases be implemented at this airport.

3. Dans un troisième point, il a indiqué que, puisque le capital de base inscrit sur les plans d'emplacement est théorique, il importe de s'assurer que l'estimation est raisonnable et justifiée, particulièrement aux aéroports approchant le seuil de rentabilité (p.ex., ceux de St. Anthony et de Port Hardy). Le ministère a répondu que les augmentations des redevances ne reflétaient pas tout le capital de base affiché pour un aéroport. Seulement 10 p. cent du capital de base inscrit sur les plans de transfert des aéroports est inclus dans la part du déficit à récupérer par l'entremise d'augmentations de redevances. On considère que limiter le pourcentage des dépenses en capital récupérables à 10 p. cent est tout à fait raisonnable.
4. Dans un quatrième point, le représentant a indiqué que les coûts de l'aéroport de Sept-Îles semblent élevés. Le ministère a répondu que dix employés travaillent à cet aéroport. L'aéroport de Sept-Îles est un aéroport de dégagement pour un grand nombre de collectivités isolées et emplacements de la région de la côte Nord. Pour cette raison, l'aéroport est souvent ouvert pendant de longues heures. De plus, en raison de sa situation géographique (où la neige est abondante durant les mois d'hiver), l'aéroport doit avoir deux équipes de déneigement. L'aéroport est également une destination pour plusieurs aéronefs d'évacuation sanitaire de la côte Nord. Tous ces facteurs occasionnent de nombreux et inévitables coûts liés aux heures de travail supplémentaires.
5. Dans son dernier point, le représentant a laissé entendre que les redevances d'atterrissage à certains aéroports ne sont pas compétitives par rapport à d'autres aéroports semblables et qu'il serait utile d'examiner si l'élasticité-prix servirait à déterminer la production de recettes optimale. Le ministère a répondu que des redevances précises sont établies pour les aéroports dans la PNA. Il a également fait valoir les principes voulant qu'un aéroport ait atteint l'autonomie opérationnelle et financière avant d'être transféré à une administration locale. En date du 31 mars 2000, la plupart des aéroports régionaux/locaux et des petits aéroports ont été transférés. Une fois l'aéroport transféré, l'administration aéroportuaire locale devient responsable des politiques d'établissement des redevances.

Une observation reçue d'une association représentante de propriétaires et de pilotes faisait état de son profond désaccord relativement à l'application de la redevance générale d'aérogare aux aéronefs comptant moins de six sièges. Avant 1996, les aéronefs comptant moins de dix sièges étaient exempts de la redevance générale d'aérogare. En juillet de cette même année, l'exemption a été éliminée. La justification de la redevance, qui a été réitérée dans les échanges de correspondance avec cette association, est toujours valable. On estime que la recommandation de l'association voulant que la redevance générale d'aérogare soit modifiée pour exempter les aéronefs de moins de six sièges ne ferait que déplacer le déséquilibre concurrentiel qui existait avant le 1^{er} juillet 1996 aux aéronefs de plus et de moins de six sièges plutôt qu'aux aéronefs de plus et de moins de dix sièges.

De plus, le représentant d'une compagnie aérienne a adressé une lettre au directeur général régional de Transports Canada pour la région du Pacifique et a communiqué par téléphone avec le directeur, Recouvrement des coûts à l'administration centrale. Il soulignait les répercussions des augmentations de redevances antérieures sur les opérations de sa compagnie à l'aéroport de Port Hardy et a demandé qu'aucune autre augmentation ne soit mise en oeuvre à cet aéroport.

The Department's response was to clarify that the current increase in landing and general terminal fees at Port Hardy is 5.72%, reflecting an impact in the order of 30 cents per enplaned/deplaned passenger. The Department official further explained that while the previous fee increase, which became effective on July 1, 2000 was calculated as having an impact of approximately \$1.05 per enplaned/deplaned passenger, there had been no changes to rates at Port Hardy airport for a two-year period from June 1, 1998 through to June 30, 2000. As Port Hardy Airport is not yet achieving full cost recovery, it was determined that the current fee initiative was required to bring revenues in line with airport costs.

The amendment was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 24, 2001. No representations were received following the pre-publication of the proposal.

The comments received from the industry were assessed in light of the NAP principles of financial viability and self-sufficiency. The Department has already extended the deadline for completion of the NAP by an additional two years for certain airports. Reducing or extending the increases over a longer time period would impact on the viability for transfer of the affected airports. Thus, after careful consideration of all the comments received, it was decided to proceed with the implementation of the proposal.

Compliance and Enforcement

Charges payable under these Regulations will be recovered through the Department's current administrative collection procedures. Collection of outstanding debts due to the Crown may, through the provisions set out in sections 4.4 and 4.5 of the *Aeronautics Act*, be recovered in any court of competent jurisdiction.

Contact

Dan Cogliati, Director
Cost Recovery
Department of Transport
Place de Ville
Tower C, 22nd Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 993-5769
FAX: (613) 991-4410

IMPACT OF INCREASES 2001

AIRPORT	REVENUES FROM PROPOSAL (\$)	IMPACT PER ENPLANED/DEPLANED PASSENGER (\$)
Mont-Joli	107,575	2.98
Penticton	19,739	0.23
Port Hardy	17,073	0.30
Sept-Îles	112,790	0.93
St. Anthony	42,981	1.43
St-Hubert	21,000	n/a
Wabush	141,888	2.30

La réponse du ministère a été de préciser que l'augmentation actuelle de 5,72 p. cent des redevances générales d'aérogare et d'atterrissage représente une augmentation de l'ordre de 30 cents par passager embarqué/débarqué. De plus, selon le représentant du ministère, bien qu'on ait calculé que l'augmentation antérieure, entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2000, serait d'environ 1,05 \$ par passager embarqué/débarqué, il n'y avait eu aucun changement dans les redevances de l'aéroport de Port Hardy pour une période de deux ans allant du 1^{er} juin 1998 au 30 juin 2000. Comme Port Hardy ne réalise pas encore le recouvrement intégral de ses coûts, on a déterminé que la présente augmentation des redevances était nécessaire pour faire concorder les recettes produites et les coûts engagés par cet aéroport.

La modification a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 24 mars 2001. Aucune observation n'a été reçue après la publication préalable de la proposition.

Les observations reçues de l'industrie ont été évaluées à la lumière des principes d'autonomie financière et de viabilité de la PNA. Le ministère a déjà reporté de deux ans la date d'achèvement de la mise en oeuvre de la PNA pour certains aéroports. La réduction ou la répartition des augmentations des redevances sur une plus longue période influencerait sur la viabilité du transfert des aéroports touchés. Ainsi, après un examen minutieux de toutes les observations reçues, on a décidé de procéder à la mise en vigueur de la proposition.

Respect et exécution

Les redevances prévues dans le règlement seront perçues au moyen de la procédure administrative de recouvrement applicable du ministère. Les montants en souffrance qui sont payables à l'État, en vertu des dispositions prévues aux articles 4.4 et 4.5 de la *Loi sur l'aéronautique*, peuvent être recouverts devant tout tribunal compétent.

Personne-ressource

Dan Cogliati, Directeur
Recouvrement des coûts
Ministère des Transports
Place de Ville
Tour C, 22^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 993-5769
TÉLÉCOPIEUR : (613) 991-4410

IMPACT DES AUGMENTATIONS 2001

AÉROPORT	RECETTES DÉCOULANT DE LA PROPOSITION (\$)	IMPACT PAR PASSAGER EMBARQUÉ/DÉBARQUÉ (\$)
Mont-Joli	107 575	2,98
Penticton	19 739	0,23
Port Hardy	17 073	0,30
Sept-Îles	112 790	0,93
St. Anthony	42 981	1,43
St-Hubert	21 000	s/o
Wabush	141 888	2,30

IMPACT OF INCREASES 2002

AIRPORT	REVENUES FROM PROPOSAL (\$)	IMPACT PER ENPLANED/DEPLANED PASSENGER (\$)
Mont-Joli	107,575	2.98
Sept-Îles	112,790	0.93
St. Anthony	42,981	1.43
St-Hubert	21,000	n/a
Wabush	141,888	2.30

IMPACT DES AUGMENTATIONS 2002

AÉROPORT	RECETTES DÉCOULANT DE LA PROPOSITION (\$)	IMPACT PAR PASSAGER EMBARQUÉ/DÉBARQUÉ (\$)
Mont-Joli	107 575	2,98
Sept-Îles	112 790	0,93
St. Anthony	42 981	1,43
St-Hubert	21 000	s/o
Wabush	141 888	2,30

Registration
SOR/2001-177 17 May, 2001

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL
INSTITUTIONS ACT

**Assessment of Financial Institutions
Regulations, 2001**

P.C. 2001-891 17 May, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to subsection 23(3)^a of the *Office of the Superintendent of Financial Institutions Act*^b, hereby makes the annexed *Assessment of Financial Institutions Regulations, 2001*.

**ASSESSMENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS
REGULATIONS, 2001**

INTERPRETATION

1. The following definitions apply in these Regulations.
- “Act” means the *Office of the Superintendent of Financial Institutions Act*. (*Loi*)
- “affiliate” has the same meaning as in section 2 of the *Bank Act*. (*membre du groupe*)
- “authorized foreign bank” has the same meaning as in section 2 of the *Bank Act*. (*banque étrangère autorisée*)
- “cooperative credit association” means an association to which the *Cooperative Credit Associations Act* applies and includes a central cooperative credit society for which an order has been made under subsection 473(1) of that Act. (*association coopérative de crédit*)
- “foreign fraternal benefit society” has the same meaning as in section 571 of the *Insurance Companies Act*. (*société de secours étrangère*)
- “foreign life company” has the same meaning as in section 571 of the *Insurance Companies Act*. (*société d’assurance-vie étrangère*)
- “life company” has the same meaning as in subsection 2(1) of the *Insurance Companies Act*. (*société d’assurance-vie*)
- “loan company subsidiary”, in respect of a bank, means a subsidiary of the bank that is a trust and loan company and that is not authorized under the *Trust and Loan Companies Act* to carry on any activity referred to in section 412 of that Act. (*société de prêt filiale*)
- “society” has the same meaning as in subsection 2(1) of the *Insurance Companies Act*. (*société de secours*)
- “subsidiary” has the same meaning as in section 2 of the *Bank Act*. (*filiale*)
- “trust and loan company” means a company to which the *Trust and Loan Companies Act* applies. (*société de fiducie et de prêt*)

Enregistrement
DORS/2001-177 17 mai 2001

LOI SUR LE BUREAU DU SURINTENDANT DES
INSTITUTIONS FINANCIÈRES

**Règlement de 2001 sur les cotisations des
institutions financières**

C.P. 2001-891 17 mai 2001

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu du paragraphe 23(3)^a de la *Loi sur le Bureau du surintendant des institutions financières*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement de 2001 sur les cotisations des institutions financières*, ci-après.

**RÈGLEMENT DE 2001 SUR LES COTISATIONS DES
INSTITUTIONS FINANCIÈRES**

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s’appliquent au présent règlement.
- « association coopérative de crédit » Association régie par la *Loi sur les associations coopératives de crédit*, y compris une coopérative de crédit centrale ayant fait l’objet de l’ordonnance prévue au paragraphe 473(1) de cette loi. (*cooperative credit association*)
- « banque étrangère autorisée » S’entend au sens de l’article 2 de la *Loi sur les banques*. (*authorized foreign bank*)
- « filiale » S’entend au sens de l’article 2 de la *Loi sur les banques*. (*subsidiary*)
- « Loi » La *Loi sur le Bureau du surintendant des institutions financières*. (*Act*)
- « membre du groupe » Membre d’un groupe au sens de l’article 2 de la *Loi sur les banques*. (*affiliate*)
- « société d’assurance-vie » S’entend au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les sociétés d’assurances*. (*life company*)
- « société d’assurance-vie étrangère » S’entend au sens de l’article 571 de la *Loi sur les sociétés d’assurances*. (*foreign life company*)
- « société de fiducie et de prêt » Société régie par la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt*. (*trust and loan company*)
- « société de prêt filiale » À l’égard d’une banque, une filiale de la banque qui est une société de fiducie et de prêt non autorisée aux termes de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* à mener les activités mentionnées à l’article 412 de cette loi. (*loan company subsidiary*)
- « société de secours » S’entend au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les sociétés d’assurances*. (*society*)
- « société de secours étrangère » S’entend au sens de l’article 571 de la *Loi sur les sociétés d’assurances*. (*foreign fraternal benefit society*)

^a S.C. 1997, c. 15, s. 339

^b R.S., c. 18 (3rd Suppl.), Part I

^a L.C. 1997, ch. 15, art. 339

^b L.R., ch. 18 (3^e suppl.), partie I

DETERMINATION OF ASSETS,
NET REVENUES AND NET PREMIUMS

2. The Superintendent shall, before December 31 in each calendar year, ascertain

- (a) the average total assets during the fiscal year ending on March 31 of that year of each bank and trust and loan company;
- (b) the average total assets in Canada during the fiscal year ending on March 31 of that year of each authorized foreign bank;
- (c) the average total assets during the immediately preceding calendar year of each cooperative credit association;
- (d) the total amount of the net revenue received during the immediately preceding calendar year by Green Shield Canada from its prepayment plans other than administrative services only plans;
- (e) the aggregate of the total amount of net premiums received in Canada and an amount equal to 25 per cent of net premiums received outside Canada during the immediately preceding calendar year by each company, society and provincial company to which the *Insurance Companies Act* applies; and
- (f) the total amount of net premiums received in Canada during the immediately preceding calendar year by each foreign company to which the *Insurance Companies Act* applies.

DETERMINATION OF TOTAL ASSESSMENT

3. (1) For the purpose of subsection 23(3) of the Act and subject to subsection (2), the amount assessed by the Superintendent against each financial institution in respect of any fiscal year shall be equal to the aggregate of the base assessment determined for the financial institution in accordance with sections 4 to 7 and any applicable assessment surcharge determined for the financial institution in accordance with section 8, less any interim assessment prepared against the financial institution pursuant to subsection 23(4) of the Act.

(2) No assessment is payable in any fiscal year by a financial institution with respect to which the Minister has approved an application for voluntary liquidation and dissolution before the beginning of that fiscal year or with respect to which a court has made a winding-up order under the *Winding-up and Restructuring Act* before the beginning of that fiscal year.

DETERMINATION OF BASE ASSESSMENT FOR BANKS, AUTHORIZED
FOREIGN BANKS AND TRUST AND LOAN COMPANIES

4. (1) Subject to subsection (2), the base assessment of a financial institution that is a bank, an authorized foreign bank or a trust and loan company shall be equal to, for any fiscal year, the aggregate of

- (a) in the case of
 - (i) a loan company subsidiary, \$10,000, or
 - (ii) a financial institution not referred to in subparagraph (i), where the average total assets ascertained pursuant to paragraph 2(a) or (b), as the case may be, are
 - (A) greater than \$50 billion, \$275,000,
 - (B) greater than \$40 billion and equal to or less than \$50 billion, \$140,000,
 - (C) greater than \$25 billion and equal to or less than \$40 billion, \$100,000,

DÉTERMINATION DES ÉLÉMENTS D'ACTIF,
DES REVENUS NETS ET DES PRIMES NETTES

2. Le surintendant doit, avant le 31 décembre de chaque année civile, déterminer :

- a) la moyenne du total des éléments d'actif, pendant l'exercice se terminant le 31 mars de l'année en cours, de chacune des banques et des sociétés de fiducie et de prêt;
- b) la moyenne du total des éléments d'actif au Canada, pendant l'exercice se terminant le 31 mars de l'année en cours, de chacune des banques étrangères autorisées;
- c) la moyenne du total des éléments d'actif, pendant l'année civile précédente, de chacune des associations coopératives de crédit;
- d) le montant total des revenus nets perçus, pendant l'année civile précédente, par le Bouclier vert du Canada, pour ses régimes de paiement anticipé, à l'exception de ceux des régimes limités à des services administratifs;
- e) la somme du montant total des primes nettes perçues au Canada et d'un montant égal à 25 pour cent des primes nettes perçues à l'étranger, pendant l'année civile précédente, par chacune des sociétés, sociétés de secours et sociétés provinciales régies par la *Loi sur les sociétés d'assurances*;
- f) le montant total des primes nettes perçues au Canada, pendant l'année civile précédente, par chacune des sociétés étrangères régies par la *Loi sur les sociétés d'assurances*.

DÉTERMINATION DE LA COTISATION TOTALE

3. (1) Pour l'application du paragraphe 23(3) de la Loi et sous réserve du paragraphe (2), la cotisation imposée par le surintendant à une institution financière pour un exercice donné est égale à la somme de la cotisation de base établie conformément aux articles 4 à 7 et de la cotisation additionnelle établie, le cas échéant, conformément à l'article 8, diminuée du montant de toute cotisation provisoire établie en vertu du paragraphe 23(4) de la Loi.

(2) Aucune cotisation n'est exigible pour un exercice donné à l'égard d'une institution financière dont la demande de liquidation et de dissolution volontaire a été agréée par le ministre avant le début de l'exercice ou à l'égard de laquelle le tribunal a rendu une ordonnance de mise en liquidation en vertu de la *Loi sur les liquidations et les restructurations* avant le début de l'exercice.

COTISATION DE BASE DES BANQUES, BANQUES ÉTRANGÈRES
AUTORISÉES ET SOCIÉTÉS DE FIDUCIE ET DE PRÊT

4. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la cotisation de base d'une institution financière qui est une banque, une banque étrangère autorisée ou une société de fiducie et de prêt est égale, pour un exercice donné, à la somme du montant visé à l'alinéa a) et de celui visé à l'alinéa b) :

- a) s'il s'agit :
 - (i) d'une société de prêt filiale, 10 000 \$,
 - (ii) d'une institution financière non visée au sous-alinéa (i), si la moyenne du total des éléments d'actif déterminée en application des alinéas 2a) ou b), selon le cas, est :
 - (A) supérieure à 50 milliards \$, 275 000 \$,
 - (B) supérieure à 40 milliards \$, mais d'au plus 50 milliards \$, 140 000 \$,
 - (C) supérieure à 25 milliards \$, mais d'au plus 40 milliards \$, 100 000 \$,

- (D) greater than \$5 billion and equal to or less than \$25 billion, \$75,000,
- (E) greater than \$2 billion and equal to or less than \$5 billion, \$50,000,
- (F) greater than \$1 billion and equal to or less than \$2 billion, \$45,000,
- (G) greater than \$500 million and equal to or less than \$1 billion, \$40,000,
- (H) greater than \$100 million and equal to or less than \$500 million, \$30,000,
- (I) greater than \$50 million and equal to or less than \$100 million, \$20,000, or
- (J) equal to or less than \$50 million, \$10,000, and

(b) the amount determined by the formula

$$(A - B) \times C / D$$

where

- A is the amount by which the amount of the expenses, ascertained pursuant to subsection 23(1) of the Act, incurred for or in connection with the administration of the *Bank Act* and the *Trust and Loan Companies Act* exceeds the total of any service charges, assessment surcharges and other revenues relating to the administration of those Acts in respect of the fiscal year,
- B is the aggregate of all the amounts assessed under paragraph (a) against all financial institutions that are banks, authorized foreign banks or trust and loan companies and under subsection (2) against all financial institutions referred to in that subsection,
- C is the average total assets of the financial institution ascertained pursuant to paragraph 2(a) or (b), as the case may be, and
- D is the aggregate of the average total assets for all financial institutions that are banks, authorized foreign banks or trust and loan companies, other than institutions referred to in subsection (2) or 3(2), ascertained pursuant to paragraph 2(a) or (b), as the case may be.

(2) The base assessment of a financial institution that is an authorized foreign bank that is subject to the restrictions and requirements referred to in subsection 524(2) of the *Bank Act* shall be equal to \$10,000.

DETERMINATION OF BASE ASSESSMENT FOR COOPERATIVE CREDIT ASSOCIATIONS

5. The base assessment of a financial institution that is a cooperative credit association shall be equal to, for any fiscal year,

- (a) where the amount determined by the formula $A \times B / C$ is equal to or less than \$10,000, the amount of \$10,000, and
- (b) otherwise, the aggregate of \$10,000 and the amount determined by the formula

$$(B - D) \times A / E$$

where

- A is the average total assets of the cooperative credit association ascertained pursuant to paragraph 2(c),
- B is the amount by which the amount of expenses, ascertained pursuant to subsection 23(1) of the Act, incurred for or in connection with the administration of the *Cooperative Credit Associations Act* exceeds the total of any

- (D) supérieure à 5 milliards \$, mais d'au plus 25 milliards \$, 75 000 \$,
- (E) supérieure à 2 milliards \$, mais d'au plus 5 milliards \$, 50 000 \$,
- (F) supérieure à 1 milliard \$, mais d'au plus 2 milliards \$, 45 000 \$,
- (G) supérieure à 500 millions \$, mais d'au plus 1 milliard \$, 40 000 \$,
- (H) supérieure à 100 millions \$, mais d'au plus 500 millions \$, 30 000 \$,
- (I) supérieure à 50 millions \$, mais d'au plus 100 millions \$, 20 000 \$,
- (J) égale ou inférieure à 50 millions \$, 10 000 \$,

b) le montant déterminé selon la formule suivante :

$$(A - B) \times C / D$$

où :

- A représente l'excédent du montant — déterminé en application du paragraphe 23(1) de la Loi — des dépenses engagées dans le cadre de l'application de la *Loi sur les banques* et de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* sur le montant total des droits de service, des cotisations additionnelles et des autres revenus découlant de l'application de ces lois relativement à l'exercice en question,
- B la somme de toutes les cotisations imposées au titre de l'alinéa a) et du paragraphe (2),
- C la moyenne du total des éléments d'actif de l'institution financière déterminée en application des alinéas 2a) ou b), selon le cas,
- D l'ensemble des moyennes du total des éléments d'actif de toutes les institutions financières qui sont des banques, banques étrangères autorisées ou sociétés de fiducie et de prêt non visées aux paragraphes (2) ou 3(2), déterminées en application des alinéas 2a) ou b), selon le cas.

(2) La cotisation de base d'une institution financière qui est une banque étrangère autorisée faisant l'objet des restrictions et exigences visées au paragraphe 524(2) de la *Loi sur les banques* est de 10 000 \$.

COTISATION DE BASE DES ASSOCIATIONS COOPÉRATIVES DE CRÉDIT

5. La cotisation de base d'une institution financière qui est une association coopérative de crédit est égale, pour un exercice donné :

- a) à la somme de 10 000 \$, dans le cas où le résultat de $A \times B / C$ est égal ou inférieur à 10 000 \$;
- b) dans le cas contraire, à la somme de 10 000 \$, plus le montant déterminé selon la formule suivante :

$$(B - D) \times A / E$$

où :

- A représente la moyenne du total des éléments d'actif de l'association coopérative de crédit, déterminée en application de l'alinéa 2c),
- B l'excédent du montant — déterminé en application du paragraphe 23(1) de la Loi — des dépenses engagées dans le cadre de l'application de la *Loi sur les associations*

service charges, assessment surcharges and other revenues relating to the administration of that Act in respect of that fiscal year,

- C is the aggregate of the average total assets for all cooperative credit associations, other than those referred to in subsection 3(2), ascertained pursuant to paragraph 2(c),
- D is the product obtained by multiplying \$10,000 by the number of cooperative credit associations assessed under subsection 23(3) of the Act in respect of that fiscal year, and
- E is the aggregate of the average total assets ascertained pursuant to paragraph 2(c) for each cooperative credit association, other than one referred to in subsection 3(2), in respect of which the amount determined by the formula $A \times B / C$ is greater than \$10,000.

DETERMINATION OF BASE ASSESSMENT FOR INSURANCE COMPANIES

6. The base assessment of a financial institution that is a life company, a society, a foreign life company or a foreign fraternal benefit society shall be equal to, for any fiscal year, the greater of

- (a) in the case of
 - (i) a society or foreign fraternal benefit society, \$1,000, or
 - (ii) a life company or a foreign life company that is not a foreign fraternal benefit society, \$10,000, and
- (b) the amount determined by the formula

$$(C - D) \times A / B$$

where

- A is the total amount of net premiums ascertained pursuant to paragraph 2(e) or (f), as the case may be, in respect of the financial institution, less 25 per cent of the amount, if any, by which that total amount exceeds \$100 million,
- B is the aggregate of the amounts determined for A, in respect of all financial institutions that are life companies, societies, foreign life companies or foreign fraternal benefit societies, other than those assessed under paragraph (a) and those referred to in subsection 3(2),
- C is the amount by which the amount of expenses, ascertained pursuant to subsection 23(1) of the Act, incurred for or in connection with the administration of the *Insurance Companies Act* and attributable to financial institutions that are life companies, societies, foreign life companies or foreign fraternal benefit societies exceeds the total of any service charges, assessment surcharges and other revenues relating to the administration of that Act and attributable to those institutions in respect of that fiscal year, and
- D is the aggregate of all the amounts assessed under paragraph (a) against all financial institutions that are life companies, societies, foreign life companies or foreign fraternal benefit societies.

coopératives de crédit sur le montant total des droits de service, des cotisations additionnelles et des autres revenus découlant de l'application de cette loi relativement à l'exercice en question,

- C l'ensemble des moyennes du total des éléments d'actif de toutes les associations coopératives de crédit, déterminées en application de l'alinéa 2c), exception faite des associations coopératives de crédit visées au paragraphe 3(2),
- D le produit de 10 000 \$ par le nombre d'associations coopératives de crédit à l'égard desquelles une cotisation est imposée pour l'exercice en question en application du paragraphe 23(3) de la Loi,
- E l'ensemble des moyennes du total des éléments d'actif — déterminées en application de l'alinéa 2c) — des associations coopératives de crédit pour lesquelles le résultat de $A \times B / C$ est supérieur à 10 000 \$, exception faite des associations coopératives de crédit visées au paragraphe 3(2).

COTISATION DE BASE DES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES

6. La cotisation de base d'une institution financière qui est une société d'assurance-vie, une société de secours, une société d'assurance-vie étrangère ou une société de secours étrangère est égale, pour un exercice donné, au plus élevé des montants suivants :

- a) soit, s'il s'agit :
 - (i) d'une société de secours ou d'une société de secours étrangère, 1 000 \$,
 - (ii) d'une société d'assurance-vie ou d'une société d'assurance-vie étrangère qui n'est pas une société de secours étrangère, 10,000 \$;
- b) soit le montant déterminé selon la formule suivante :

$$(C - D) \times A / B$$

où :

- A représente le montant total, déterminé en application des alinéas 2e) ou f) selon le cas, des primes nettes perçues par l'institution financière, diminué de 25 pour cent de la partie de ce montant total qui excède, le cas échéant, 100 millions \$,
- B la somme des montants déterminés en application de l'élément A à l'égard de toutes les institutions financières qui sont des sociétés d'assurance-vie, des sociétés de secours, des sociétés d'assurance-vie étrangères ou des sociétés de secours étrangères, à l'exception de celles ayant fait l'objet d'une cotisation au titre de l'alinéa a) et de celles visées au paragraphe 3(2),
- C l'excédent du montant — déterminé en application du paragraphe 23(1) de la Loi — des dépenses engagées dans le cadre de l'application de la *Loi sur les sociétés d'assurances* à l'égard des institutions financières qui sont des sociétés d'assurance-vie, des sociétés de secours, des sociétés d'assurance-vie étrangères ou des sociétés de secours étrangères, sur le montant total des droits de service, des cotisations additionnelles et des autres revenus découlant de l'application de cette loi qui sont attribuables à ces institutions relativement à l'exercice en question,
- D la somme de toutes les cotisations imposées au titre de l'alinéa a).

7. (1) For the purposes of this section, Green Shield Canada shall be considered to be a property and casualty company within the meaning of subsection 2(1) of the *Insurance Companies Act*.

(2) The base assessment of a financial institution that is an insurance company, other than one referred to in section 6, shall be equal to, for any fiscal year, the greater of

- (a) \$10,000, and
- (b) the amount determined by the formula

$$(C - D) \times A / B$$

where

- A is the total amount of net revenue or the total amount of net premiums ascertained pursuant to paragraph 2(d), (e) or (f), as the case may be, in respect of the financial institution, less 25 per cent of the amount, if any, by which that total amount exceeds \$100 million,
- B is the aggregate of the amounts determined for A, in respect of all financial institutions that are insurance companies, other than those referred to in section 6, those assessed under paragraph (a) and those referred to in subsection 3(2),
- C is the amount by which the amount of expenses, ascertained pursuant to subsection 23(1) of the Act, incurred for or in connection with the administration of the *Insurance Companies Act* and the *Green Shield Canada Act* and attributable to financial institutions that are insurance companies, other than those referred to in section 6, exceeds the total of any service charges, assessment surcharges and other revenues relating to the administration of those Acts and attributable to those institutions in respect of that fiscal year, and
- D is the aggregate of all the amounts assessed under paragraph (a) against all financial institutions that are insurance companies, other than those referred to in section 6.

ASSESSMENT SURCHARGE

8. (1) Subject to subsections (2) and (3), the amount of the surcharge to be assessed in any fiscal year in respect of a financial institution that has been assigned a “stage” rating pursuant to the *Guide to Intervention for Federal Financial Institutions* or in accordance with the principles set out in that Guide shall be equal to

- (a) in the case of an institution that has been rated at “stage 1”, the aggregate of \$3,000 and an amount equal to 1/12 of 10 per cent of its base assessment for the preceding fiscal year for each month during which the institution was so rated; and
- (b) in the case of an institution that has been rated at “stage 2”, “stage 3” or “stage 4”, the aggregate of \$5,000 and an amount equal to 1/12 of 15 per cent of its base assessment for the preceding fiscal year for each month during which the institution was so rated.

(2) Subject to subsection (3), the amount of the surcharge to be assessed in any fiscal year in respect of a financial institution that has been assigned a “stage” rating for the sole reason that it is an affiliate of another financial institution that has also been assigned a “stage” rating shall be equal to

- (a) in the case of an institution that has been rated at “stage 1”, an amount equal to 1/12 of 10 per cent of its base assessment for the preceding fiscal year for each month during which the institution was so rated; and

7. (1) Pour l’application du présent article, le Bouclier vert du Canada est réputé être une société d’assurances multirisques au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les sociétés d’assurances*.

(2) La cotisation de base d’une institution financière qui est une société d’assurances non visée à l’article 6 est égale, pour un exercice donné, au plus élevé des montants suivants :

- a) 10 000 \$;
- b) le montant déterminé selon la formule suivante :

$$(C - D) \times A / B$$

où :

- A représente le montant total, déterminé en application des alinéas 2d), e) ou f), selon le cas, des revenus nets ou des primes nettes perçus par l’institution financière, diminué de 25 pour cent de la partie de ce montant total qui excède, le cas échéant, 100 millions \$,
- B la somme des montants déterminés en application de l’élément A à l’égard de toutes les institutions financières qui sont des sociétés d’assurances non visées à l’article 6, à l’exception de celles ayant fait l’objet d’une cotisation au titre de l’alinéa a) et de celles visées au paragraphe 3(2),
- C l’excédent du montant — déterminé en application du paragraphe 23(1) de la Loi — des dépenses engagées dans le cadre de l’application de la *Loi sur les sociétés d’assurances* et de la *Loi sur l’association personnalisée le Bouclier vert du Canada* à l’égard des institutions financières qui sont des sociétés d’assurances non visées à l’article 6 sur le montant total des droits de service, des cotisations additionnelles et des autres revenus découlant de l’application de ces lois qui sont attribuables à ces institutions relativement à l’exercice en question,
- D la somme de toutes les cotisations imposées au titre de l’alinéa a).

COTISATION ADDITIONNELLE

8. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), la cotisation additionnelle de l’institution financière à qui un niveau d’intervention a été attribué aux termes du *Guide d’intervention à l’intention des institutions financières fédérales* ou selon les principes énoncés dans ce guide, est égale, pour chaque mois d’un exercice donné au cours duquel un tel niveau lui a été attribué, au montant suivant :

- a) dans le cas d’une institution cotée au niveau 1, la somme de 3 000 \$ et d’un montant égal à 1/12 de 10 pour cent de sa cotisation de base pour l’exercice précédent;
- b) dans le cas d’une institution cotée au niveau 2, 3 ou 4, la somme de 5 000 \$ et d’un montant égal à 1/12 de 15 pour cent de sa cotisation de base pour l’exercice précédent.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), la cotisation additionnelle de l’institution financière à qui un niveau d’intervention a été attribué au seul motif qu’elle est membre du groupe d’une autre institution financière à qui un niveau d’intervention a aussi été attribué, est égale, pour chaque mois d’un exercice donné au cours duquel un tel niveau lui a été attribué, au montant suivant :

- a) dans le cas d’une institution cotée au niveau 1, un montant égal à 1/12 de 10 pour cent de sa cotisation de base pour l’exercice précédent;

(b) in the case of an institution that has been rated at “stage 2”, “stage 3” or “stage 4”, an amount equal to 1/12 of 15 per cent of its base assessment for the preceding fiscal year for each month during which the institution was so rated.

(3) The amount of the surcharge to be assessed in any fiscal year in respect of a financial institution shall not exceed an amount equal to

(a) in the case of a surcharge referred to in paragraph (1)(a) or (2)(a), 0.2 per cent of the assets of the institution at the end of the preceding fiscal year; and

(b) in the case of a surcharge referred to in paragraph (1)(b) or (2)(b), 0.4 per cent of the assets of the institution at the end of the preceding fiscal year.

NOTICE OF ASSESSMENT

9. The Superintendent shall send to each financial institution a notice in writing of the assessment against it.

TRANSITIONAL

10. In respect of the fiscal year beginning on April 1, 2001 and ending on March 31, 2002, the rate of 25 per cent referred to in paragraph 2(e) shall be reduced to 12.5 per cent.

(2) In respect of the period beginning on June 1, 2001 and ending on March 31, 2002,

(a) the amount of \$3,000 referred to in paragraph 8(1)(a) shall be reduced to \$1,500;

(b) the amount of \$5,000 referred to in paragraph 8(1)(b) shall be reduced to \$2,500;

(c) the rate of 10 per cent referred to in paragraphs 8(1)(a) and (2)(a) shall be reduced to 5 per cent; and

(d) the rate of 15 per cent referred to in paragraphs 8(1)(b) and (2)(b) shall be reduced to 7.5 per cent.

REPEAL

11. The *Assessment of Financial Institutions Regulations*¹ are repealed.

COMING INTO FORCE

12. These Regulations come into force on June 1, 2001.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

In accordance with the *Office of the Superintendent of Financial Institutions Act* (OSFI Act) OSFI is funded mainly through assessments on the industry and a user-pay program for selected services. A small portion of OSFI’s revenue is derived from the Government of Canada for actuarial services.

Therefore, OSFI recovers its expenses for the previous year from the financial institutions that it supervises. To this end, OSFI allocates its expenses to the deposit-taking (banks, trust and loan

¹ SOR/94-528; SOR/97-483

b) dans le cas d’une institution cotée au niveau 2, 3 ou 4, un montant égal à 1/12 de 15 pour cent de sa cotisation de base pour l’exercice précédent.

(3) La cotisation additionnelle imposée à une institution financière ne peut excéder, à l’égard d’un exercice donné :

a) dans les cas visés aux alinéas (1)a) et (2)a), 0,2 pour cent des éléments d’actif de l’institution à la fin de l’exercice précédent;

b) dans les cas visés aux alinéas (1)b) et (2)b), 0,4 pour cent des éléments d’actif de l’institution à la fin de l’exercice précédent.

AVIS DE COTISATION

9. Le surintendant avise par écrit chacune des institutions financières de la cotisation qu’il lui impose.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

10. (1) À l’égard de l’exercice commençant le 1^{er} avril 2001 et se terminant le 31 mars 2002, le taux de 25 pour cent visé à l’alinéa 2e) est réduit à 12,5 pour cent.

(2) Les règles suivantes s’appliquent à l’égard de la période commençant le 1^{er} juin 2001 et se terminant le 31 mars 2002 :

a) le montant de 3 000 \$ visé à l’alinéa 8(1)a) est réduit à 1 500 \$;

b) le montant de 5 000 \$ visé à l’alinéa 8(1)b) est réduit à 2 500 \$;

c) le taux de 10 pour cent visé aux alinéas 8(1)a) et (2)a) est réduit à 5 pour cent;

d) le taux de 15 pour cent visé aux alinéas 8(1)b) et (2)b) est réduit à 7,5 pour cent.

ABROGATION

11. Le *Règlement sur les cotisations des institutions financières*¹ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

12. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juin 2001.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Comme le prévoit la *Loi sur le Bureau du surintendant des institutions financières* (la « Loi »), les activités du Bureau du surintendant des institutions financières (BSIF) sont financées principalement par les cotisations versées par les institutions ainsi que les droits perçus en contrepartie de certains services selon le principe de l’utilisateur payeur. Une modeste partie des recettes du BSIF provient des fonds publics pour les services actuariels fournis au gouvernement du Canada.

En outre, le BSIF impute principalement ses coûts engagés pendant l’exercice précédent aux institutions financières qu’il surveille. À cette fin, le BSIF répartit ses coûts entre les secteurs

¹ DORS/94-528; DORS/97-483

companies and cooperative credit associations) and insurance (life insurance and property and casualty insurance) sectors. The costs are then apportioned to institutions within each sector using a formula-based annual assessment. OSFI determines its operating budget for each year as part of its business planning process. This budget is explained to industry stakeholders and their input is sought on the resulting assessments.

The *Assessment of Financial Institutions Regulations, 2001* are made pursuant to section 23 of the OSFI Act. These Regulations replace the *Assessment of Financial Institutions Regulations* that are currently in place and introduce a new regime to allocate OSFI's annual operating costs to institutions within each sector.

These Regulations are needed to implement legislative amendments that were made to section 23 of the OSFI Act in 1997. As a result of these changes, part of the formula pursuant to which assessments are calculated for each industry sector must be prescribed by regulation rather than be specified in the Act. In order that this new section can be proclaimed into force, the existing legislative provision will be replicated with the exception of the changes noted below.

In addition, these Regulations are needed to implement Phase 2 of OSFI's User Pay project. In the fall of 1996, OSFI established a User Pay Task Force to review the feasibility of implementing a user pay program with the primary objective to more fairly distribute OSFI's costs. Phase 1, which was completed on January 1, 1999, introduced user fees for significant activities that OSFI undertakes for specific institutions and third parties. Phase 2 included, amongst other things, a full review of the current assessment methodology for each industry sector as well as a review of the feasibility of introducing a surcharge for "problem institutions". An Industry Advisory Committee (IAC), made up of representatives from the various industry associations, was created to assist OSFI with Phase 2 issues. Based on the User Pay Task Force's review of the issues and consultations with the IAC, the Regulations introduce a number of changes modifying OSFI's current methodology for recovering its costs from federally regulated financial institutions (FRFIs).

The main change to the Regulations is the introduction of assessment surcharges for "problem institutions". The introduction of a surcharge is intended to recognize the additional resources required to supervise and monitor these institutions, thus reallocating supervisory costs on a more equitable basis. A surcharge will also apply to FRFI affiliates of a "problem institution" to reflect the increased cost of supervising the group. This will not generate additional revenue since money collected from surcharges will be deducted from OSFI's operating costs for the sector from which the surcharges were collected.

Further, a number of amendments are being made to the assessment methodology for the insurance sector in order to address some of the inequities and certain other issues arising out of the current approach.

des institutions de dépôts (banques, sociétés de fiducie et de prêt et associations coopératives de crédit) et le secteur des assurances (sociétés d'assurance-vie et sociétés d'assurance multirisques) et ces montants sont imputés aux institutions de chaque secteur selon la formule prescrite par règlement. Chaque année, le BSIF explique son budget aux intervenants de l'industrie et sollicite leurs commentaires au sujet de leurs cotisations.

Le *Règlement de 2001 sur les cotisations des institutions financières* (le « règlement ») est pris en vertu de l'article 23 de la Loi. Le règlement remplace le règlement en vigueur et instaure un nouveau régime d'imputation des dépenses de fonctionnement annuelles du BSIF aux institutions de dépôts, aux associations coopératives de crédit, aux sociétés d'assurance-vie et aux sociétés d'assurances multirisques.

Le règlement est nécessaire pour mettre en oeuvre les modifications apportées à l'article 23 de la Loi en 1997. Par suite de ces changements, une partie de la formule servant au calcul des cotisations de chaque secteur de l'industrie doit être prescrite par règlement plutôt que précisée dans la Loi. Pour que ce nouvel article puisse être édicté, la disposition législative existante sera reprise, sous réserve des modifications des dispositions du règlement, décrites plus loin.

En outre, le règlement est requis pour mettre en place la phase 2 du projet des utilisateurs payeurs du BSIF. À l'automne de 1996, le BSIF a mis sur pied un Groupe de travail des utilisateurs payeurs pour étudier la possibilité de mettre en place un programme des utilisateurs payeurs visant avant tout à rendre l'imputation des dépenses de fonctionnement du BSIF plus équitable. En vertu de la phase 1, qui a été achevée le 1^{er} janvier 1999, des frais d'utilisateurs ont été établis à l'égard des activités de plus grande envergure dont s'acquitte le BSIF pour certaines institutions et des tiers. Dans le cadre de la phase 2, le BSIF a procédé à l'examen complet de la méthode actuelle de calcul des cotisations pour chaque secteur de l'industrie, en plus d'étudier la possibilité d'assujettir les institutions dites « à problème » à une cotisation additionnelle. Un Comité consultatif de l'industrie (CCI) formé de représentants des diverses associations de l'industrie, a été mis sur pied pour aider le BSIF à réaliser la phase 2. Prenant appui sur l'examen des enjeux effectués par le Groupe de travail des utilisateurs payeurs et sur les consultations menées auprès du CCI, le règlement met en place un certain nombre de changements modifiant la façon dont le BSIF recouvre à l'heure actuelle ses dépenses de fonctionnement auprès des institutions financières fédérales (IFF).

Le principal changement apporté au règlement est l'établissement d'une cotisation additionnelle qui sera exigée des institutions à problème. Cette mesure vise à refléter les ressources supplémentaires qu'entraînent la surveillance et le contrôle de ces institutions, de manière à rendre l'imputation des coûts de surveillance plus équitable. Une cotisation additionnelle sera également exigée des IFF qui sont membres du groupe d'une IFF à problème pour refléter le coût supplémentaire lié à la surveillance de ce groupe. Cette mesure ne générera pas de recettes supplémentaires puisque le produit de la cotisation additionnelle sera déduit des dépenses de fonctionnement du BSIF se rapportant au secteur duquel la cotisation additionnelle aura été perçue.

En outre, des modifications sont apportées au calcul de la cotisation du secteur des assurances pour corriger certains problèmes d'équité et d'autres difficultés attribuables à la méthode existante.

Currently, insurance company assessments are based on “in-Canada” premiums only. The new Regulations include 25% of foreign premiums in the assessment bases for the insurance sector in order to give some recognition to the time and resources required by OSFI in supervising insurance companies with foreign operations.

Further, the assessment base for insurance companies is amended to include a 25% reduction for the portion of the company’s premium base that exceeds \$100 million to reflect the efficiencies in supervising large companies.

Finally, the assessment formula for insurance companies is amended to provide for a more gradual increase in the assessments for small companies as they move above the minimum threshold. Currently, insurance companies whose formula-based assessments are below the minimum threshold pay a flat assessment of \$10,000 per year. Companies with formula-based assessments above the threshold pay the \$10,000 minimum plus whatever amount the formula yields. This results in a substantial jump in assessments for small companies just over the minimum assessment level.

In order to allow FRFIs time to adjust to the new Regulations, a transitional rule will have the effect of phasing-in the surcharges and the inclusion of foreign premiums over a two-year period.

Alternatives

Various alternatives were considered in developing these Regulations (i.e., whether the status quo should be maintained, whether the amendments should be made as proposed or whether different amendments should be made).

With respect to the assessment surcharge for problem institutions, a number of factors were considered, including the approach used by foreign regulators. The formula was chosen that yields the closest relationship to the resources spent on problem institutions, while not putting undue burden on smaller institutions.

With respect to the assessment methodology for the insurance sector, although arguments have been made in favour of the status quo, the decision was made to include 25% of foreign premiums in the assessment base in order to give some recognition to the time and resources required by OSFI in supervising insurance companies with foreign operations.

With respect to the reduction in the assessment base for large insurance companies, the reduction of the portion of the premium base that exceeds \$100 million by 25% was chosen in order to reflect the efficiencies that OSFI realizes in supervising large insurance companies.

With respect to the calculation of assessments for insurance companies, the amendment of the current formula to provide for a more gradual increase in assessments for small companies was chosen in order to eliminate the current situation where there is a substantial jump in assessments for small companies with assessment bases marginally above the minimum assessment threshold.

À l’heure actuelle, la cotisation des sociétés d’assurances repose uniquement sur les primes se rapportant à leurs activités au Canada. En vertu du nouveau règlement, 25 % du revenu-primes au titre des opérations à l’étranger s’ajouteront à l’assiette de cotisation du secteur des assurances pour tenir compte dans une certaine mesure du temps et des ressources que le BSIF consacre à la surveillance des assureurs actifs à l’étranger.

En outre, l’assiette de cotisation des sociétés d’assurances est modifiée pour inclure une réduction de 25 % de l’excédent du revenu-primes de l’assureur sur 100 millions de dollars pour tenir compte des gains d’efficacité dans la surveillance des sociétés d’envergure.

Enfin, le règlement modifie le calcul de la cotisation annuelle des sociétés d’assurances de façon à prévoir une augmentation plus progressive de la cotisation des petites sociétés d’assurances dont la cotisation établie au moyen de la formule dépasse à peine le seuil minimal. À l’heure actuelle, les assureurs dont la cotisation établie en application de la formule prévue est inférieure à la cotisation minimale sont redevables d’une cotisation forfaitaire de 10 000 \$ par année. Les sociétés dont la cotisation établie selon la formule dépasse le seuil prévu sont redevables de la cotisation minimale de 10 000 \$ et de la cotisation obtenue par application de la formule. Cela entraîne une nette augmentation de la cotisation des petites sociétés dont la cotisation établie au moyen de la formule dépasse à peine le seuil minimal.

Pour donner le temps aux IFF de se conformer au nouveau règlement, une règle transitoire aura pour effet d’instaurer progressivement la cotisation additionnelle et l’inclusion des primes de sources étrangères sur une période de deux ans.

Solutions envisagées

Les facteurs suivants ont été pris en compte pour déterminer s’il y avait lieu de maintenir le statu quo, d’apporter les modifications proposées ou de recourir à d’autres amendements.

En ce qui a trait à la cotisation additionnelle des institutions à problème, on a notamment tenu compte de la méthode utilisée par les organismes étrangers de réglementation. On a retenu la formule qui reflète le mieux les ressources consacrées aux institutions à problème, tout en évitant d’imposer un fardeau indu aux institutions de plus petite taille.

Pour ce qui est du calcul de la cotisation du secteur des assurances, même si certains réclamaient le maintien du statu quo, il a été décidé d’inclure 25 % du revenu-primes de source étrangère à l’assiette de cotisation pour tenir compte du temps et des ressources que le BSIF consacre à la surveillance des sociétés d’assurances actives à l’étranger.

S’agissant de la réduction de l’assiette de cotisation des grandes sociétés d’assurances, il a été décidé d’amputer de 25 % l’excédent du revenu-primes sur 100 millions de dollars pour refléter les gains d’efficacité que réalise le BSIF au chapitre de la surveillance des grandes sociétés d’assurances.

En ce qui a trait au calcul de la cotisation des sociétés d’assurances, la modification de la formule existante pour faire en sorte que la cotisation des petits assureurs augmente de façon plus progressive a été retenue pour éliminer la situation existante où la cotisation de ces dernières augmente de façon substantielle lorsque la cotisation établie d’après la formule est à peine supérieure à la cotisation minimale.

Benefits and Costs

The amendments will not increase the total amount to be assessed against the financial institutions that OSFI supervises. They will, however, alter the assessments payable by individual institutions within each industry sector in order to more accurately reflect the actual cost of supervision and to distribute those costs in a more equitable manner. Therefore, implementation of the Regulations will result in increased assessments for some institutions and decreased assessments for others.

The introduction of assessment surcharges will result in increased assessments for “problem institutions”. Money collected from surcharges within a sector will be deducted from OSFI’s annual operating costs allocated to that sector and, therefore, will result in reduced assessments for the other institutions within that sector. It is not foreseen that this surcharge will place an undue financial burden on these problem institutions. In this respect, a cap will be placed on the surcharge to limit the impact on small institutions.

For insurance companies, the change in assessments will also depend on the level of foreign premiums and the amount of total premiums over \$100 million. In addition, the proposal to provide for a more gradual increase in the assessments for small companies as they move above the minimum threshold will result in slight changes in assessments within the industry.

Generally, based on 1999 data, the net impact of all these changes will be to increase assessments for all staged institutions, decrease assessments for non-staged small and mid-sized insurance companies paying more than the minimum assessment, and increase assessments for four of the six largest life insurance companies (due to their sizable foreign premiums).

There will be no material additional cost to OSFI resulting from these changes.

Consultation

In the summer of 1999, OSFI established an Industry Advisory Committee comprised of members of the major associations – the Canadian Bankers Association (CBA), the Canadian Life and Health Insurance Association Inc. (CLHIA), the Insurance Council of Canada (ICC), and the Canadian Association of Mutual Insurance Companies (CAMIC) – as well as a representative from Canada Trust. The committee was established to provide a forum for open discussion of issues related to Phase Two of the User Pay Project. OSFI met with the IAC twice in the fall of 1999 to discuss various assessment options for each sector. IAC members were invited to suggest other options for consideration. In December 1999, OSFI sent a package to IAC members presenting alternative assessment options for each sector. This package was also sent to the individual institutions within each of the DTI, life and property and casualty sectors. Individual institutions and IAC members were invited to comment on the alternatives. Individual institutions were also given the opportunity to contact OSFI directly to determine the impact that each alternative would have on their assessments.

OSFI received comments from the industry associations and a few insurance companies. In August 2000, the IAC met to discuss the comments received and OSFI outlined its final proposals on the various issues.

Avantages et coûts

La mise en oeuvre du règlement n’augmentera pas le montant total de la cotisation payée par les institutions financières surveillées par le BSIF. Les changements apportés auront pour effet de modifier la cotisation des institutions faisant partie de chaque secteur de manière à rendre l’imputation des coûts de surveillance plus équitable. En outre, la cotisation de certaines institutions augmentera et elle sera réduite pour d’autres.

L’établissement d’une cotisation additionnelle fera grimper la cotisation des institutions à problème. Cependant, il est prévu que cette augmentation ne présentera pas un fardeau financier indu pour ces institutions. A cet effet, un maximum sera établi afin de minimiser l’impact de cette cotisation additionnelle pour les petites institutions. Le produit de cette cotisation additionnelle perçue auprès des institutions d’un secteur donné sera déduit des dépenses annuelles de fonctionnement du BSIF imputables à ce secteur, de sorte que la cotisation des autres institutions de ce même secteur sera réduite.

Dans le cas des sociétés d’assurances, la mesure dans laquelle leur cotisation sera modifiée dépendra également de l’ampleur du revenu-primés de sources étrangères et de l’excédent de leur revenu-primés total sur 100 millions de dollars. En outre, la modification proposée du calcul de la cotisation des petites sociétés dont la cotisation dépasse à peine le seuil minimal entraînera de légers changements de cotisation à l’échelle de ce secteur.

Sur la base de statistiques de 1999, il est prévu que l’impact global de tous ces changements entraînera une augmentation de la cotisation des institutions à problème, une diminution de la cotisation des petites et moyennes sociétés d’assurances dont la cotisation est supérieure au seuil minimal et une augmentation de la cotisation de quatre des six sociétés d’assurances d’envergure.

Ces changements n’entraîneront pas de coûts additionnels importants pour le BSIF.

Consultations

Le BSIF a mis sur pied le CCI à l’été de 1999 pour tenir des consultations efficaces sur tous les enjeux liés aux mesures de recouvrement des coûts. Le CCI regroupa des représentants des diverses associations de l’industrie – l’Association des banquiers canadiens (ABC), l’Association canadienne des compagnies d’assurances de personnes (ACCAP), le Conseil d’assurances du Canada (CAC), et l’Association canadienne des compagnies d’assurances mutuelles (ACCAM) – ainsi qu’un représentant de la société Canada Trust. À l’automne de 1999, les représentants du BSIF ont rencontré ceux du CCI à deux reprises pour discuter de l’instauration d’une cotisation additionnelle pour les institutions à problème et d’autres options de calcul de la cotisation des trois principaux groupes d’institutions financières. Le CCI a soumis ces options à l’examen des membres de leurs associations respectives. Les institutions ont également eu l’opportunité de discuter l’impact des différentes options et alternatives directement avec le BSIF.

Suite à ces consultations, le BSIF a reçu des commentaires des associations de l’industrie et de quelques sociétés d’assurances. En août 2000, le BSIF rencontra le CCI pour discuter des commentaires reçus et présenter ses propositions finales sur les différentes options discutées.

The Regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 3, 2001. No adverse comments were received in response to pre-publication.

Compliance and Enforcement

These amendments will require some minor changes in OSFI procedures. There are no additional personnel resources required.

Contact

Mr. Ron Bergeron
Chairman, User Pay Task Force
Office of the Superintendent of Financial Institutions
255 Albert Street, Kent Square
Ottawa, Ontario
K1A 0H2
Tel.: (613) 990-8083
FAX: (613) 990-7394

Le règlement a fait l'objet d'un préavis dans la *Gazette du Canada* Partie I du 3 mars 2001. Aucune observation négative n'a été reçue par la suite.

Respect et exécution

Ces modifications nécessiteront de légers changements des procédures du BSIF, mais n'exigent toutefois pas de ressources humaines supplémentaires.

Personne-ressource

M. Ron Bergeron
Président, Groupe de travail sur les utilisateurs payeurs
Bureau du surintendant des institutions financières
255, rue Albert, carré Kent
Ottawa (Ontario)
K1A 0H2
Tél. : (613) 990-8083
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-7394

Registration
SOR/2001-178 17 May, 2001

CANADA POST CORPORATION ACT

Regulations Amending the Letter Mail Regulations

P.C. 2001-897 17 May, 2001

Whereas, pursuant to subsection 20(1) of the *Canada Post Corporation Act*, a copy of the proposed *Regulations Amending the Letter Mail Regulations*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 30, 2000, and a reasonable opportunity was afforded to interested persons to make representations to the Minister of Public Works and Government Services with respect to the proposed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Works and Government Services, pursuant to subsection 19(1)^a of the *Canada Post Corporation Act*, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Letter Mail Regulations*, made on February 9, 2001 by the Canada Post Corporation.

REGULATIONS AMENDING THE LETTER MAIL REGULATIONS

AMENDMENT

1. Section 3 of the *Letter Mail Regulations*¹ is amended by adding the following after subsection (4):

(4.1) The Canada Post Corporation shall publish a notice in the *Canada Gazette* of any increase to the domestic basic letter rate no later than July 1 in the year before the increase goes into effect.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

On June 21, 2000, the Price-Cap Formula (PCF) for the domestic basic letter rate was established in the *Letter Mail Regulations* (the Regulations) under the *Canada Post Corporation Act*. The PCF takes 66.67 percent of experienced inflation (based on the Consumer Price Index) from a base date of August 1995 to calculate the annual increase in the domestic basic letter rate.

^a S.C. 1992, c. 1, s. 34

¹ SOR/88-430; SOR/90-801

Enregistrement
DORS/2001-178 17 mai 2001

LOI SUR LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES POSTES

Règlement modifiant le Règlement sur les envois poste-lettre

C.P. 2001-897 17 mai 2001

Attendu que, conformément au paragraphe 20(1) de la *Loi sur la Société canadienne des postes*, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les envois poste-lettre*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 30 décembre 2000 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux et en vertu du paragraphe 19(1)^a de la *Loi sur la Société canadienne des postes*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur les envois poste-lettre*, ci-après, pris le 9 février 2001 par la Société canadienne des postes.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES ENVOIS POSTE-LETTRÉ

MODIFICATION

1. L'article 3 du *Règlement sur les envois poste-lettre*¹ est modifié par adjonction, après le paragraphe (4), de ce qui suit :

(4.1) La Société canadienne des postes publie, dans la *Gazette du Canada*, un avis de toute majoration du tarif de base des lettres du régime intérieur, au plus tard le 1^{er} juillet de l'année précédant la prise d'effet de la majoration.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le 21 juin 2000, la formule de plafonnement du tarif de base des lettres du régime intérieur (formule de plafonnement) a été établie dans le *Règlement sur les envois poste-lettre* (le règlement) en vertu de la *Loi sur la Société canadienne des postes*. La formule de plafonnement prend en compte 66,67 p. 100 de l'inflation survenue (selon l'indice des prix à la consommation) pour le calcul de l'augmentation annuelle du tarif de base des lettres du régime intérieur, en prenant comme point de référence le mois d'août 1995.

^a L.C. 1992, ch. 1, art. 34

¹ DORS/88-430; DORS/90-801

The establishment of the PCF also created notification obligations for Canada Post Corporation (Canada Post). While there is an obligation to provide the public with notice of upcoming increases six months in advance, the means by which that notice is to be given was not specified in the Regulations.

In an effort to increase the effectiveness of the existing notification requirement, the proposed amendment would obligate Canada Post to provide formal notification to its customers through the *Canada Gazette*, Part I. This new obligation would supplement Canada Post's current notification efforts.

Alternatives

No other alternatives were considered.

Benefits and Costs

By providing a notice of an upcoming rate change in an official publication, transparency and accountability to customers would be enhanced. Readers would be provided with information, such as detail on the workings of the formula, that is not easily included in other communications vehicles.

Consultation

As required by the *Canada Post Corporation Act*, these Regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 30, 2000 and no comments were received.

Contact

William R. Price
Director, Economic Strategy and Regulatory Affairs
Canada Post Corporation
2701 Riverside Dr., Suite N1080
Ottawa, Ontario
K1A 0B1
Tel.: (613) 734-6739
FAX: (613) 734-7207

La formule de plafonnement crée l'obligation pour la Société canadienne des postes (Postes Canada) d'avoir un mode d'information. Postes Canada a l'obligation d'informer la population canadienne de toute augmentation six mois à l'avance, mais le règlement ne précise pas le mode de communication qui doit être utilisé.

Pour aviser la population d'une façon encore plus efficace, on propose dans le présent projet de règlement de rendre obligatoire pour Postes Canada la publication d'un avis dans la *Gazette du Canada* Partie I. La nouvelle obligation s'ajouterait aux efforts déployés par Postes Canada à cette fin.

Solutions envisagées

Aucune autre solution n'a été envisagée.

Avantages et coûts

L'annonce d'une majoration tarifaire dans une publication officielle contribuera à accroître la transparence de Postes Canada et son obligation de rendre des comptes à la clientèle. Les lecteurs recevront ainsi de l'information qu'on ne peut pas facilement inclure dans d'autres types de communication, comme des explications sur le fonctionnement de la formule.

Consultations

Conformément à la *Loi sur la Société canadienne des postes*, le règlement a été publié le 30 décembre 2000 dans la *Gazette du Canada* Partie I et n'a fait l'objet d'aucun commentaire.

Personne-ressource

William R. Price
Directeur, Stratégie économique et réglementation
Société canadienne des postes
2701, prom. Riverside, Bureau N1080
Ottawa (Ontario)
K1A 0B1
Tél. : (613) 734-6739
TÉLÉCOPIEUR : (613) 734-7207

Registration
SOR/2001-179 17 May, 2001

CANADA SHIPPING ACT

Regulations Amending the Life Saving Equipment Regulations

P.C. 2001-898 17 May, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 314^a and subsections 338(1)^b and 339(1) of the *Canada Shipping Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Life Saving Equipment Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE LIFE SAVING EQUIPMENT REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definition “dispositif d’évacuation par glissière”¹ in subsection 2(1) of the French version of the *Life Saving Equipment Regulations*² is repealed.

(2) The expression “(dispositif d’évacuation par glissière)”¹ at the end of the definition “marine evacuation system” in subsection 2(1) of the English version of the Regulations is replaced by the expression “(dispositif d’évacuation en mer)”.

(3) Subsection 2(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“approved boat” means a boat that was recognized and approved as an “approved boat” under these Regulations as they read prior to April 28, 1996. (*embarcation approuvée*)

(4) Subsection 2(1) of the French version of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

« dispositif d’évacuation en mer » Équipement de sauvetage composé d’un ou de plusieurs radeaux de sauvetage gonflables, d’un toboggan ou d’une glissière permettant d’embarquer dans les radeaux et, dans le cas d’un dispositif composé de plusieurs radeaux, d’une plate-forme de sauvetage gonflable. (*marine evacuation system*)

(5) Subsection 2(3)¹ of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (d), by adding the word “and” at the end of paragraph (e) and by adding the following after paragraph (e):

(f) “accepted by the commandant”.

2. Paragraph 3(b)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(b) pleasure craft;

3. Section 5.2¹ of the Regulations and the heading¹ before it are replaced by the following:

Enregistrement
DORS/2001-179 17 mai 2001

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Règlement modifiant le Règlement sur l’équipement de sauvetage

C.P. 2001-898 17 mai 2001

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l’article 314^a et des paragraphes 338(1)^b et 339(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l’équipement de sauvetage*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L’ÉQUIPEMENT DE SAUVETAGE

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « dispositif d’évacuation par glissière »¹, au paragraphe 2(1) de la version française du *Règlement sur l’équipement de sauvetage*², est abrogée.

(2) La mention « (dispositif d’évacuation par glissière) »¹ qui figure à la fin de la définition de « marine evacuation system », au paragraphe 2(1) de la version anglaise du même règlement, est remplacée par « (dispositif d’évacuation en mer) ».

(3) Le paragraphe 2(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« embarcation approuvée » S’entend d’une embarcation reconnue et homologuée comme « embarcation approuvée » en vertu du présent règlement dans sa version antérieure au 28 avril 1996. (*approved boat*)

(4) Le paragraphe 2(1) de la version française du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« dispositif d’évacuation en mer » Équipement de sauvetage composé d’un ou de plusieurs radeaux de sauvetage gonflables, d’un toboggan ou d’une glissière permettant d’embarquer dans les radeaux et, dans le cas d’un dispositif composé de plusieurs radeaux, d’une plate-forme de sauvetage gonflable. (*marine evacuation system*)

(5) Le paragraphe 2(3)¹ du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa e), de ce qui suit :

f) « accepté par le commandant ».

2. L’alinéa 3b)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) aux embarcations de plaisance;

3. L’article 5.2¹ du même règlement et l’intertitre¹ le précédant sont remplacés par ce qui suit :

^a R.S., c. 6 (3rd Supp.), s. 35

^b S.C. 1998, c. 16, s. 8

¹ SOR/96-218

² C.R.C., c. 1436

^a L.R., ch. 6 (3^e suppl.), art. 35

^b L.C. 1998, ch. 16, art. 8

¹ DORS/96-218

² C.R.C., ch. 1436

Marine Evacuation Systems

5.2 If a ship is required to carry life rafts under Part I or II, a marine evacuation system may be substituted for the life rafts and any associated launching devices if

- (a) the accommodation capacity of the life rafts of the marine evacuation system is at least equal to the accommodation capacity of the life rafts for which the marine evacuation system is substituted; and
- (b) the marine evacuation system meets the requirements of Regulation 6.2 of Chapter VI of the *International Life-saving Appliance Code* published by the International Maritime Organization, as amended from time to time, and is approved as having met those requirements.

4. (1) The table to subsection 6(2) of the Regulations is amended by adding the following after item 2:

Item	Column I Survival Craft on Existing Ship	Column II Replacement Survival Craft
2.1	approved boat	emergency boat

(2) Item 4¹ of the table to subsection 6(2) of the Regulations is repealed.

5. Section 6.1¹ of the Regulations and the heading¹ before it are repealed.

6. (1) Paragraph 7(c)¹ of the Regulations is replaced by the following:

- (c) on each side of the ship, a davit-launched approved boat that is not over 8.5 m in length and may count towards the requirements of paragraph (a) or (b) if it is a Class 1 lifeboat;

(2) Paragraph 7(j)¹ of the Regulations is replaced by the following:

- (j) for each lifeboat, the equipment set out in section 1 of Schedule II and, for each approved boat, the equipment set out in section 2 of Schedule II;

7. (1) Paragraph 10(b)¹ of the Regulations is replaced by the following:

- (b) on each side of the ship, a davit-launched approved boat that is not over 8.5 m in length and may count towards the requirements of paragraph (a) or (g) if it is a Class 1 lifeboat;

(2) Paragraphs 10(k)¹ and (l)¹ of the Regulations are replaced by the following:

- (k) for each life raft,
 - (i) if the ship is engaged on a home-trade voyage, Class II, the Class A emergency pack set out in section 1 of Schedule I, and
 - (ii) if the ship is engaged on a short international voyage that is not a home-trade voyage, Class IV, or a minor waters voyage, Class II, the Class B (SOLAS) emergency pack set out in section 2 of Schedule I;
- (l) for each lifeboat, the equipment set out in section 1 of Schedule II and, for each approved boat, the equipment set out in section 2 of Schedule II;

Dispositif d'évacuation en mer

5.2 Lorsqu'un navire doit, en vertu des parties I ou II, avoir à bord des radeaux de sauvetage, un dispositif d'évacuation en mer peut remplacer les radeaux de sauvetage et leurs dispositifs de mise à l'eau, si les exigences suivantes sont respectées :

- a) la capacité d'accueil des radeaux de sauvetage du dispositif d'évacuation en mer est au moins égale à la capacité d'accueil des radeaux de sauvetage que le dispositif remplace;
- b) le dispositif d'évacuation en mer est conforme aux exigences de la Règle 6.2 du chapitre VI du *Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage*, publié par l'Organisation maritime internationale, avec ses modifications successives, et le dispositif est homologué comme étant conforme à ces exigences.

4. (1) Le tableau du paragraphe 6(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l'article 2, de ce qui suit :

Article	Colonne I Bateau de sauvetage à bord d'un navire existant	Colonne II Bateau de sauvetage de remplacement
2.1	Embarcation approuvée	Embarcation de secours

(2) L'article 4¹ du tableau du paragraphe 6(2) du même règlement est abrogé.

5. L'article 6.1¹ du même règlement et l'intertitre¹ précédent sont abrogés.

6. (1) L'alinéa 7c)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- c) de chaque bord, une embarcation approuvée qui a une longueur d'au plus 8,5 m, sous bossoirs, et qui peut compter pour l'application des alinéas a) ou b), s'il s'agit d'une embarcation de sauvetage classe I;

(2) L'alinéa 7j)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- j) pour chaque embarcation de sauvetage, l'équipement prévu à l'article 1 de l'annexe II et, pour chaque embarcation approuvée, l'équipement prévu à l'article 2 de l'annexe II;

7. (1) L'alinéa 10b)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- b) de chaque bord, une embarcation approuvée qui a une longueur d'au plus 8,5 m, sous bossoirs, et qui peut compter pour l'application des alinéas a) ou g), s'il s'agit d'une embarcation de sauvetage classe I;

(2) Les alinéas 10k)¹ et l)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- k) pour chaque radeau de sauvetage :
 - (i) si le navire effectue un voyage de cabotage, classe II, la trousse de secours de classe A prévue à l'article 1 de l'annexe I,
 - (ii) si le navire effectue un voyage international court qui n'est ni un voyage de cabotage, classe IV, ni un voyage en eaux secondaires, classe II, la trousse de secours de classe B (SOLAS) prévue à l'article 2 de l'annexe I;
- l) pour chaque embarcation de sauvetage, l'équipement prévu à l'article 1 de l'annexe II et, pour chaque embarcation approuvée, l'équipement prévu à l'article 2 de l'annexe II;

8. (1) Paragraph 11(b)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(b) if the ship is 30.5 m or over in length, on each side of the ship, an approved boat that is not over 8.5 m in length and may count towards the requirements of paragraph (a) or (f) if it is a Class 1 lifeboat;

(2) Paragraphs 11(j)¹ and (k)¹ of the Regulations are replaced by the following:

(j) for each life raft, the Class B (SOLAS) emergency pack set out in section 2 of Schedule I;

(k) for each lifeboat, the equipment set out in section 1 of Schedule II and, for each approved boat, the equipment set out in section 2 of Schedule II;

9. (1) Paragraph 12(i)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(i) for each lifeboat, the equipment set out in section 1 of Schedule II;

(2) Section 12 of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (i), by adding the word “and” at the end of paragraph (j) and by adding the following after paragraph (j):

(k) six red hand flares.

10. (1) Paragraphs 14(h)¹ and (i)¹ of the Regulations are replaced by the following:

(h) for each life raft, the Class B (Canadian) emergency pack set out in section 2.1 of Schedule I;

(i) for each lifeboat, the equipment set out in section 1 of Schedule II and, for each approved boat, the equipment set out in section 2 of Schedule II;

(2) Subparagraph 14(k)(i)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(i) 12 pyrotechnic distress signals of which six are rocket parachute flares and six are rocket parachute flares or red hand flares, or

11. (1) Paragraph 16(1)(b)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(b) if the carriage of a lifeboat referred to in paragraph (a) is impracticable, an approved boat;

(2) The heading “Signaux fumigènes à déclenchement automatique”¹ of column III of the table to paragraph 16(1)(e) of the French version of the Regulations is replaced by “Feux à allumage automatique”.

(3) Paragraphs 16(1)(g)¹ and (h)¹ of the Regulations are replaced by the following:

(g) for each life raft, the Class B (Canadian) emergency pack set out in section 2.1 of Schedule I;

(h) for each lifeboat, the equipment set out in section 1 of Schedule II and, for each approved boat, the equipment set out in section 2 of Schedule II;

12. (1) Subsection 17(3)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(3) A Class V ship that navigates in waters the temperature of which is 10°C or more may carry, instead of the survival craft referred to in subsection (1), one lifebuoy for every four members of the complement if the ship navigates

(a) within 150 m of shore; or

(b) in a depth of water not exceeding 1.5 m.

8. (1) L’alinéa 11b)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) si le navire a 30,5 m ou plus de longueur, de chaque bord, une embarcation approuvée qui a une longueur d’au plus 8,5 m et qui peut compter pour l’application des alinéas a) ou f), s’il s’agit d’une embarcation de sauvetage classe 1;

(2) Les alinéas 11j)¹ et k)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

j) pour chaque radeau de sauvetage, la trousse de secours de classe B (SOLAS) prévue à l’article 2 de l’annexe I;

k) pour chaque embarcation de sauvetage, l’équipement prévu à l’article 1 de l’annexe II et, pour chaque embarcation approuvée, l’équipement prévu à l’article 2 de l’annexe II;

9. (1) L’alinéa 12i)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

i) pour chaque embarcation de sauvetage, l’équipement prévu à l’article 1 de l’annexe II;

(2) L’article 12 du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa j), de ce qui suit :

k) six feux à main rouges.

10. (1) Les alinéas 14h)¹ et i)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

h) pour chaque radeau de sauvetage, la trousse de secours de classe B (canadienne) prévue à l’article 2.1 de l’annexe I;

i) pour chaque embarcation de sauvetage, l’équipement prévu à l’article 1 de l’annexe II et, pour chaque embarcation approuvée, l’équipement prévu à l’article 2 de l’annexe II;

(2) Le sous-alinéa 14k)(i)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) 12 signaux de détresse pyrotechniques dont six sont des fusées à parachute et six sont des fusées à parachute ou des feux à main rouges,

11. (1) L’alinéa 16(1)b)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) dans le cas où il est impossible d’avoir à bord l’embarcation de sauvetage visée à l’alinéa a), une embarcation approuvée;

(2) L’intertitre « Signaux fumigènes à déclenchement automatique »¹ de la colonne III du tableau de l’alinéa 16(1)e) de la version française du même règlement est remplacé par « Feux à allumage automatique ».

(3) Les alinéas 16(1)g)¹ et h)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

g) pour chaque radeau de sauvetage, la trousse de secours de classe B (canadienne) prévue à l’article 2.1 de l’annexe I;

h) pour chaque embarcation de sauvetage, l’équipement prévu à l’article 1 de l’annexe II et, pour chaque embarcation approuvée, l’équipement prévu à l’article 2 de l’annexe II;

12. (1) Le paragraphe 17(3)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Au lieu des bateaux de sauvetage visés au paragraphe (1), le navire classe V qui navigue dans des eaux dont la température est de 10 °C ou plus peut avoir à bord des bouées de sauvetage à raison d’une pour quatre membres du chargement en personnes si l’une des conditions suivantes est remplie :

(2) Paragraphs 17(4)(a)¹ and (b)¹ of the Regulations are replaced by the following:

- (a) the ship is 20 m or less in length;
- (b) the ship navigates in waters the temperature of which is 10°C or more; and

(3) Paragraphs 17(5)(d)¹ and (e)¹ of the Regulations are replaced by the following:

- (d) for each lifeboat, the equipment set out in section 1 of Schedule II;
- (e) for each suitable boat, the equipment set out in section 5 of Schedule II; and
- (f) six pyrotechnic distress signals of which three are rocket parachute flares.

13. (1) Subsection 18(3)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(3) A Class VI ship that navigates in waters the temperature of which is 10°C or more may carry, instead of the survival craft referred to in paragraph (1)(a), one lifebuoy for every four members of the complement if the ship navigates

- (a) within 150 m of shore; or
- (b) in a depth of water not exceeding 1.5 m.

(2) Paragraphs 18(4)(a)¹ and (b)¹ of the Regulations are replaced by the following:

- (a) the ship is 20 m or less in length;
- (b) the ship navigates in waters the temperature of which is 10°C or more; and

(3) Subparagraphs 18(6)(a)(ii)¹ and (iii)¹ of the Regulations are replaced by the following:

- (ii) if the ship is engaged on a home-trade voyage, Class IV, or a minor waters voyage, Class II, the Class C emergency pack set out in section 3 of Schedule I, and
- (iii) if the ship is engaged on any other voyage, the Class B (Canadian) emergency pack set out in section 2.1 of Schedule I;

(4) Subsection 18(7)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(7) A Class VI ship shall be provided with signs that indicate the location of survival craft that are stowed out of plain view.

14. (1) Subsection 19(3)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(3) A Class VII ship that navigates in waters the temperature of which is 10°C or more may carry, instead of the survival craft referred to in paragraph (1)(a), one lifebuoy for every four members of the complement if the ship navigates

- (a) within 150 m of shore; or
- (b) navigates in a depth of water not exceeding 1.5 m.

a) le navire navigue à 150 m ou moins de la terre ferme;

b) le navire navigue dans des eaux dont la profondeur ne dépasse pas 1,5 m.

(2) Les alinéas 17(4)a)¹ et b)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) le navire a 20 m ou moins de longueur;

b) le navire navigue dans des eaux dont la température est de 10 °C ou plus;

(3) Les alinéas 17(5)d)¹ et e)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

d) pour chaque embarcation de sauvetage, l'équipement prévu à l'article 1 de l'annexe II;

e) pour chaque embarcation appropriée, l'équipement prévu à l'article 5 de l'annexe II;

f) six signaux de détresse pyrotechniques dont trois sont des fusées à parachute.

13. (1) Le paragraphe 18(3)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Au lieu des bateaux de sauvetage visés à l'alinéa (1)a), le navire classe VI qui navigue dans des eaux dont la température est de 10 °C ou plus peut avoir à bord des bouées de sauvetage à raison d'une pour quatre membres du chargement en personnes si l'une des conditions suivantes est remplie :

a) le navire navigue à 150 m ou moins de la terre ferme;

b) le navire navigue dans des eaux dont la profondeur ne dépasse pas 1,5 m.

(2) Les alinéas 18(4)a)¹ et b)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) le navire a 20 m ou moins de longueur;

b) le navire navigue dans des eaux dont la température est de 10 °C ou plus;

(3) Les sous-alinéas 18(6)a)(ii)¹ et (iii)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(ii) la trousse de secours de classe C prévue à l'article 3 de l'annexe I, si le navire effectue un voyage de cabotage, classe IV, ou un voyage en eaux secondaires, classe II,

(iii) lorsqu'il effectue tout autre voyage, la trousse de secours de classe B (canadienne) prévue à l'article 2.1 de l'annexe I;

(4) Le paragraphe 18(7)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(7) Le navire classe VI doit être pourvu de panneaux indiquant l'emplacement des bateaux de sauvetage qui sont rangés hors de la portée de la vue.

14. (1) Le paragraphe 19(3)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Au lieu des bateaux de sauvetage visés à l'alinéa (1)a), le navire classe VII qui navigue dans des eaux dont la température est de 10 °C ou plus peut avoir à bord des bouées de sauvetage à raison d'une pour quatre membres du chargement en personnes si l'une des conditions suivantes est remplie :

a) le navire navigue à 150 m ou moins de la terre ferme;

b) le navire navigue dans des eaux dont la profondeur ne dépasse pas 1,5 m.

(2) Paragraphs 19(4)(a)¹ and (b)¹ of the Regulations are replaced by the following:

- (a) the ship is 20 m or less in length;
- (b) the ship navigates in waters the temperature of which is 10°C or more; and

(3) Subsections 19(8)¹ and (9)¹ of the Regulations are replaced by the following:

(8) A Class VII ship shall carry, for each life raft and each inflatable rescue platform, the following equipment:

- (a) if the ship is engaged on a voyage beyond the limits of a home-trade voyage, Class III, the Class A emergency pack set out in section 1 of Schedule I;
- (b) if the ship is engaged on a home-trade voyage, Class IV, or a minor waters voyage, Class II, the Class C emergency pack set out in section 3 of Schedule I; and
- (c) if the ship is engaged on any other voyage, the Class B (Canadian) emergency pack set out in section 2.1 of Schedule I.

(9) A Class VII ship shall carry, for each suitable boat, the equipment set out in section 5 of Schedule II.

15. (1) Subparagraph 20(1)(c)(iii)¹ of the Regulations is replaced by the following:

- (iii) on each side of the ship, an approved boat that is not over 8.5 m in length and may count towards the requirements of subparagraph (i) if it is a Class 1 lifeboat, and

(2) Subparagraph 20(1)(h)(ii)¹ of the Regulations is replaced by the following:

- (ii) if the ship is engaged on a voyage not more than 20 nautical miles from shore, the Class B (Canadian) emergency pack set out in section 2.1 of Schedule I, and

(3) Paragraph 20(1)(i)¹ of the Regulations is replaced by the following:

- (i) for each lifeboat, the equipment set out in section 1 of Schedule II and, for each approved boat, the equipment set out in section 2 of Schedule II;

16. (1) Paragraph 22(c)¹ of the Regulations is replaced by the following:

- (c) if the requirements of paragraph (a) or (b) are impracticable, an approved boat that has a capacity of not less than 3.54 m³ and carries two or more equal-sized life rafts, the aggregate capacity of those survival craft being sufficient to accommodate 200 per cent of the complement;

(2) Paragraph 22(l)¹ of the Regulations is replaced by the following:

- (l) for each lifeboat, the equipment set out in section 1 of Schedule II and, for each approved boat, the equipment set out in section 2 of Schedule II;

17. (1) Subparagraph 22.1(1)(i)(ii)¹ of the Regulations is replaced by the following:

- (ii) if the ship is engaged on a voyage not more than 20 nautical miles from shore, the Class B (Canadian) emergency pack set out in section 2.1 of Schedule I, and

(2) Paragraph 22.1(1)(j)¹ of the Regulations is replaced by the following:

- (j) for each lifeboat, the equipment set out in section 1 of Schedule II;

(2) Les alinéas 19(4)a)¹ et b)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- a) le navire a 20 m ou moins de longueur;
- b) le navire navigue dans des eaux dont la température est de 10 °C ou plus;

(3) Les paragraphes 19(8)¹ et (9)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(8) Le navire classe VII doit avoir à bord, pour chaque radeau de sauvetage et chaque plate-forme de sauvetage gonflable, l'équipement suivant :

- a) la trousse de secours de classe A prévue à l'article 1 de l'annexe I, si le navire effectue un voyage qui dépasse les limites d'un voyage de cabotage, classe III;
- b) la trousse de secours de classe C prévue à l'article 3 de l'annexe I, si le navire effectue un voyage de cabotage, classe IV, ou un voyage en eaux secondaires, classe II;
- c) lorsqu'il effectue tout autre voyage, la trousse de secours de classe B (canadienne) prévue à l'article 2.1 de l'annexe I.

(9) Le navire classe VII doit avoir à bord, pour chaque embarcation appropriée, l'équipement prévu à l'article 5 de l'annexe II.

15. (1) Le sous-alinéa 20(1)(c)(iii)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (iii) de chaque bord, une embarcation approuvée qui a une longueur d'au plus 8,5 m et qui peut compter pour l'application du sous-alinéa (i), s'il s'agit d'une embarcation de sauvetage classe 1,

(2) Le sous-alinéa 20(1)(h)(ii)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (ii) la trousse de secours de classe B (canadienne) prévue à l'article 2.1 de l'annexe I, si le navire effectue un voyage à 20 milles marins ou moins de la terre ferme,

(3) L'alinéa 20(1)(i)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- i) pour chaque embarcation de sauvetage, l'équipement prévu à l'article 1 de l'annexe II et, pour chaque embarcation approuvée, l'équipement prévu à l'article 2 de l'annexe II;

16. (1) L'alinéa 22c)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- c) dans le cas où il est impossible de satisfaire aux exigences des alinéas a) ou b), une embarcation approuvée ayant une capacité d'au moins 3,54 m³, ainsi que deux ou plusieurs radeaux de sauvetage de dimensions égales, la capacité globale de ces bateaux de sauvetage étant suffisante pour recevoir 200 pour cent du chargement en personnes;

(2) L'alinéa 22l)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- l) pour chaque embarcation de sauvetage, l'équipement prévu à l'article 1 de l'annexe II et, pour chaque embarcation approuvée, l'équipement prévu à l'article 2 de l'annexe II;

17. (1) Le sous-alinéa 22.1(1)(i)(ii)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (ii) la trousse de secours de classe B (canadienne) prévue à l'article 2.1 de l'annexe I, si le navire effectue un voyage à 20 milles marins ou moins de la terre ferme,

(2) L'alinéa 22.1(1)(j)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- j) pour chaque embarcation de sauvetage, l'équipement prévu à l'article 1 de l'annexe II;

(3) Paragraph 22.1(2)(i)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(i) for each lifeboat, the equipment set out in section 1 of Schedule II;

18. (1) Subparagraph 23(a)(iv)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(iv) in addition to two or more equal-sized life rafts, a Class 2 lifeboat or approved boat that has a capacity of not less than 3.54 m³ and a means of launching, the aggregate capacity of those survival craft being sufficient to accommodate 200 per cent of the complement;

(2) Subparagraph 23(b)(iv)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(iv) a Class 2 lifeboat or approved boat that has a means of launching and the capacity to accommodate no fewer than four persons, in addition to two or more equal-sized life rafts, the aggregate capacity of those survival craft being sufficient to accommodate 150 per cent of the complement;

19. (1) Subparagraph 24(a)(iii)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(iii) in addition to one or more life rafts, a Class 2 lifeboat or approved boat that has a capacity of not less than 2.12 m³ and a means of launching, the aggregate capacity of those survival craft being sufficient to accommodate 150 per cent of the complement and that of the life rafts alone being sufficient to accommodate the complement,

(2) Subparagraph 24(b)(iv)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(iv) in addition to one or more life rafts, a Class 2 lifeboat or approved boat that has the capacity to accommodate no fewer than four persons, the aggregate capacity of those survival craft being sufficient to accommodate 150 per cent of the complement and that of the life rafts alone being sufficient to accommodate the complement,

20. (1) Subparagraph 25(a)(iii)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(iii) in addition to two or more life rafts, a Class 2 lifeboat or approved boat that has a capacity of not less than 3.54 m³ and a means of launching, the aggregate capacity of those survival craft being sufficient to accommodate 200 per cent of the complement and that of the life rafts alone being sufficient to accommodate the complement,

(2) Subparagraph 25(c)(iv)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(iv) in addition to one or more life rafts, a Class 2 lifeboat or approved boat that has a means of launching and the capacity to accommodate no fewer than four persons, the aggregate capacity of those survival craft being sufficient to accommodate 150 per cent of the complement and that of the life rafts alone being sufficient to accommodate the complement,

(3) L'alinéa 22.1(2)i)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

i) pour chaque embarcation de sauvetage, l'équipement prévu à l'article 1 de l'annexe II;

18. (1) Le sous-alinéa 23a)(iv)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iv) une embarcation de sauvetage classe 2 ou une embarcation approuvée qui ont une capacité d'au moins 3,54 m³ et sont pourvues d'un moyen de mise à l'eau, ainsi que deux ou plusieurs radeaux de sauvetage de dimensions égales, la capacité globale de ces bateaux de sauvetage étant suffisante pour recevoir 200 pour cent du chargement en personnes;

(2) Le sous-alinéa 23b)(iv)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iv) une embarcation de sauvetage classe 2 ou une embarcation approuvée qui sont pourvues d'un moyen de mise à l'eau et ont la capacité de recevoir au moins quatre personnes, ainsi que deux ou plusieurs radeaux de sauvetage de dimensions égales, la capacité globale de ces bateaux de sauvetage étant suffisante pour recevoir 150 pour cent du chargement en personnes;

19. (1) Le sous-alinéa 24a)(iii)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) une embarcation de sauvetage classe 2 ou une embarcation approuvée qui ont une capacité d'au moins 2,12 m³ et sont pourvues d'un moyen de mise à l'eau, ainsi qu'un ou plusieurs radeaux de sauvetage, la capacité globale de ces bateaux de sauvetage étant suffisante pour recevoir 150 pour cent du chargement en personnes et celle des radeaux de sauvetage seulement, pour recevoir le chargement en personnes,

(2) Le sous-alinéa 24b)(iv)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iv) une embarcation de sauvetage classe 2 ou une embarcation approuvée qui ont la capacité de recevoir au moins quatre personnes, ainsi qu'un ou plusieurs radeaux de sauvetage, la capacité globale de ces bateaux de sauvetage étant suffisante pour recevoir 150 pour cent du chargement en personnes et celle des radeaux de sauvetage seulement, pour recevoir le chargement en personnes,

20. (1) Le sous-alinéa 25a)(iii)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) une embarcation de sauvetage classe 2 ou une embarcation approuvée qui ont une capacité d'au moins 3,54 m³ et sont pourvues d'un moyen de mise à l'eau, ainsi que deux ou plusieurs radeaux de sauvetage, la capacité globale de ces bateaux de sauvetage étant suffisante pour recevoir 200 pour cent du chargement en personnes et celle des radeaux de sauvetage seulement, pour recevoir le chargement en personnes,

(2) Le sous-alinéa 25c)(iv)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iv) une embarcation de sauvetage classe 2 ou une embarcation approuvée qui ont la capacité de recevoir au moins quatre personnes et sont pourvues d'un moyen de mise à l'eau, ainsi qu'un ou plusieurs radeaux de sauvetage, la capacité globale de ces bateaux de sauvetage étant suffisante pour recevoir 150 pour cent du chargement en personnes et celle des radeaux de sauvetage seulement, pour recevoir le chargement en personnes,

21. (1) Subparagraph 26(a)(iii)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(iii) in addition to one or more life rafts, a Class 2 lifeboat or approved boat that has a capacity of not less than 2.12 m³ and a means of launching, the aggregate capacity of those survival craft being sufficient to accommodate 150 per cent of the complement and that of the life rafts alone being sufficient to accommodate the complement,

(2) Subparagraph 26(c)(iv)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(iv) in addition to one or more life rafts, a Class 2 lifeboat or approved boat that has a means of launching and the capacity to accommodate no fewer than four persons, the aggregate capacity of those survival craft being sufficient to accommodate the complement,

22. (1) Subsection 27.2(2)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(2) A Class X ship that is a tug shall carry

(a) if the tug is 25 m in length or over,

- (i) two lifebuoys fitted with self-igniting lights,
- (ii) two lifebuoys fitted with buoyant lifelines, and
- (iii) two additional lifebuoys; and

(b) if the tug is less than 25 m in length,

- (i) two lifebuoys that are arranged so as to float free if the tug suddenly capsizes,
- (ii) one lifebuoy fitted with a self-igniting light, and
- (iii) one lifebuoy fitted with a buoyant lifeline.

(2) Subparagraph 27.2(3)(d)(iii)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(iii) in any other case, the Class B (Canadian) emergency pack set out in section 2.1 of Schedule I;

(3) Paragraphs 27.2(3)(e) to (g)¹ of the Regulations are replaced by the following:

(e) for each lifeboat, the equipment set out in section 1 of Schedule II and, for each approved boat, the equipment set out in section 2 of Schedule II;

(f) for each suitable boat, the equipment set out in section 5 of Schedule II;

(g) if the ship is 500 tons gross tonnage or over and is engaged on a voyage other than a home-trade voyage, Class IV, or a minor waters voyage, Class II, a line-throwing appliance;

23. Paragraphs 27.3(h) to (j)¹ of the Regulations are replaced by the following:

(h) for each life raft,

- (i) if the ship is engaged on a voyage that does not go beyond the Gulf of St. Lawrence, the Class B (Canadian) emergency pack set out in section 2.1 of Schedule I,
- (ii) if the ship is engaged on a home-trade voyage, Class IV, or a minor waters voyage, Class II, the Class C emergency pack set out in section 3 of Schedule I, and

21. (1) Le sous-alinéa 26a)(iii)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) une embarcation de sauvetage classe 2 ou une embarcation approuvée qui ont une capacité d'au moins 2,12 m³ et sont pourvues d'un moyen de mise à l'eau, ainsi qu'un ou plusieurs radeaux de sauvetage, la capacité globale de ces bateaux de sauvetage étant suffisante pour recevoir 150 pour cent du chargement en personnes et celle des radeaux de sauvetage seulement, pour recevoir le chargement en personnes,

(2) Le sous-alinéa 26c)(iv)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iv) une embarcation de sauvetage classe 2 ou une embarcation approuvée qui ont la capacité de recevoir au moins quatre personnes et sont pourvues d'un moyen de mise à l'eau, ainsi qu'un ou plusieurs radeaux de sauvetage, la capacité globale de ces bateaux de sauvetage étant suffisante pour recevoir le chargement en personnes,

22. (1) Le paragraphe 27.2(2)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Le navire classe X qui est un remorqueur doit avoir à bord :

a) si le remorqueur a 25 m ou plus de longueur :

- (i) deux bouées de sauvetage munies de feux à allumage automatique,
- (ii) deux bouées de sauvetage munies de lignes de sauvetage flottantes,
- (iii) deux bouées de sauvetage additionnelles;

b) si le remorqueur a moins de 25 m de longueur :

- (i) deux bouées de sauvetage disposées de façon à surnager librement si le remorqueur chavire brusquement,
- (ii) une bouée de sauvetage munie d'un feu à allumage automatique,
- (iii) une bouée de sauvetage munie d'une ligne de sauvetage flottante.

(2) Le sous-alinéa 27.2(3)(d)(iii)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) dans tout autre cas, la trousse de secours de classe B (canadienne) prévue à l'article 2.1 de l'annexe I;

(3) Les alinéas 27.2(3)(e) à (g)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

e) pour chaque embarcation de sauvetage, l'équipement prévu à l'article 1 de l'annexe II et, pour chaque embarcation approuvée, l'équipement prévu à l'article 2 de l'annexe II;

f) pour chaque embarcation appropriée, l'équipement prévu à l'article 5 de l'annexe II;

g) un appareil lance-amarre, si le navire a une jauge brute de 500 tonnes ou plus et effectue un voyage, autre qu'un voyage de cabotage, classe IV, ou un voyage en eaux secondaires, classe II;

23. Les alinéas 27.3(h) à (j)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

h) pour chaque radeau de sauvetage :

- (i) la trousse de secours de classe B (canadienne) prévue à l'article 2.1 de l'annexe I, si le navire effectue un voyage qui ne dépasse pas les limites du golfe du Saint-Laurent,
- (ii) la trousse de secours de classe C prévue à l'article 3 de l'annexe I, si le navire effectue un voyage de cabotage, classe IV, ou un voyage en eaux secondaires, classe II,

(iii) in any other case, the Class A emergency pack set out in section 1 of Schedule I;

(i) for each lifeboat, the equipment set out in section 1 of Schedule II;

(j) if the ship is 500 tons gross tonnage or over and is engaged on a voyage other than a home-trade voyage, Class IV, or a minor waters voyage, Class II, a line-throwing appliance;

24. (1) Subparagraph 28(1)(a)(iii)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(iii) in addition to one or more life rafts, a Class 2 lifeboat or approved boat that has a capacity of not less than 3.54 m³ and a means of launching, the aggregate capacity of those survival craft being sufficient to accommodate the complement;

(2) Subparagraph 28(1)(b)(iii)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(iii) in addition to one or more life rafts, a Class 2 lifeboat or approved boat that has a means of launching and the capacity to accommodate no fewer than four persons, the aggregate capacity of those survival craft being sufficient to accommodate the complement; and

(3) Subparagraph 28(2)(a)(iii)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(iii) in addition to one or more life rafts, a Class 2 lifeboat or approved boat that has a capacity of not less than 2.12 m³ and a means of launching, the aggregate capacity of those survival craft being sufficient to accommodate the complement;

(4) Subparagraph 28(2)(b)(iii)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(iii) in addition to one or more life rafts, a Class 2 lifeboat or approved boat that has a means of launching and the capacity to accommodate no fewer than four persons, the aggregate capacity of those survival craft being sufficient to accommodate the complement; and

25. Paragraphs 30(d) to (g)¹ of the Regulations are replaced by the following:

(d) for each life raft,

(i) if the ship is engaged on a home-trade voyage, Class I, or a home-trade voyage, Class II, beyond the Gulf of St. Lawrence, the Class A emergency pack set out in section 1 of Schedule I,

(ii) if the ship is engaged on a home-trade voyage, Class IV, or a minor waters voyage, Class II, the Class C emergency pack set out in section 3 of Schedule I, and

(iii) in any other case, the Class B (Canadian) emergency pack set out in section 2.1 of Schedule I;

(e) for each lifeboat, the equipment set out in section 1 of Schedule II and, for each approved boat, the equipment set out in section 2 of Schedule II;

(f) for each suitable boat, the equipment set out in section 5 of Schedule II;

(iii) dans tout autre cas, la trousse de secours de classe A prévue à l'article 1 de l'annexe I;

i) pour chaque embarcation de sauvetage, l'équipement prévu à l'article 1 de l'annexe II;

j) un appareil lance-amarre, si le navire a une jauge brute d'au moins 500 tonneaux et s'il n'effectue pas un voyage de cabotage, classe IV, ou un voyage en eaux secondaires, classe II;

24. (1) Le sous-alinéa 28(1)(a)(iii)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) une embarcation de sauvetage classe 2 ou une embarcation approuvée qui ont une capacité d'au moins 3,54 m³ et sont pourvues d'un moyen de mise à l'eau, ainsi qu'un ou plusieurs radeaux de sauvetage, la capacité globale de ces bateaux de sauvetage étant suffisante pour recevoir le chargement en personnes;

(2) Le sous-alinéa 28(1)(b)(iii)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) une embarcation de sauvetage classe 2 ou une embarcation approuvée qui ont la capacité de recevoir au moins quatre personnes et sont pourvues d'un moyen de mise à l'eau, ainsi qu'un ou plusieurs radeaux de sauvetage, la capacité globale de ces bateaux de sauvetage étant suffisante pour recevoir le chargement en personnes;

(3) Le sous-alinéa 28(2)(a)(iii)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) une embarcation de sauvetage classe 2 ou une embarcation approuvée qui ont une capacité d'au moins 2,12 m³ et sont pourvues d'un moyen de mise à l'eau, ainsi qu'un ou plusieurs radeaux de sauvetage, la capacité globale de ces bateaux de sauvetage étant suffisante pour recevoir le chargement en personnes;

(4) Le sous-alinéa 28(2)(b)(iii)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) une embarcation de sauvetage classe 2 ou une embarcation approuvée qui ont la capacité de recevoir au moins quatre personnes et sont pourvues d'un moyen de mise à l'eau, ainsi qu'un ou plusieurs radeaux de sauvetage, la capacité globale de ces bateaux de sauvetage étant suffisante pour recevoir le chargement en personnes;

25. Les alinéas 30(d) à (g)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

d) pour chaque radeau de sauvetage, l'équipement suivant :

(i) si le navire effectue un voyage de cabotage, classe I, ou un voyage de cabotage, classe II, au-delà des limites du golfe du Saint-Laurent, la trousse de secours de classe A prévue à l'article 1 de l'annexe I,

(ii) si le navire effectue un voyage de cabotage, classe IV, ou un voyage en eaux secondaires, classe II, la trousse de secours de classe C prévue à l'article 3 de l'annexe I,

(iii) dans tout autre cas, la trousse de secours de classe B (canadienne) prévue à l'article 2.1 de l'annexe I;

e) pour chaque embarcation de sauvetage, l'équipement prévu à l'article 1 de l'annexe II et, pour chaque embarcation approuvée, l'équipement prévu à l'article 2 de l'annexe II;

f) pour chaque embarcation appropriée, l'équipement prévu à l'article 5 de l'annexe II;

- (g) one line-throwing appliance, unless the ship
 - (i) is engaged on a home-trade voyage, Class IV, or a minor waters voyage, Class II, or
 - (ii) is making a voyage solely under tow and the tow boat is equipped with a line-throwing appliance; and

26. Paragraphs 39(d)¹ and (e)¹ of the Regulations are replaced by the following:

- (d) for each lifeboat and each rescue boat that is counted as a lifeboat for the purposes of subsection 33(1), the equipment set out in section 1 of Schedule II;
- (e) for each rescue boat, the equipment set out in section 2 of Schedule II;

27. Paragraphs 49(c) to (e)¹ of the Regulations are replaced by the following:

- (c) for each life raft,
 - (i) if the ship is engaged on a home-trade voyage, Class II, the Class A emergency pack set out in section 1 of Schedule I, and
 - (ii) if the ship is engaged on a short international voyage that is not a home-trade voyage, Class IV, or a minor waters voyage, Class II, the Class B (SOLAS) emergency pack set out in section 2 of Schedule I;

(d) for each lifeboat and each rescue boat that is counted as a lifeboat for the purposes of subsection 43(1), the equipment set out in section 1 of Schedule II;

(e) for each rescue boat, the equipment set out in section 2 of Schedule II;

28. Paragraphs 59(b) to (d)¹ of the Regulations are replaced by the following:

- (b) for each life raft, the Class B (Canadian) emergency pack set out in section 2.1 of Schedule I;
- (c) for each lifeboat, the equipment set out in section 1 of Schedule II;
- (d) for each rescue boat, the equipment set out in section 2 of Schedule II;

29. Paragraphs 64(a) to (c)¹ of the Regulations are replaced by the following:

- (a) for each life raft, the Class B (Canadian) emergency pack set out in section 2.1 of Schedule I;
- (b) for each lifeboat, the equipment set out in section 1 of Schedule II;
- (c) for each emergency boat, the equipment set out in section 5 of Schedule II;

30. Section 67¹ of the Regulations is replaced by the following:

67. A Class V ship that navigates in waters the temperature of which is 10°C or more may carry, instead of the survival craft referred to in subsection 66(1), one lifebuoy for every four members of the complement if the ship navigates

- (a) within 150 m of shore;
- (b) in a depth of water not exceeding 1.5 m.

31. Paragraph 70(b)¹ of the Regulations is replaced by the following:

- (b) for each emergency boat, the equipment set out in section 5 of Schedule II;

- g) un appareil lance-amarre, sauf si :
 - (i) le navire effectue un voyage de cabotage, classe IV, ou un voyage en eaux secondaires, classe II,
 - (ii) le navire effectue un voyage entier à la remorque et si le bâtiment remorqueur est muni d'un appareil lance-amarre;

26. Les alinéas 39d)¹ et e)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- d) pour chaque embarcation de sauvetage et chaque canot de secours qui est inclus dans le calcul prévu au paragraphe 33(1), l'équipement prévu à l'article 1 de l'annexe II;
- e) pour chaque canot de secours, l'équipement prévu à l'article 2 de l'annexe II;

27. Les alinéas 49c) à e)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- c) pour chaque radeau de sauvetage :
 - (i) dans le cas d'un navire qui effectue un voyage de cabotage, classe II, la trousse de secours de classe A prévue à l'article 1 de l'annexe I,
 - (ii) dans le cas d'un navire qui effectue un voyage international court qui n'est ni un voyage de cabotage, classe IV, ni un voyage en eaux secondaires, classe II, la trousse de secours de classe B (SOLAS) prévue à l'article 2 de l'annexe I;

d) pour chaque embarcation de sauvetage et chaque canot de secours qui est inclus dans le calcul prévu au paragraphe 43(1), l'équipement prévu à l'article 1 de l'annexe II;

e) pour chaque canot de secours, l'équipement prévu à l'article 2 de l'annexe II;

28. Les alinéas 59b) à d)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- b) pour chaque radeau de sauvetage, la trousse de secours de classe B (canadienne) prévue à l'article 2.1 de l'annexe I;
- c) pour chaque embarcation de sauvetage, l'équipement prévu à l'article 1 de l'annexe II;
- d) pour chaque canot de secours, l'équipement prévu à l'article 2 de l'annexe II;

29. Les alinéas 64a) à c)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- a) pour chaque radeau de sauvetage, la trousse de secours de classe B (canadienne) prévue à l'article 2.1 de l'annexe I;
- b) pour chaque embarcation de sauvetage, l'équipement prévu à l'article 1 de l'annexe II;
- c) pour chaque embarcation de secours, l'équipement prévu à l'article 5 de l'annexe II;

30. L'article 67¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

67. Au lieu des bateaux de sauvetage visés au paragraphe 66(1), le navire classe V qui navigue dans des eaux dont la température est de 10 °C ou plus peut avoir à bord des bouées de sauvetage à raison d'une pour quatre membres du chargement en personnes si l'une des conditions suivantes est remplie :

- a) le navire navigue à 150 m ou moins de la terre ferme;
- b) le navire navigue dans des eaux dont la profondeur ne dépasse pas 1,5 m.

31. L'alinéa 70b)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- b) pour chaque embarcation de secours, l'équipement prévu à l'article 5 de l'annexe II;

32. (1) Subparagraphs 74(a)(ii)¹ and (iii)¹ of the Regulations are replaced by the following:

- (ii) if the ship is engaged on a home-trade voyage, Class IV, or a minor waters voyage, Class II, the Class C emergency pack set out in section 3 of Schedule I, or
- (iii) in any other case, the Class B (Canadian) emergency pack set out in section 2.1 of Schedule I;

(2) Section 74 of the Regulations is amended by adding the word “and” at the end of paragraph (b) and by repealing paragraphs (d)¹ and (e)¹.

33. Section 75¹ of the Regulations is replaced by the following:

75. A Class VI ship shall be provided with signs that indicate the location of life saving equipment that is not stowed in plain view.

34. Subsection 76(3)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(3) A Class VII ship that navigates in waters the temperature of which is 10°C or more may carry, instead of the survival craft referred to in paragraph (1)(a), one lifebuoy for every four members of the complement if the ship navigates

- (a) within 150 m of shore; or
- (b) in a depth of water not exceeding 1.5 m.

35. (1) Subparagraphs 79(a)(ii)¹ and (iii)¹ of the Regulations are replaced by the following:

- (ii) if the ship is engaged on a home-trade voyage, Class IV, or a minor waters voyage, Class II, the Class C emergency pack set out in section 3 of Schedule I, or
- (iii) in any other case, the Class B (Canadian) emergency pack set out in section 2.1 of Schedule I;

(2) Paragraph 79(b)¹ of the Regulations is replaced by the following:

- (b) for each emergency boat, the equipment set out in section 5 of Schedule II;

36. Paragraphs 91(c)¹ and (d)¹ of the Regulations are replaced by the following:

- (c) for each lifeboat, the equipment set out in section 1 of Schedule II;
- (d) for each rescue boat, the equipment set out in section 2 of Schedule II;

37. (1) Subparagraph 102(c)(iii)¹ of the Regulations is replaced by the following:

- (iii) in any other case, the Class B (Canadian) emergency pack set out in section 2.1 of Schedule I;

(2) Paragraphs 102(d) to (g)¹ of the Regulations are replaced by the following:

- (d) for each lifeboat, the equipment set out in section 1 of Schedule II;
- (e) for each emergency boat, the equipment set out in section 5 of Schedule II;
- (f) for each rescue boat, the equipment set out in section 2 of Schedule II;

32. (1) Les sous-alinéas 74a)(ii)¹ et (iii)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- (ii) la trousse de secours de classe C prévue à l'article 3 de l'annexe I, si le navire effectue un voyage de cabotage, classe IV, ou un voyage en eaux secondaires, classe II,
- (iii) dans tout autre cas, la trousse de secours de classe B (canadienne) prévue à l'article 2.1 de l'annexe I;

(2) Les alinéas 74d)¹ et e)¹ du même règlement sont abrogés.

33. L'article 75¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

75. Le navire classe VI doit être pourvu de panneaux indiquant l'emplacement de l'équipement de sauvetage qui est rangé hors de la portée de la vue.

34. Le paragraphe 76(3)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Au lieu des bateaux de sauvetage visés à l'alinéa (1)a), le navire classe VII qui navigue dans des eaux dont la température est de 10 °C ou plus peut avoir à bord des bouées de sauvetage à raison d'une pour quatre membres du chargement en personnes si l'une des conditions suivantes est remplie :

- a) le navire navigue à 150 m ou moins de la terre ferme;
- b) le navire navigue dans des eaux dont la profondeur ne dépasse pas 1,5 m.

35. (1) Les sous-alinéas 79a)(ii)¹ et (iii)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- (ii) la trousse de secours de classe C prévue à l'article 3 de l'annexe I, si le navire effectue un voyage de cabotage, classe IV, ou un voyage en eaux secondaires, classe II,
- (iii) dans tout autre cas, la trousse de secours de classe B (canadienne) prévue à l'article 2.1 de l'annexe I;

(2) L'alinéa 79b)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- b) pour chaque embarcation de secours, l'équipement prévu à l'article 5 de l'annexe II;

36. Les alinéas 91c)¹ et d)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- c) pour chaque embarcation de sauvetage, l'équipement prévu à l'article 1 de l'annexe II;
- d) pour chaque canot de secours, l'équipement prévu à l'article 2 de l'annexe II;

37. (1) Le sous-alinéa 102c)(iii)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (iii) dans tout autre cas, la trousse de secours de classe B (canadienne) prévue à l'article 2.1 de l'annexe I;

(2) Les alinéas 102d) à g)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- d) pour chaque embarcation de sauvetage, l'équipement prévu à l'article 1 de l'annexe II;
- e) pour chaque embarcation de secours, l'équipement prévu à l'article 5 de l'annexe II;
- f) pour chaque canot de secours, l'équipement prévu à l'article 2 de l'annexe II;

(g) if the ship is 85 m in length or over and is engaged on a voyage other than a home-trade voyage, Class IV, or a minor waters voyage, Class II, a line-throwing appliance;

38. (1) Subparagraphs 108(c)(ii)¹ and (iii)¹ of the Regulations are replaced by the following:

(ii) if the ship is engaged on a home-trade voyage, Class IV, or a minor waters voyage, Class II, the Class C emergency pack set out in section 3 of Schedule I, or

(iii) in any other case, the Class B (Canadian) emergency pack set out in section 2.1 of Schedule I;

(2) Paragraphs 108(d) to (g)¹ of the Regulations are replaced by the following:

(d) for each lifeboat, the equipment set out in section 1 of Schedule II;

(e) for each emergency boat, the equipment set out in section 5 of Schedule II;

(f) for each rescue boat, the equipment set out in section 2 of Schedule II;

(g) one line-throwing appliance, unless the ship

(i) is engaged on a home-trade voyage, Class IV, or a minor waters voyage, Class II, or

(ii) is making a voyage solely under tow and the tow boat is equipped with a line-throwing appliance;

39. (1) Subsection 110(3)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(3) A life saving equipment plan for a passenger ship shall not be combined with any other plan required to be submitted under the Act.

(2) Subsection 110(6)¹ of the Regulations is repealed.

40. The Regulations are amended by adding the following after section 110:

110.1 (1) Subject to subsection (2), every ship shall carry, prominently displayed, the most recent life saving equipment plan that the Board approved for the ship.

(2) If it is impracticable because of the size or design of the ship to display the life saving equipment plan prominently on a passenger ship of 25 m in length or under, the ship shall instead have an announcement that is

(a) the most recent announcement approved for the ship by the Board as meeting the requirements of this section; and

(b) broadcast in English and French on any voice communication system for the information of passengers before the ship leaves any place where passengers embark.

(3) The announcement shall

(a) specify the location of lifejackets;

(b) in each area of the ship, inform the passengers in that area of the location of lifejackets that are closest to them;

(c) specify the location of survival craft; and

(d) in each area of the ship, inform the passengers in that area of the location of survival craft that are closest to them.

(4) The text of the announcement shall be submitted to the Board in quadruplicate.

g) si le navire a une longueur de 85 m ou plus et s'il effectue un voyage qui n'est pas un voyage de cabotage, classe IV, ou un voyage en eaux secondaires, classe II, un appareil lance-amarre;

38. (1) Les sous-alinéas 108c)(ii)¹ et (iii)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(ii) si le navire effectue un voyage de cabotage, classe IV, ou un voyage en eaux secondaires, classe II, la trousse de secours de classe C prévue à l'article 3 de l'annexe I,

(iii) dans tout autre cas, la trousse de secours de classe B (canadienne) prévue à l'article 2.1 de l'annexe I;

(2) Les alinéas 108d) à g)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

d) pour chaque embarcation de sauvetage, l'équipement prévu à l'article 1 de l'annexe II;

e) pour chaque embarcation de secours, l'équipement prévu à l'article 5 de l'annexe II;

f) pour chaque canot de secours, l'équipement prévu à l'article 2 de l'annexe II;

g) un appareil lance-amarre, sauf si :

(i) le navire effectue un voyage de cabotage, classe IV, ou un voyage en eaux secondaires, classe II,

(ii) le navire effectue un voyage entier à la remorque et si le bâtiment remorqueur est muni d'un appareil lance-amarre;

39. (1) Le paragraphe 110(3)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Le plan relatif à l'équipement de sauvetage pour un navire à passagers ne peut être intégré à un autre plan devant être présenté en vertu de la Loi.

(2) Le paragraphe 110(6)¹ du même règlement est abrogé.

40. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 110, de ce qui suit :

110.1 (1) Sous réserve du paragraphe (2), tout navire doit avoir à bord, bien en vue, le plan relatif à l'équipement de sauvetage le plus récent approuvé par le Bureau pour le navire.

(2) Si, dans le cas d'un navire à passagers d'une longueur de 25 m ou moins, il est impossible de mettre bien en vue le plan relatif à l'équipement de sauvetage à cause de la dimension ou de la configuration du navire, il doit alors être fait un communiqué qui, à la fois :

a) est le plus récent que le Bureau a approuvé comme étant conforme aux exigences du présent article;

b) est fait en français et en anglais au moyen d'un système de communication vocale utilisé pour informer les passagers avant que le navire quitte tout endroit où les passagers ont embarqué.

(3) Le communiqué doit :

a) indiquer l'emplacement des gilets de sauvetage;

b) dans chacun des secteurs du navire, informer les passagers du secteur de l'emplacement des gilets de sauvetage qui sont les plus près d'eux;

c) préciser l'emplacement des bateaux de sauvetage;

d) dans chacun des secteurs du navire, informer les passagers du secteur de l'emplacement des bateaux de sauvetage qui sont les plus près d'eux.

(4) La présentation au Bureau du communiqué doit être faite en quatre exemplaires.

(5) Every proposed change to any aspect of an announcement that has been approved by the Board shall be shown in a revised text and submitted to the Board for approval.

41. The portion of section 113¹ of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

113. The following inspections and tests shall be carried out on each ship once every two weeks and recorded in the official log of the ship:

42. Paragraph 114(1)(e)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(e) if available, up-to-date lists of suppliers of spare parts; and

43. Section 118¹ of the Regulations is replaced by the following:

118. The owner of a service station that services inflatable survival equipment shall ensure that the equipment is serviced

- (a) in accordance with Schedule IV; and
- (b) by an accredited service technician.

44. Subsection 119(1)¹ of the Regulations is replaced by the following:

119. (1) The owner of a service station that services inflatable survival equipment shall ensure that the service station

- (a) meets the requirements of section 1 of Schedule IV; and
- (b) is accredited by each of the manufacturers whose equipment is serviced at the service station as providing the appropriate conditions for the servicing of the equipment, in accordance with
 - (i) the manufacturer's recommendations, and
 - (ii) the requirements of section 1 of Schedule IV.

45. (1) The portion of subsection 121(1)¹ of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

121. Life saving equipment that is carried on a ship and is set out in column I of an item of the table to this section shall

(2) The table¹ to section 121 of the Regulations is amended by adding the following before item 1:

	Column I	Column II
Item	Life Saving Equipment	Schedule or Standard
0.1	Class 1 lifeboats	Schedule V
0.2	Class 2 lifeboats	Schedule V
0.3	Approved boats	Schedule XV
0.4	Suitable boats	Schedule XV

(3) Item 6¹ of the table to section 121 of the Regulations is replaced by the following:

	Column I	Column II
Item	Life Saving Equipment	Schedule or Standard
6.	Marine evacuation systems	Regulation 6.2 of Chapter VI of the <i>International Life-saving Appliance Code</i> published by the International Maritime Organization

(5) Tout projet de modification d'un élément du communiqué approuvé par le Bureau doit être indiqué sur un texte révisé et présenté au Bureau pour approbation.

41. Le passage de l'article 113¹ du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

113. Les inspections et les essais suivants doivent être effectués, toutes les deux semaines, sur chaque navire, et consignés dans le journal de bord réglementaire du navire :

42. L'alinéa 114(1)e)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

e) des listes à jour des fournisseurs de pièces de rechange, si celles-ci sont disponibles;

43. L'article 118¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

118. Le propriétaire d'une station d'entretien qui fait l'entretien de l'équipement de sauvetage gonflable doit veiller à ce que l'entretien soit fait :

- a) d'une part, conformément à l'annexe IV;
- b) d'autre part, par un technicien d'entretien agréé.

44. Le paragraphe 119(1)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

119. (1) Le propriétaire de la station d'entretien qui fait l'entretien de l'équipement de sauvetage gonflable doit veiller à ce que la station d'entretien soit :

- a) d'une part, conforme aux exigences de l'article 1 de l'annexe IV;
- b) d'autre part, agréée, par chacun des fabricants dont l'équipement est entretenu à la station d'entretien, comme fournissant les conditions appropriées pour l'entretien de l'équipement, conformément :
 - (i) d'une part, aux recommandations du fabricant,
 - (ii) d'autre part, aux exigences de l'article 1 de l'annexe IV.

45. (1) Le passage du paragraphe 121(1)¹ du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

121. L'équipement de sauvetage qui se trouve à bord du navire et qui est visé à la colonne I du tableau du présent article doit :

(2) Le tableau¹ de l'article 121 du même règlement est modifié par adjonction, précédant l'article 1, de ce qui suit :

	Colonne I	Colonne II
Article	Équipement de sauvetage	Annexe ou norme
0.1	Embarcations de sauvetage classe 1	Annexe V
0.2	Embarcations de sauvetage classe 2	Annexe V
0.3	Embarcations approuvées	Annexe XV
0.4	Embarcations appropriées	Annexe XV

(3) L'article 6¹ du tableau de l'article 121 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

	Colonne I	Colonne II
Article	Équipement de sauvetage	Annexe ou norme
6.	Dispositifs d'évacuation en mer	Règle 6.2 du chapitre VI du <i>Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage</i> , publié par l'Organisation maritime internationale

(4) Column II¹ of item 14 of the table to section 121 of the Regulations is replaced by the following:

Column II	
Item	Schedule or Standard
14.	Subpart 160.010 of Title 46, Volume 6, of the <i>Code of Federal Regulations</i> of the United States

(5) Subsections 121(2)¹ and (3)¹ of the Regulations are repealed.

46. Section 122¹ of the Regulations and the heading¹ before it are replaced by the following:

Buoyant Apparatus

122. The marking on the nameplate of a buoyant apparatus referred to in Subpart 160.010 of Title 46, Volume 6, of the *Code of Federal Regulations* of the United States shall be in English and French.

47. Section 147¹ of the Regulations is replaced by the following:

147. (1) Subject to subsection (2), if a life raft on a ship that is not a passenger ship is stowed more than 4 m above the waterline of the ship in its lightest seagoing condition, it shall be davit-launched unless it

- (a) has a mass of not more than 185 kg; or
- (b) is stowed for launching directly from the stowed position, from which it may be safely launched against a trim of 10° and a list of 20°.

(2) If the ship carries life rafts for more than 200 per cent of the complement, those life rafts in excess of 200 per cent need not be davit-launched.

48. The heading¹ before section 2 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

Class B (SOLAS) Emergency Pack

49. The portion of section 2¹ of Schedule I to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

2. A Class B (SOLAS) emergency pack for life rafts consists of

50. Schedule I to the Regulations is amended by adding the following after section 2:

Class B (Canadian) Emergency Pack

2.1 A Class B (Canadian) emergency pack for life rafts consists of

- (a) one buoyant rescue quoit attached to not less than 30 m of buoyant line;
- (b) one non-folding safety knife with a buoyant handle and hand guard, attached and stowed in a pocket on the exterior of the canopy adjacent to the painter;
- (c) for each life raft that has a complement of more than 12 persons, one safety knife, in addition to that required by paragraph (b), that is not required to be non-folding;
- (d) one buoyant bailer;
- (e) if the ship is engaged on a home-trade voyage, Class III, or an inland voyage, Class I, one sea anchor that is

(4) La colonne II¹ de l'article 14 du tableau de l'article 121 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Annexe ou norme
14.	Sous-partie 160.010 du Titre 46, Volume 6, du <i>Code of Federal Regulations</i> des États-Unis

(5) Les paragraphes 121(2)¹ et (3)¹ du même règlement sont abrogés.

46. L'article 122¹ du même règlement et l'intertitre¹ le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Engins flottants

122. Les inscriptions sur les plaques du fabricant des engins flottants visés à la sous-partie 160.010 du Titre 46, Volume 6, du *Code of Federal Regulations* des États-Unis doivent être en français et en anglais.

47. L'article 147¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

147. (1) Sous réserve du paragraphe (2), sur les navires autres que les navires à passagers, tout radeau de sauvetage arrimé à plus de 4 m au-dessus de la ligne de flottaison légère du navire doit être mis à l'eau à l'aide de bossoirs à moins que le radeau de sauvetage, selon le cas :

- a) n'ait une masse d'au plus 185 kg;
- b) ne soit arrimé pour être mis à l'eau directement à partir du poste d'arrimage, duquel il est possible de le mettre à l'eau en toute sécurité par rapport à un angle d'assiette de 10° et un angle de gîte de 20°.

(2) Si le navire transporte des radeaux de sauvetage pour au-delà de 200 pour cent de son chargement en personnes, les radeaux de sauvetage excédant 200 pour cent n'ont pas à être mis à l'eau à l'aide de bossoirs.

48. L'intertitre¹ précédant l'article 2 de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Trousse de secours de classe B (SOLAS)

49. Le passage de l'article 2¹ de l'annexe I du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

2. La trousse de secours de classe B (SOLAS) pour les radeaux de sauvetage comprend :

50. L'annexe I du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 2, de ce qui suit :

Trousse de secours de classe B (canadienne)

2.1 La trousse de secours de classe B (canadienne) pour les radeaux de sauvetage comprend :

- a) un anneau de sauvetage flottant attaché à une ligne flottante d'au moins 30 m de longueur;
- b) un couteau de sûreté à lame fixe avec une poignée et un protège-main flottants, attaché et placé dans une pochette à l'extérieur de la tente à côté de la bosse;
- c) pour chaque radeau de sauvetage ayant un chargement en personnes de plus de 12, un couteau de sûreté, en plus de celui mentionné à l'alinéa b), qui n'a pas à être à lame fixe;
- d) une écope flottante;
- e) si le navire effectue un voyage de cabotage, classe III, ou un voyage en eaux intérieures, classe I, une ancre flottante qui est, à la fois :

- (i) permanently attached to the life raft in such a way that, when the life raft inflates and is waterborne, the sea anchor causes the life raft to lie oriented to the wind in a stable manner, and
- (ii) fitted with a shock-resistant hawser and a tripping line, both the hawser and the line being strong enough for all sea conditions;
- (f) two buoyant paddles;
- (g) six red hand flares;
- (h) one watertight electric flashlight suitable for Morse signaling and, in a watertight container, one spare set of batteries and one spare light bulb for the flashlight;
- (i) if the ship is engaged on a home-trade voyage, Class III, or an inland voyage, Class I, for each member of the complement, six doses of anti-seasickness medicine and one seasickness bag;
- (j) if the ship is engaged on a home-trade voyage, Class III, or an inland voyage, Class I, one first aid kit that meets the requirements of section 4;
- (k) a copy of life saving signals, in English and French, printed on a waterproof card or placed in a watertight container;
- (l) if the ship is engaged on a home-trade voyage, Class III, or an inland voyage, Class I, thermal protective aids for two persons or 10 per cent of the complement, whichever is greater;
- (m) for each life raft with inflatable compartments, one repair kit for repairing punctures and one topping-up bellows or pump; and
- (n) if the ship is engaged on a home-trade voyage, Class III, or an inland voyage, Class I, one radar reflector.

51. The heading “Basic Lifeboat Equipment”¹ before section 1 and sections 1 to 4¹ of Schedule II to the Regulations are replaced by the following:

Lifeboat Equipment

1. (1) The equipment set out in column I of the table to this subsection is the equipment required for a lifeboat carried on a ship engaged on a voyage set out in the heading of the applicable column of columns II to VII and is carried in the quantity and in conformity with the requirements set out in that applicable column.

- (i) attachée en permanence au radeau de sauvetage de façon à maintenir le radeau face au vent et dans une position stable lorsque celui-ci se gonfle et est à l’eau,
- (ii) munie d’une aussière résistante aux chocs et d’une ligne de déclenchement, la résistance de l’aussière et de la ligne étant suffisante quel que soit l’état de la mer;
- f) deux pagaies flottantes;
- g) six feux à main rouges;
- h) une lampe électrique étanche à l’eau pouvant être utilisée pour la signalisation en code morse et, dans un étui étanche à l’eau, un jeu de piles de rechange et une ampoule de rechange;
- i) si le navire effectue un voyage de cabotage, classe III, ou un voyage en eaux intérieures, classe I, pour chaque membre du chargement en personnes, six doses de médicament contre le mal de mer et un sac pour le mal de mer;
- j) si le navire effectue un voyage de cabotage, classe III, ou un voyage en eaux intérieures, classe I, une trousse de premiers soins conforme aux exigences de l’article 4;
- k) un exemplaire des signaux de sauvetage, en français et en anglais, imprimé sur une carte imperméable ou placé dans un étui étanche à l’eau;
- l) si le navire effectue un voyage de cabotage, classe III, ou un voyage en eaux intérieures, classe I, des moyens de protection thermique pour deux personnes ou pour 10 pour cent du chargement en personnes, selon le plus grand de ces nombres;
- m) pour chaque radeau de sauvetage comportant des compartiments gonflables, une trousse de réparation destinée à la réparation des crevaisons et un soufflet ou pompe de remplissage;
- n) si le navire effectue un voyage de cabotage, classe III, ou un voyage en eaux intérieures, classe I, un réflecteur radar.

51. L’intertitre « Équipement de base des embarcations de sauvetage »¹ précédant l’article 1 et les articles 1 à 4¹ de l’annexe II du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Équipement des embarcations de sauvetage

1. (1) L’équipement prévu à la colonne I du tableau du présent paragraphe est celui qui est exigé pour une embarcation de sauvetage transportée à bord d’un navire effectuant un des voyages mentionnés dans les intertitres des colonnes II à VII, selon la quantité et conformément aux exigences prévues à la colonne applicable.

TABLE

Item	Equipment	Column II	Column III	Column IV	Column V	Column VI	Column VII
			Home-trade voyages, Class III, or short international voyages that are not home-trade voyages, Class IV, or minor waters voyages, Class II	Inland voyages, Class I	Inland voyages, Class II, or minor waters voyages, Class I	Short international voyages that are home-trade voyages, Class IV, or minor waters voyages, Class II	Home-trade voyages, Class IV, or minor waters voyages, Class II
1.	buoyant oars, unless the lifeboat is free-fall	in accordance with subsection (2)	in accordance with subsection (2)	in accordance with subsection (2)	in accordance with subsection (2)	in accordance with subsection (2)	in accordance with subsection (2)
2.	safety boat-hook	2	2	2	2	1	1
3.	buoyant bailer	1	1	1	1	1	1
4.	bucket	2	2	n/a	n/a	n/a	n/a
5.	survival manual	1	1	n/a	n/a	n/a	n/a

TABLE—Continued

Item	Column I Equipment	Column II International voyages, foreign voyages, or home-trade voyages, Class I or II	Column III Home-trade voyages, Class III, or short international voyages that are not home-trade voyages, Class IV, or minor waters voyages, Class II	Column IV Inland voyages, Class I	Column V Inland voyages, Class II, or minor waters voyages, Class I	Column VI Short international voyages that are home-trade voyages, Class IV, or minor waters voyages, Class II	Column VII Home-trade voyages, Class IV, or minor waters voyages, Class II
6.	compass	1, in accordance with subsection (3)	1, in accordance with subsection (3)	n/a	n/a	n/a	n/a
7.	sea anchor	1, in accordance with subsection (4)	1, in accordance with subsection (4)	1, in accordance with subsection (4)	n/a	n/a	n/a
8.	painter	2, in accordance with subsection (5)	2, in accordance with subsection (5)	2, in accordance with subsection (5)	2, in accordance with subsection (5)	2, in accordance with subsection (5)	2, in accordance with subsection (5)
9.	hatchet	2	2	2	2	2	2
10.	rocket parachute flare	4	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
11.	red hand flare	6	6	6	6	3	n/a
12.	buoyant smoke signals	2	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
13.	watertight electric flashlight suitable for Morse signalling	1	1	1	1	1	1
14.	spare set of batteries and spare light bulb for item 13, in a watertight container	1	1	1	1	1	1
15.	heliograph for signalling to ships and aircraft with instructions for its use in English and French	1	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
16.	copy of life saving signals, in English and French, on a waterproof card or in a watertight container	1	1	1	1	1	1
17.	whistle or equivalent sound signalling device	1	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
18.	first aid kit	1, in accordance with section 8	1, in accordance with section 8	1, in accordance with section 8	n/a	n/a	n/a
19.	doses of anti-seasickness medicine	6 for each member of the complement	6 for each member of the complement	n/a	n/a	n/a	n/a
20.	seasickness bag	1 for each member of the complement	1 for each member of the complement	n/a	n/a	n/a	n/a
21.	jackknife attached to the lifeboat by a lanyard	1	1	n/a	n/a	n/a	n/a
22.	buoyant rescue quoit	2, each attached to not less than 30 m of buoyant line	2, each attached to not less than 30 m of buoyant line	1 that is attached to not less than 30 m of buoyant line	1 that is attached to not less than 30 m of buoyant line	1 that is attached to not less than 30 m of buoyant line	1 that is attached to not less than 30 m of buoyant line
23.	manual bilge pump	1	1	n/a	n/a	n/a	n/a
24.	appropriate tools to enable minor repairs to the engine and its accessories	enough, if the lifeboat is fitted with an engine	enough, if the lifeboat is fitted with an engine	n/a	n/a	n/a	n/a

TABLE—Continued

Item	Column I	Column II	Column III	Column IV	Column V	Column VI	Column VII
			Home-trade voyages, Class III, or short international voyages that are not home-trade voyages, Class IV, or minor waters voyages, Class II			Short international voyages that are home-trade voyages, Class IV, or minor waters voyages, Class II	Home-trade voyages, Class IV, or minor waters voyages, Class II
	Equipment	International voyages, foreign voyages, or home-trade voyages, Class I or II		Inland voyages, Class I	Inland voyages, Class I		
25.	portable fire-extinguishing equipment suitable for extinguishing oil fires	1, if the lifeboat is fitted with an engine	1, if the lifeboat is fitted with an engine	1, if the lifeboat is fitted with an engine	1, if the lifeboat is fitted with an engine	n/a	n/a
26.	radar reflector	1, unless a survival craft radar transponder is stowed in the lifeboat	1, unless a survival craft radar transponder is stowed in the lifeboat	n/a	n/a	n/a	n/a
27.	water supply and dipper	in accordance with subsection (6)	in accordance with subsection (6)	n/a	n/a	n/a	n/a
28.	rustproof graduated drinking vessel, marked at the 30-mL, 45-mL and 60-mL levels	1	1	n/a	n/a	n/a	n/a
29.	food ration	in accordance with subsection (7)	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
30.	safety can-opener suitable for opening water and ration supplies	3	1	n/a	n/a	n/a	n/a
31.	set of fishing tackle	1	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
32.	searchlight	in accordance with subsection (8)	in accordance with subsection (8)	n/a	n/a	n/a	n/a
33.	thermal protective aid	in accordance with subsection (9), if the ship does not carry immersion suits for the complement	in accordance with subsection (9), if the ship does not carry immersion suits for the complement	in accordance with subsection (9), if the ship does not carry immersion suits for the complement	in accordance with subsection (9), if the ship does not carry immersion suits for the complement	n/a	n/a

TABLEAU

Article	Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V	Colonne VI	Colonne VII
	Équipement	Voyages internationaux, voyages de longs cours ou voyages de cabotage, classe I ou II	Voyages de cabotage, classe III, ou voyages internationaux courts autres que des voyages de cabotage, classe IV, ou voyages en eaux secondaires, classe II	Voyages en eaux intérieures, classe I	Voyages en eaux intérieures, classe II, ou voyages en eaux secondaires, classe I	Voyages internationaux courts qui sont des voyages de cabotage, classe IV, ou voyages en eaux secondaires, classe II	Voyages de cabotage, classe IV, ou voyages en eaux secondaires, classe II
1.	Avirons flottants, à moins que l'embarcation de sauvetage ne soit mise à l'eau en chute libre	En conformité avec le paragraphe (2)	En conformité avec le paragraphe (2)	En conformité avec le paragraphe (2)	En conformité avec le paragraphe (2)	En conformité avec le paragraphe (2)	En conformité avec le paragraphe (2)
2.	Gaffe de sûreté	2	2	2	2	1	1
3.	Écope flottante	1	1	1	1	1	1
4.	Seau	2	2	s/o	s/o	s/o	s/o
5.	Manuel de survie	1	1	s/o	s/o	s/o	s/o
6.	Compas	1, en conformité avec le paragraphe (3)	1, en conformité avec le paragraphe (3)	s/o	s/o	s/o	s/o

TABLEAU (suite)

Article	Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V	Colonne VI	Colonne VII
	Équipement	Voyages internationaux, voyages de longs cours ou voyages de cabotage, classe I ou II	Voyages de cabotage, classe III, ou voyages internationaux courts autres que des voyages de cabotage, classe IV, ou voyages en eaux secondaires, classe II	Voyages en eaux intérieures, classe I	Voyages en eaux intérieures, classe II, ou voyages en eaux secondaires, classe I	Voyages internationaux courts qui sont des voyages de cabotage, classe IV, ou voyages en eaux secondaires, classe II	Voyages de cabotage, classe IV, ou voyages en eaux secondaires, classe II
7.	Ancre flottante	1, en conformité avec le paragraphe (4)	1, en conformité avec le paragraphe (4)	1, en conformité avec le paragraphe (4)	s/o	s/o	s/o
8.	Bosse	2, en conformité avec le paragraphe (5)	2, en conformité avec le paragraphe (5)	2, en conformité avec le paragraphe (5)	2, en conformité avec le paragraphe (5)	2, en conformité avec le paragraphe (5)	2, en conformité avec le paragraphe (5)
9.	Hachette	2	2	2	2	2	2
10.	Fusée à parachute	4	s/o	s/o	s/o	s/o	s/o
11.	Feu à main rouge	6	6	6	6	3	s/o
12.	Signaux fumigènes flottants	2	s/o	s/o	s/o	s/o	s/o
13.	Lampe électrique étanche à l'eau pouvant être utilisée pour la signalisation en code morse	1	1	1	1	1	1
14.	Jeu de piles de rechange et ampoule de rechange, pour l'équipement visé à l'article 13, dans un étui étanche à l'eau	1	1	1	1	1	1
15.	Héliographe destiné à la signalisation aux navires et aux aéronefs et instructions pour son utilisation en français et en anglais	1	s/o	s/o	s/o	s/o	s/o
16.	Exemplaire des signaux de sauvetage en français et en anglais sur une carte imperméable ou dans un étui étanche à l'eau	1	1	1	1	1	1
17.	Sifflet ou dispositif équivalent capable de produire des signaux sonores	1	s/o	s/o	s/o	s/o	s/o
18.	Trousse de premiers soins	1, en conformité avec l'article 8	1, en conformité avec l'article 8	1, en conformité avec l'article 8	s/o	s/o	s/o
19.	Doses de médicament contre le mal de mer	6 pour chaque membre du chargement en personnes	6 pour chaque membre du chargement en personnes	s/o	s/o	s/o	s/o
20.	Sac pour le mal de mer	1 pour chaque membre du chargement en personnes	1 pour chaque membre du chargement en personnes	s/o	s/o	s/o	s/o

TABLEAU (suite)

Article	Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V	Colonne VI	Colonne VII
	Équipement	Voyages internationaux, voyages de longs cours ou voyages de cabotage, classe I ou II	Voyages de cabotage, classe III, ou voyages internationaux courts autres que des voyages de cabotage, classe IV, ou voyages en eaux secondaires, classe II	Voyages en eaux intérieures, classe I	Voyages en eaux intérieures, classe II, ou voyages en eaux secondaires, classe I	Voyages internationaux courts qui sont des voyages de cabotage, classe IV, ou voyages en eaux secondaires, classe II	Voyages de cabotage, classe IV, ou voyages en eaux secondaires, classe II
21.	Couteau de poche attaché à l'embarcation de sauvetage au moyen d'une aiguillette	1	1	s/o	s/o	s/o	s/o
22.	Anneau de sauvetage flottant	2, chacun étant attaché à une ligne flottante d'au moins 30 m de longueur	2, chacun étant attaché à une ligne flottante d'au moins 30 m de longueur	1, attaché à une ligne flottante d'au moins 30 m de longueur	1, attaché à une ligne flottante d'au moins 30 m de longueur	1, attaché à une ligne flottante d'au moins 30 m de longueur	1, attaché à une ligne flottante d'au moins 30 m de longueur
23.	Pompe d'assèchement à main	1	1	s/o	s/o	s/o	s/o
24.	Outil approprié pour effectuer de petits réglages du moteur et de ses accessoires	En quantité suffisante, si l'embarcation de sauvetage est munie d'un moteur	En quantité suffisante, si l'embarcation de sauvetage est munie d'un moteur	s/o	s/o	s/o	s/o
25.	Extincteur d'incendie portatif capable d'éteindre un feu d'hydrocarbures	1, si l'embarcation de sauvetage est munie d'un moteur	1, si l'embarcation de sauvetage est munie d'un moteur	1, si l'embarcation de sauvetage est munie d'un moteur	1, si l'embarcation de sauvetage est munie d'un moteur	s/o	s/o
26.	Réflecteur radar	1, à moins qu'un répondeur radar du bateau de sauvetage ne soit rangé dans l'embarcation de sauvetage	1, à moins qu'un répondeur radar du bateau de sauvetage ne soit rangé dans l'embarcation de sauvetage	s/o	s/o	s/o	s/o
27.	Réserve d'eau et récipient	En conformité avec le paragraphe (6)	En conformité avec le paragraphe (6)	s/o	s/o	s/o	s/o
28.	Gobelet inoxydable gradué portant des marques aux niveaux 30 mL, 45 mL et 60 mL	1	1	s/o	s/o	s/o	s/o
29.	Ration alimentaire	En conformité avec le paragraphe (7)	s/o	s/o	s/o	s/o	s/o
30.	Ouvre-boîte de sûreté permettant d'ouvrir les récipients d'eau et de rations alimentaires	3	1	s/o	s/o	s/o	s/o
31.	Jeu de matériel de pêche	1	s/o	s/o	s/o	s/o	s/o
32.	Projecteur	En conformité avec le paragraphe (8)	En conformité avec le paragraphe (8)	s/o	s/o	s/o	s/o
33.	Moyen de protection thermique	En conformité avec le paragraphe (9), si le navire ne transporte pas à bord de combinaisons d'immersion pour le chargement en personnes	En conformité avec le paragraphe (9), si le navire ne transporte pas à bord de combinaisons d'immersion pour le chargement en personnes	En conformité avec le paragraphe (9), si le navire ne transporte pas à bord de combinaisons d'immersion pour le chargement en personnes	En conformité avec le paragraphe (9), si le navire ne transporte pas à bord de combinaisons d'immersion pour le chargement en personnes	s/o	s/o

- (2) The buoyant oars shall
- (a) be sufficient in number to enable the complement to make headway in calm seas; and
 - (b) each be provided with thole pins, crutches or equivalent arrangements that are attached to the lifeboat by lanyards or chains.
- (3) The compass shall be in a binnacle that
- (a) has a means of illumination; and
 - (b) is fitted at the steering position.
- (4) The sea anchor shall be fitted with a tripping line that provides a hand grip when wet and a shock-resistant hawser, and all three shall be strong enough to withstand all sea conditions.
- (5) The painters shall be
- (a) made from manila or any other fibre that has a breaking strength and weathering, stretching and gripping properties at least equivalent to manila;
 - (b) not less than 25.5 mm in diameter;
 - (c) of a length not less than twice the distance from the stowage position of the lifeboat to the waterline of the ship in its lightest seagoing condition, or 15 m, whichever is greater; and
 - (d) arranged, ready for immediate use, as follows:
 - (i) one painter attached to a release device at the forward end of the lifeboat, and
 - (ii) one painter firmly secured at or near the bow of the lifeboat.
- (6) The water supplies shall consist of
- (a) one of the following:
 - (i) a rustproof watertight container or individually sealed units containing 3 L of fresh water for each member of the complement, or
 - (ii) a rustproof watertight container or individually sealed units containing 2 L of fresh water for each member of the complement and a desalting apparatus capable of producing 1 L of fresh water in two days for each member of the complement; and
 - (b) if the container requires a dipper to draw water from the bung hole to the container, a rustproof dipper fitted with a lanyard.
- (7) The food ration shall
- (a) total not less than 10 000 kJ for each member of the complement;
 - (b) be stored in airtight packaging; and
 - (c) be stowed in a watertight container showing an expiry date.
- (8) The searchlight shall be capable of
- (a) illuminating, for a period of six hours at night, a light-coloured object that has a width of 18 m and is at a distance of 180 m from the searchlight; and
 - (b) working for at least three hours continuously.
- (2) Les avirons flottants doivent être :
- a) en nombre suffisant pour permettre aux membres du chargement en personnes d'avancer en eau calme;
 - b) munis, chacun, de dames de nage, de tolets ou de dispositifs équivalents attachés à l'embarcation de sauvetage par des ai-guilletes ou des chaînes.
- (3) Le compas doit être dans un habitacle qui est, à la fois :
- a) muni d'un moyen d'éclairage;
 - b) installé au poste de barre.
- (4) L'ancre flottante doit être munie d'une aussière résistante aux chocs et d'une ligne de déclenchement pouvant être empoi-gnée solidement lorsqu'elle est mouillée, la résistance de l'ancre flottante, de l'aussière et de la ligne de déclenchement étant suffi-sante quel que soit l'état de la mer.
- (5) Les bosses doivent être :
- a) fabriquées de chanvre de manille ou de toute autre fibre ayant au moins la même tension de rupture et les mêmes pro-priétés de résistance aux intempéries, d'allongement et de ser-rage que le chanvre de manille;
 - b) d'un diamètre d'au moins 25,5 mm;
 - c) d'une longueur égale à au moins deux fois la distance qui sépare le poste d'arrimage de l'embarcation de sauvetage de la ligne de flottaison légère ou d'une longueur de 15 m, selon la plus grande de ces valeurs;
 - d) disposées, prêtes pour une utilisation immédiate, de la façon suivante :
 - (i) une bosse attachée au dispositif de largage à l'extrémité avant de l'embarcation de sauvetage,
 - (ii) l'autre solidement fixée à l'avant ou près de l'avant de l'embarcation de sauvetage.
- (6) Les réserves d'eau comprennent :
- a) l'un ou l'autre des récipients suivants :
 - (i) un récipient inoxydable et étanche à l'eau ou des réci-pients scellés individuellement contenant 3 L d'eau douce pour chaque membre du chargement en personnes,
 - (ii) un récipient inoxydable et étanche à l'eau ou des réci-pients scellés individuellement contenant 2 L d'eau douce pour chaque membre du chargement en personnes, ainsi qu'un appareil de dessalement pouvant produire en deux jours 1 L d'eau douce pour chaque membre du chargement en personnes;
 - b) s'il y a lieu, une louche inoxydable fixée au moyen d'une ai-guillette au trou de bonde afin de permettre de puiser l'eau du récipient.
- (7) La ration alimentaire doit :
- a) pour chaque membre du chargement en personnes, totaliser au moins 10 000 kJ;
 - b) être rangée dans un emballage étanche à l'air;
 - c) être rangée dans un récipient qui est étanche à l'eau et qui porte une date d'expiration.
- (8) Le projecteur doit pouvoir :
- a) éclairer la nuit un objet de couleur claire d'une largeur de 18 m à une distance de 180 m pendant une durée totale de six heures;
 - b) fonctionner sans interruption pendant au moins trois heures.

(9) Thermal protective aids shall be sufficient
 (a) in the case of an open lifeboat, for the complement; and
 (b) in the case of a partially enclosed or totally enclosed lifeboat, for two persons or 10 per cent of the complement, whichever is greater.

(9) Les moyens de protection thermique doivent être en nombre suffisant pour :

a) le chargement en personnes, dans le cas d'une embarcation de sauvetage non pontée;
 b) deux personnes ou 10 pour cent du chargement en personnes, selon le plus grand de ces nombres, dans le cas d'une embarcation de sauvetage partiellement fermée ou complètement fermée.

*Rescue Boat and Approved Boat
 Equipment*

2. (1) The equipment set out in column I of the table to this subsection is the equipment required for a rescue boat or approved boat carried on a ship engaged on a voyage set out in the heading of the applicable column of columns II and III and is carried in the quantity and in conformity with the requirements set out in that applicable column.

*Équipement des canots de secours et des
 embarcations approuvées*

2. (1) L'équipement prévu à la colonne I du tableau du présent paragraphe est celui qui est exigé pour un canot de secours ou une embarcation approuvée qui est transporté sur un navire effectuant un des voyages mentionnés dans les intertitres des colonnes II et III, selon la quantité et conformément aux exigences prévues à la colonne applicable.

TABLE

Item	Column I Equipment	Column II Voyages other than inland voyages, Class I	Column III Inland voyages, Class I
1.	buoyant oars	in accordance with subsection (3)	in accordance with subsection (3)
2.	buoyant bailer	1	1
3.	compass	1, in accordance with subsection (4)	n/a
4.	sea anchor	1, in accordance with subsection (5)	1, in accordance with subsection (5)
5.	painter	1 that is attached to a release device at the forward end of the rescue boat or approved boat	1 that is attached to a release device at the forward end of the rescue boat or approved boat
6.	buoyant line	1, in accordance with subsection (6)	1, in accordance with subsection (6)
7.	watertight electric flashlight suitable for Morse signalling	1	1
8.	spare set of batteries and spare light bulb for item 7, in a watertight container	1	1
9.	whistle or equivalent sound signalling device	1	n/a
10.	buoyant rescue quoit	2, each attached to not less than 30 m of buoyant line	1, attached to not less than 30 m of buoyant line
11.	searchlight	1, in accordance with subsection (7)	n/a
12.	radar reflector	1, unless a survival craft radar transponder is stowed in the rescue boat or approved boat	n/a
13.	first aid kit	1, in accordance with section 8 of this Schedule	1, in accordance with section 8 of this Schedule
14.	thermal protective aid	for 2 persons or 10 per cent of the complement, whichever is greater	for 2 persons or 10 per cent of the complement, whichever is greater
15.	safety boat-hook	1	1
16.	bucket	1	1
17.	knife or hatchet	1	1

TABLEAU

Article	Colonne I Équipement	Colonne II Voyages autres que les voyages en eaux intérieures, classe I	Colonne III Voyages en eaux intérieures, classe I
1.	Avirons flottants	En conformité avec le paragraphe (3)	En conformité avec le paragraphe (3)
2.	Écope flottante	1	1
3.	Compas	1, en conformité avec le paragraphe (4)	s/o
4.	Ancre flottante	1, en conformité avec le paragraphe (5)	1, en conformité avec le paragraphe (5)
5.	Bosse	1, attachée au dispositif de largage à l'extrémité avant du canot de secours ou de l'embarcation approuvée	1, attachée au dispositif de largage à l'extrémité avant du canot de secours ou de l'embarcation approuvée
6.	Ligne flottante	1, en conformité avec le paragraphe (6)	1, en conformité avec le paragraphe (6)
7.	Lampe électrique étanche à l'eau pouvant être utilisée pour la signalisation en code morse	1	1
8.	Jeu de piles de rechange et ampoule de rechange, pour l'équipement visé à l'article 7, dans un étui étanche à l'eau	1	1

TABLEAU (suite)

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article Équipement	Voyages autres que les voyages en eaux intérieures, classe I	Voyages en eaux intérieures, classe I
9. Sifflet ou dispositif équivalent capable de produire des signaux sonores	1	s/o
10. Anneau de sauvetage flottant	2, chacun étant attaché à une ligne flottante d'au moins 30 m de longueur	1, attaché à une ligne flottante d'au moins 30 m de longueur
11. Projecteur	1, en conformité avec le paragraphe (7)	s/o
12. Réflecteur radar	1, à moins qu'un répondeur radar du bateau de sauvetage ne soit rangé dans le canot de secours ou l'embarcation approuvée	s/o
13. Trousse de premiers soins	1, en conformité avec l'article 8 de la présente annexe	1, en conformité avec l'article 8 de la présente annexe
14. Moyen de protection thermique	Pour 2 personnes ou pour 10 pour cent du chargement en personnes, selon le plus grand de ces nombres	Pour 2 personnes ou pour 10 pour cent du chargement en personnes, selon le plus grand de ces nombres
15. Gaffe de sûreté	1	1
16. Seau	1	1
17. Couteau ou hachette	1	1

(2) The equipment set out in column I of the table to this subsection is the equipment required for a rescue boat or approved boat with inflatable compartments carried on a ship engaged on a voyage set out in the heading of the applicable column of columns II and III and shall be carried in the quantity and in conformity with the requirements set out in that applicable column.

(2) L'équipement prévu à la colonne I du tableau du présent paragraphe est celui qui est exigé pour un canot de secours ou une embarcation approuvée comportant des compartiments gonflables transporté à bord d'un navire effectuant un des voyages mentionnés dans les intertitres des colonnes II et III, selon la quantité et conformément aux exigences prévues à la colonne applicable.

TABLE

Column I	Column II	Column III	
Item	Equipment	Voyages other than inland voyages, Class I	Inland voyages, Class I
1.	buoyant safety knife	1	1
2.	sponge	2	n/a
3.	manually operated bellows or pump	1	1
4.	repair kit in a watertight container for repairing punctures	1	1

TABLEAU

Colonne I	Colonne II	Colonne III	
Article	Équipement	Voyages autres que les voyages en eaux intérieures, classe I	Voyages en eaux intérieures, classe I
1.	Couteau de sûreté flottant	1	1
2.	Éponge	2	s/o
3.	Soufflet ou pompe à main	1	1
4.	Trousse de réparation destinée à la réparation des crevaisons, dans un contenant étanche à l'eau	1	1

(3) The buoyant oars shall

(a) be sufficient in number to enable the complement to make headway in calm seas; and

(b) each be provided with thole pins, crutches or equivalent arrangements that are attached to the rescue boat or approved boat by lanyards or chains.

(4) The compass shall be in a binnacle that

(a) has a means of illumination; and

(b) is fitted at the steering position.

(5) The sea anchor shall be fitted with a hawser and a tripping line that is not less than 10 m in length, both the hawser and the line being strong enough to withstand all sea conditions.

(3) Les avirons flottants doivent être :

a) en nombre suffisant pour permettre aux membres du chargement en personnes d'avancer en eau calme;

b) munis, chacun, de dames de nage, de tolets ou de dispositifs équivalents attachés au canot de secours ou à l'embarcation approuvée par des aiguillettes ou des chaînes.

(4) Le compas doit être dans un habitacle qui est, à la fois :

a) muni d'un moyen d'éclairage;

b) installé au poste de barre.

(5) L'ancre flottante doit être munie d'une aussière et d'une ligne de déclenchement d'au moins 10 m de longueur, la résistance de l'aussière et de la ligne étant suffisante quel que soit l'état de la mer.

(6) The buoyant line shall be not less than 50 m in length and strong enough to tow the largest life raft carried on the ship at a speed of at least two knots when the life raft is loaded with its full complement and equipment.

(7) The searchlight shall be capable of

(a) illuminating, for a period of six hours at night, a light-coloured object that has a width of 18 m and is at a distance of 180 m from the searchlight; and

(b) working for at least three hours continuously.

52. The heading¹ before section 5 of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

*Emergency Boat and Suitable Boat
Equipment*

53. (1) The portion of section 5¹ of Schedule II to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

5. Emergency boat and suitable boat equipment consists of

(2) Subparagraph 5(a)(ii)¹ of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

(ii) each provided with thole pins, crutches or equivalent arrangements that are attached to the emergency boat or suitable boat by lanyards or chains;

(3) Paragraph 5(c)¹ of Schedule II to the Regulations is repealed.

(4) Paragraph 5(g)¹ of Schedule II to the Regulations is repealed.

(5) Paragraphs 5(i)¹ and (j)¹ of Schedule II to the Regulations are replaced by the following:

(i) if the ship is engaged on a voyage other than a home-trade voyage, Class IV, or a minor waters voyage, Class II, thermal protective aids for two persons or 10 per cent of the complement, whichever is greater;

(j) one safety boat-hook;

(k) if the boat is rigid, one knife or hatchet; and

(l) if the boat has inflatable compartments,

(i) one buoyant safety knife,

(ii) one manually operated pump or bellows, and

(iii) one repair kit in a watertight container for repairing punctures.

54. Section 7¹ of Schedule II to the Regulations and the heading¹ before it are repealed.

55. The portion of subsection 8(1)¹ of Schedule II to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

8. (1) A first aid kit that is carried on a survival craft consists, at a minimum, of

56. Schedule III to the Regulations is amended by replacing the reference “(Subsection 121(1))”¹ after the heading “SCHEDULE III” with the reference “(Section 121)”.

57. Subsection 14(2)¹ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(6) La ligne flottante doit être d’au moins 50 m de longueur et avoir une résistance suffisante pour remorquer le plus gros radeau de sauvetage à bord du navire à une vitesse d’au moins deux noeuds lorsque le radeau de sauvetage transporte à sa capacité maximale le nombre du chargement en personnes et l’équipement.

(7) Le projecteur doit pouvoir :

a) éclairer la nuit un objet de couleur claire d’une largeur de 18 m à une distance de 180 m pendant une durée totale de six heures;

b) fonctionner sans interruption pendant au moins trois heures.

52. L’intertitre¹ précédant l’article 5 de l’annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

*Équipement des embarcations de secours et des
embarcations appropriées*

53. (1) Le passage de l’article 5¹ de l’annexe II du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

5. L’équipement de l’embarcation de secours et de l’embarcation appropriée comprend :

(2) Le sous-alinéa 5a)(ii)¹ de l’annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) pour chacun desquels sont prévus des dames de nage, des tolets ou des dispositifs équivalents attachés à l’embarcation de secours ou à l’embarcation appropriée par des aiguillettes ou des chaînes;

(3) L’alinéa 5c)¹ de l’annexe II du même règlement est abrogé.

(4) L’alinéa 5g)¹ de l’annexe II du même règlement est abrogé.

(5) Les alinéas 5i)¹ et j)¹ de l’annexe II du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

i) si le navire effectue un voyage autre qu’un voyage de cabotage, classe IV, ou un voyage en eaux secondaires, classe II, des moyens de protection thermiques pour deux personnes ou pour 10 pour cent du chargement en personnes, selon le plus grand de ces nombres;

j) une gaffe de sûreté;

k) dans le cas d’une embarcation rigide, un couteau ou une hachette;

l) dans le cas d’une embarcation comportant des compartiments gonflables :

(i) un couteau de sûreté flottant,

(ii) un soufflet ou pompe à main,

(iii) une trousse de réparation destinée à la réparation des crevaisons, dans un contenant étanche à l’eau.

54. L’article 7¹ de l’annexe II du même règlement et l’intertitre¹ précédant sont abrogés.

55. Le passage du paragraphe 8(1)¹ de l’annexe II du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

8. (1) La trousse de premiers soins transportée à bord d’un bateau de sauvetage comprend au moins :

56. La mention « (paragraphe 121(1)) »¹ qui suit le titre « ANNEXE III » du même règlement est remplacée par « (article 121) ».

57. Le paragraphe 14(2)¹ de l’annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Every manufacturer shall include in its servicing manuals tables of exact necessary additional pressure test pressures corresponding to the buoyancy compartment sizes and material tensile strength requirements of its inflatable survival equipment, determined by the formula

$$\text{NAP} = \frac{2T}{25d}$$

where

NAP is the necessary additional pressure measured in kg/cm²;

T is the material tensile strength of the inflatable survival equipment measured in kg/5 cm width of fabric; and

d is the diameter of the buoyancy compartment in cm.

58. Schedule V to the Regulations is amended by replacing the reference “(Subsection 121(2))”¹ after the heading “SCHEDULE V” with the reference “(Section 121)”.

59. Schedule V.1 to the Regulations is amended by replacing the reference “(Subsection 121(1))”¹ after the heading “SCHEDULE V.1” with the reference “(Section 121)”.

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

3. (1) On a new ship that is a passenger ship, the means of embarkation into survival craft that have been launched shall be

(2) Paragraph 3(1)(b)¹ of Schedule VI to the Regulations is replaced by the following:

(b) if the embarkation deck is less than 4 m above the waterline of the ship in its lightest seagoing condition, an embarkation ladder that meets the requirements of this section.

61. Schedule VII to the Regulations is amended by replacing the reference “(Subsections 121(1) and (3))”¹ after the heading “SCHEDULE VII” with the reference “(Section 121)”.

62. Schedule VIII to the Regulations is amended by replacing the reference “(Paragraph 5.2(b) and subsection 121(1))”¹ after the heading “SCHEDULE VIII” with the reference “(Paragraph 5.2(b) and section 121)”.

63. The portion of Part I³ of Schedule IX to the Regulations after section 18 is replaced by the following:

(2) Le fabricant doit inclure dans ses manuels d'entretien, en fonction d'essais de pression additionnelle nécessaire, des tableaux de pressions exactes pour chaque grosseur de compartiment flottant et effort de traction du matériel de l'équipement de sauvetage gonflable, lesquelles pressions sont calculées selon la formule suivante :

$$\text{NAP} = \frac{2T}{25d}$$

lorsque :

NAP est la pression additionnelle nécessaire mesurée en kg/cm²,

T est l'effort de traction du matériel de l'équipement de sauvetage gonflable mesuré en kg/5 cm de largeur de la matière,

d est le diamètre du compartiment flottant mesuré en cm.

58. La mention « (paragraphe 121(2)) »¹ qui suit le titre « ANNEXE V » du même règlement est remplacée par « (article 121) ».

59. La mention « (paragraphe 121(1)) »¹ qui suit le titre « ANNEXE V.1 » du même règlement est remplacée par « (article 121) ».

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

3. (1) À bord de navires neufs qui sont des navires à passagers, les moyens d'embarquement pour les bateaux de sauvetage qui ont été mis à l'eau doivent être :

(2) L'alinéa 3(1)(b)¹ de l'annexe VI du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) si le pont d'embarquement est situé à moins de 4 m au-dessus de la ligne de flottaison légère du navire, une échelle d'embarquement conforme aux exigences du présent article.

61. La mention « (paragraphe 121(1) et (3)) »¹ qui suit le titre « ANNEXE VII » du même règlement est remplacée par « (article 121) ».

62. La mention « (alinéa 5.2b) et paragraphe 121(1)) »¹ qui suit le titre « ANNEXE VIII » du même règlement est remplacée par « (alinéa 5.2b) et article 121) ».

63. Le passage de la partie I³ de l'annexe IX du même règlement suivant l'article 18 est remplacé par ce qui suit :

³ SOR/80-685

³ DORS/80-685

DAVIT BOLLARDS, CRUCIFORM TYPE

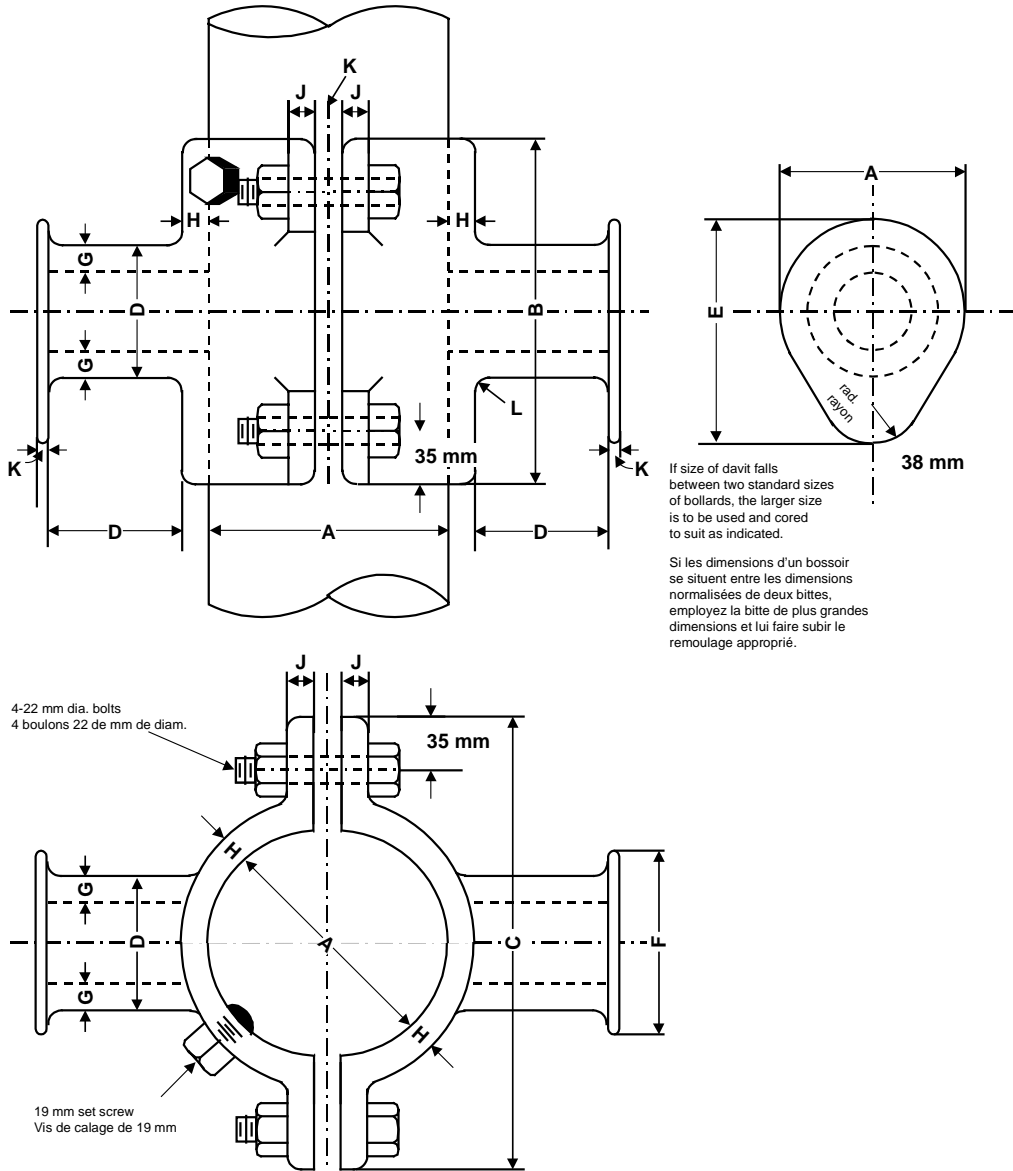
BITTES DE BOSSOIRS, TYPE CROISILLON

(For use with lifeboats over 6.1 m but not over 7.6 m in length)

MATERIAL — Cast steel

(Pour embarcations de sauvetage de plus de 6,1 m mais d'au plus 7,6 m de longueur)

MATÉRIAUX — Acier coulé



DIMENSIONS FOR DAVIT BOLLARDS (CRUCIFORM TYPE) (in millimetres)

For diameter A of a post, use the corresponding dimensions B to L

DIMENSIONS DES BITTES DE BOSSOIRS (TYPE CROISILLON) (en millimètres)

Si le diamètre d'un poteau est de la dimension mentionnée à la colonne A,

Utilisez les dimensions correspondantes des colonnes B à L

A	B	C	D	E	F	G	H	J	K	L
127	254	280	100	165	140	14	14	22	13	19
150	254	305	100	165	140	14	14	22	13	19
178	254	330	100	165	140	14	14	22	13	19

DAVIT BOLLARDS

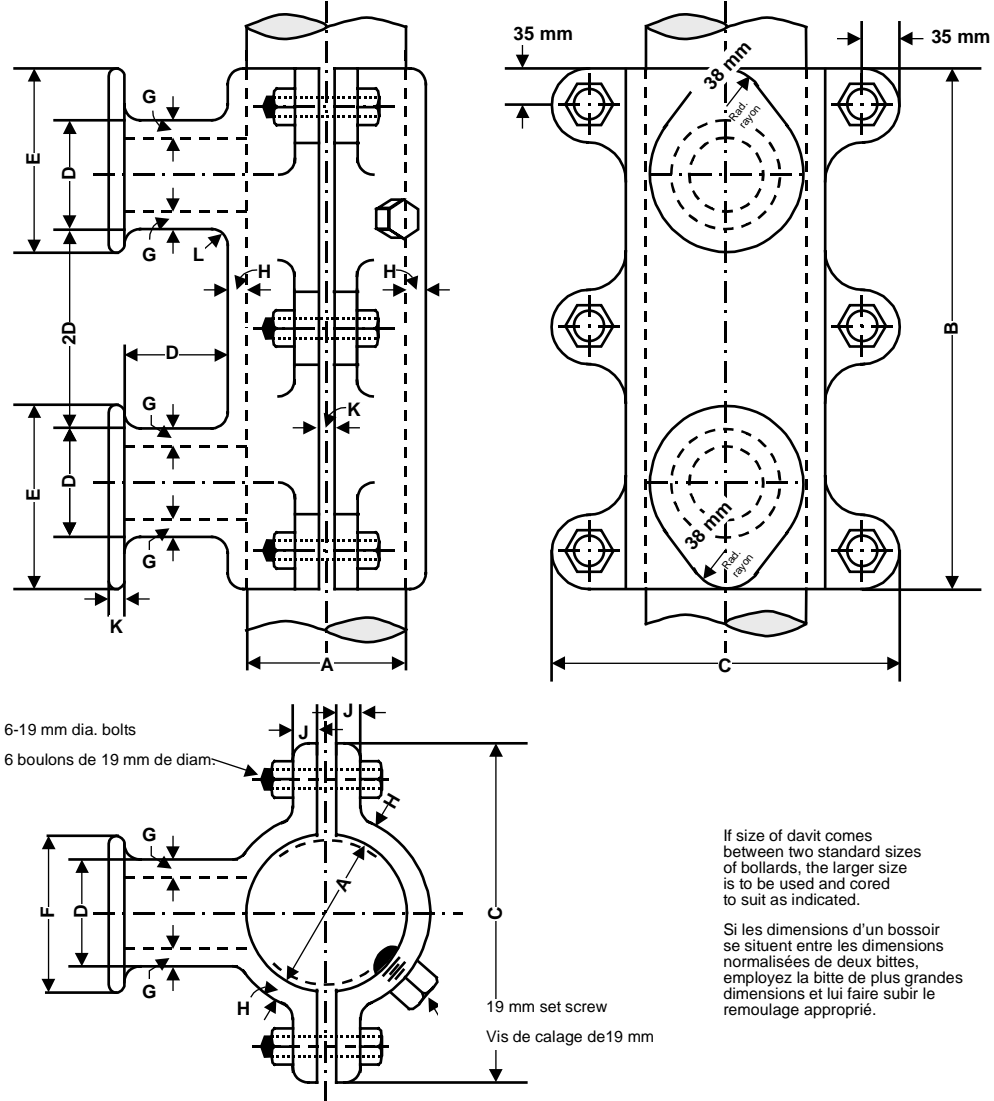
BITTES DE BOSSOIRS

(For use with lifeboats over 6.1 m but not over 7.6 m in length)

MATERIAL — Cast steel

(Pour embarcations de sauvetage de plus de 6,1 m mais d'au plus 7,6 m de longueur)

MATÉRIAUX — Acier coulé



DIMENSIONS FOR DAVIT BOLLARDS (in millimetres)

For diameter A of a post, use the corresponding dimensions B to L

DIMENSIONS DES BITTES DE BOSSOIRS (en millimètres)

Si le diamètre d'un poteau est de la dimension mentionnée à la colonne A, Utilisez les dimensions correspondantes des colonnes B à L

A	B	C	D	E	F	G	H	J	K	L
127	508	280	100	165	140	14	14	22	13	19
150	508	305	100	165	140	14	14	22	13	19
178	508	330	100	165	140	14	14	22	13	19

DAVIT BOLLARDS, DECK TYPE

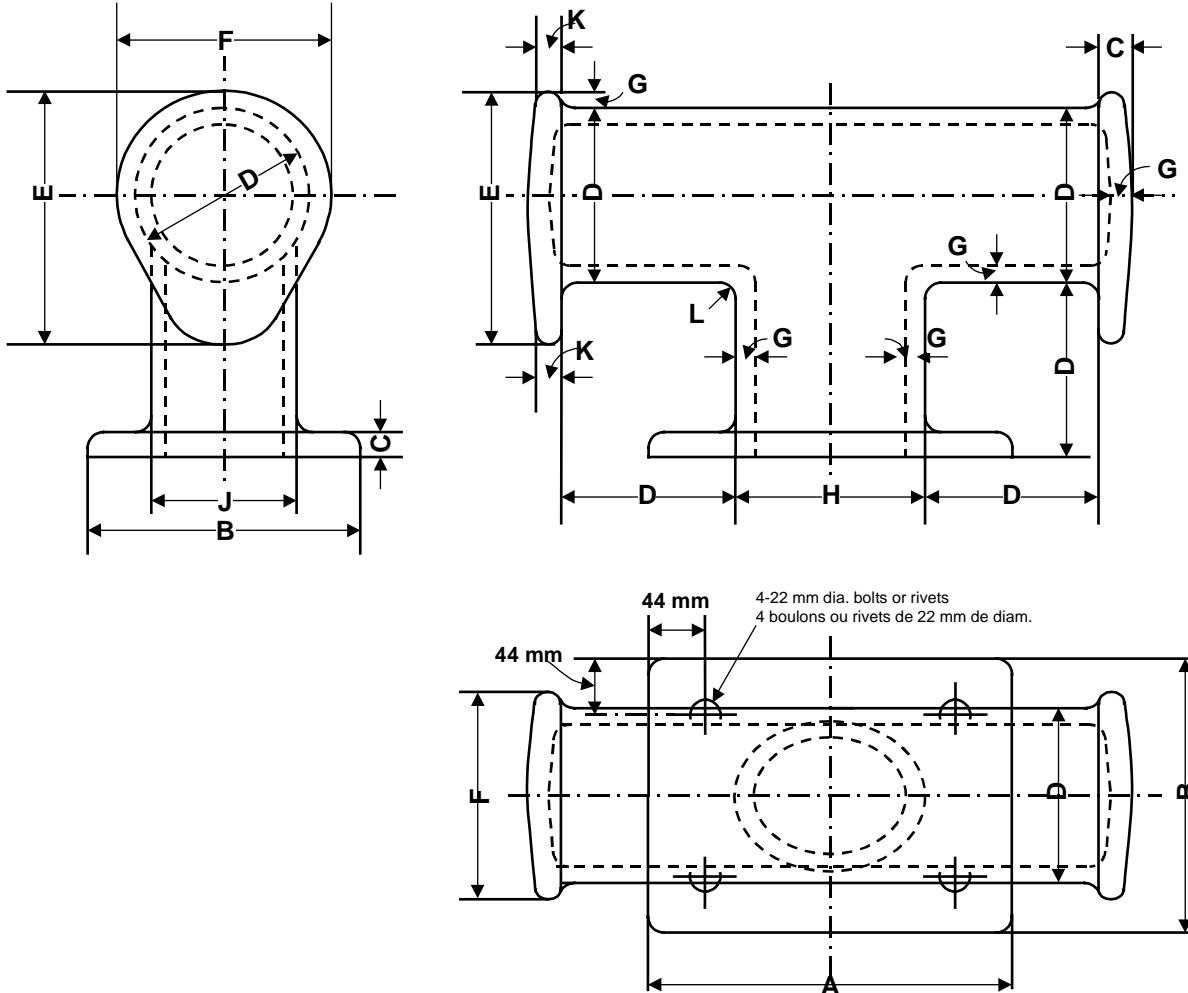
BITTES DE BOSSOIRS, TYPE DE PONT

(For use with lifeboats over 7.6 m in length)

MATERIAL — Cast steel

(Pour embarcations de sauvetage de plus de 7,6 m de longueur)

MATÉRIAUX — Acier coulé



DIMENSIONS FOR DAVIT BOLLARDS, DECK TYPE

(All dimensions are in millimetres)

DIMENSIONS DES BITTES DE BOSSOIRS (TYPE DE PONT)

(en millimètres)

	A	B	C	D	E	F	G	H	J	K	L	Longueur de l'embarcation
Length of Boat												
Below 8.2 m	280	203	19	127	191	165	14	127	102	16	19	Moins de 8,2 m
8.2 m and above	305	229	22	152	216	191	14	152	100	16	19	8,2 m et plus

64. Subsection 16(2)¹ of Part II of Schedule IX to the Regulations is replaced by the following:

(2) The launching device of a lifeboat shall be designed to be activated

(a) in the case of a free-fall launching device, by one person from a position in the lifeboat only; and

(b) in any other case, by

(i) one person from a position on the ship's deck, and

(ii) one person from a position in the lifeboat.

(2.1) The recovery arrangements of a lifeboat shall be designed to be activated by

(a) one person from a position on the ship's deck; and

(b) one person from a position in the lifeboat.

65. (1) Subsection 17(2)¹ of Part II of Schedule IX to the Regulations is replaced by the following:

(2) The launching device of a rescue boat shall be designed to be activated

(a) in the case of a free-fall launching device, by one person from a position in the rescue boat only; and

(b) in any other case, by

(i) one person from a position on the ship's deck, and

(ii) one person from a position in the rescue boat.

(2.1) The recovery arrangements of a rescue boat shall be designed to be activated by

(a) one person from a position on the ship's deck; and

(b) one person from a position in the rescue boat.

(2) Subsection 17(3)¹ of Part II of Schedule IX to the French version of the Regulations is replaced by the following:

(3) Le dispositif de mise à l'eau et les moyens de récupération d'un canot de secours qui sont conçus pour être activés depuis un emplacement situé sur le pont du navire doivent être conçus de manière que son opérateur puisse voir le canot de secours à tout moment pendant la mise à l'eau et le hissage.

66. Schedule X¹ to the Regulations is repealed.

67. Schedule XI to the Regulations is amended by replacing the reference “(Subsection 121(1))”¹ after the heading “SCHEDULE XI” with the reference “(Section 121)”.

68. Schedule XII to the Regulations is amended by replacing the reference “(Subsection 121(1))”¹ after the heading “SCHEDULE XII” with the reference “(Section 121)”.

69. Schedule XIII to the Regulations is amended by replacing the reference “(Subsection 121(1))”¹ after the heading “SCHEDULE XIII” with the reference “(Section 121)”.

70. Paragraph 2(4)(a)¹ of Schedule XIV to the Regulations is replaced by the following:

64. Le paragraphe 16(2)¹ de la partie II de l'annexe IX du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Le dispositif de mise à l'eau d'une embarcation de sauvetage doit être conçu pour être mis en fonctionnement :

a) dans le cas d'un dispositif de mise à l'eau en chute libre, par une personne depuis un emplacement situé dans l'embarcation de sauvetage;

b) dans tous les autres cas :

(i) par une personne, depuis un emplacement situé sur le pont du navire,

(ii) par une personne, depuis un emplacement situé dans l'embarcation de sauvetage.

(2.1) Les moyens de récupération d'une embarcation de sauvetage doivent être conçus pour être mis en fonctionnement :

a) par une personne, depuis un emplacement situé sur le pont du navire;

b) par une personne, depuis un emplacement situé dans l'embarcation de sauvetage.

65. (1) Le paragraphe 17(2)¹ de la partie II de l'annexe IX du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Le dispositif de mise à l'eau d'un canot de secours doit être conçu pour être mis en fonctionnement :

a) dans le cas d'un dispositif de mise à l'eau en chute libre, par une personne depuis un emplacement situé dans le canot de secours;

b) dans tous les autres cas :

(i) par une personne, depuis un emplacement situé sur le pont du navire,

(ii) par une personne, depuis un emplacement situé dans le canot de secours.

(2.1) Les moyens de récupération d'un canot de secours doivent être conçus pour être mis en fonctionnement :

a) par une personne, depuis un emplacement situé sur le pont du navire;

b) par une personne, depuis un emplacement situé dans le canot de secours.

(2) Le paragraphe 17(3)¹ de la partie II de l'annexe IX de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Le dispositif de mise à l'eau et les moyens de récupération d'un canot de secours qui sont conçus pour être activés depuis un emplacement situé sur le pont du navire doivent être conçus de manière que son opérateur puisse voir le canot de secours à tout moment pendant la mise à l'eau et le hissage.

66. L'annexe X¹ du même règlement est abrogée.

67. La mention « (paragraphe 121(1)) »¹ qui suit le titre « ANNEXE XI » du même règlement est remplacée par « (article 121) ».

68. La mention « (paragraphe 121(1)) »¹ qui suit le titre « ANNEXE XII » du même règlement est remplacée par « (article 121) ».

69. La mention « (paragraphe 121(1)) »¹ qui suit le titre « ANNEXE XIII » du même règlement est remplacée par « (article 121) ».

70. L'alinéa 2(4)a)¹ de l'annexe XIV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (a) have attached to it
- (i) a self-igniting light and a self-activating smoke signal, or
 - (ii) if the ship is engaged on a home-trade voyage, Class IV, an inland voyage or a minor waters voyage, a self-igniting light that is visible by day and night;

71. The portion of Schedule XV¹ to the Regulations before section 1 is replaced by the following:

SCHEDULE XV

(Section 121)

SUITABLE BOATS AND APPROVED BOATS ON EXISTING SHIPS

General

72. Section 1.1¹ of Schedule XV to the Regulations is replaced by the following:

1.1 Every suitable boat and every approved boat shall have a capacity of not less than 1.416 m³.

73. The portion of section 2¹ of Schedule XV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

2. Every suitable boat and every approved boat shall

74. The portion of section 4¹ of Schedule XV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

4. Every suitable boat and every approved boat shall be provided with retro-reflective material that

75. Section 5¹ of Schedule XV to the Regulations is replaced by the following:

5. Every rigid suitable boat and every rigid approved boat shall be constructed of wood, aluminium, steel or glass-reinforced plastic.

76. The French version of the Regulations is amended by replacing the expression “dispositif d’évacuation par glissière” with the expression “dispositif d’évacuation en mer” wherever it occurs in the following provisions:

- (a) the definition “équipement de sauvetage gonflable” in subsection 2(1);
- (b) subparagraph 39(h)(ii);
- (c) subparagraph 49(h)(ii);
- (d) subparagraph 59(g)(ii);
- (e) subparagraph 64(e)(ii);
- (f) subparagraph 70(d)(ii);
- (g) subparagraph 79(d)(ii);
- (h) paragraph 134(a);
- (i) paragraph 7(b) of Schedule IV; and
- (j) paragraph 3(1)(a) of Schedule VI.

COMING INTO FORCE

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

a) munie :

- (i) soit d’un feu à allumage automatique et d’un signal fumi-gène à déclenchement automatique,
- (ii) soit, si le navire effectue un voyage de cabotage, classe IV, un voyage en eaux intérieures ou un voyage en eaux secondaires, un feu à allumage automatique visible le jour et la nuit;

71. Le passage de l’annexe XV¹ du même règlement précédant l’article 1 est remplacé par ce qui suit :

ANNEXE XV

(article 121)

EMBARCATIONS APPROPRIÉES ET EMBARCATIONS APPROUVÉES À BORD DE NAVIRES EXISTANTS

Dispositions générales

72. L’article 1.1¹ de l’annexe XV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

1.1 Toute embarcation appropriée, et toute embarcation approuvée, doit avoir une capacité d’au moins 1,416 m³.

73. Le passage de l’article 2¹ de l’annexe XV du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

2. Toute embarcation appropriée, et toute embarcation approuvée, doit :

74. Le passage de l’article 4¹ de l’annexe XV du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

4. Toute embarcation appropriée, et toute embarcation approuvée, doit être pourvue de matériaux rétroréfléchissants qui, à la fois :

75. L’article 5¹ de l’annexe XV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

5. Toute embarcation appropriée rigide, et toute embarcation approuvée rigide, doit être construite en bois, en aluminium, en acier ou en plastique renforcé de fibre de verre.

76. Dans les passages suivants de la version française du même règlement, « dispositif d’évacuation par glissière » est remplacé par « dispositif d’évacuation en mer » :

- a) la définition de « équipement de sauvetage gonflable », au paragraphe 2(1);
- b) le sous-alinéa 39h)(ii);
- c) le sous-alinéa 49h)(ii);
- d) le sous-alinéa 59g)(ii);
- e) le sous-alinéa 64e)(ii);
- f) le sous-alinéa 70d)(ii);
- g) le sous-alinéa 79d)(ii);
- h) l’alinéa 134a);
- i) l’alinéa 7b) de l’annexe IV;
- j) l’alinéa 3(1)a) de l’annexe VI.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

These amendments to the *Life Saving Equipment Regulations* mainly:

- (i) modify and reduce the requirement for certain equipment to be carried in a survival craft;
- (ii) clarify where lifebuoys can be used as primary life saving equipment;
- (iii) extend the conditions which must be met for the use of buoyant apparatus;
- (iv) require that buoyant apparatus carried on board be constructed to meet the United States standard for buoyant apparatus; and
- (v) make miscellaneous minor adjustments to a number of provisions in order to achieve consistency and correct minor omissions.

After pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I on June 10, 2000, one letter with several comments and issues was received from the Canadian Passenger Vessel Association. As a result of discussions and a meeting between Marine Safety officials and representatives of the Canadian Passenger Vessel Association, and to follow-up on a previous commitment that was made to the marine industry, a minor change was made to the Regulations to continue to allow ships that carried buoyant apparatus before 1996 and which navigate under certain conditions, such as in waters of 10°C or warmer, to carry buoyant apparatus. The apparatus, however, must be constructed to meet the United States (U.S.) standard.

Alternatives

Since the amendments are minor in nature and, for the most part, clarify or increase the readability of the existing Regulations, no alternatives were considered. Not pursuing these amendments at this time would result in continued and unnecessary confusion in certain areas.

The Canadian market for buoyant apparatus is limited; and, as noted above, only certain ships can continue to carry them. By prescribing the U.S. standard for buoyant apparatus, the Regulations will give greater flexibility to shipowners when replacing their existing equipment. Retaining the status quo was considered but was rejected due to the market size and the lack of available products.

Benefits and Costs

Given the minor nature of these amendments, there will be a small positive impact on industry as a whole. The change from the requirement to carry an emergency boat to a requirement to carry an approved boat under Part I of the Regulations is not a substantive change but rather a return to the former terminology used in the Regulations. The old terminology is better understood by the industry and helps to emphasize the difference between the boats that existing ships may carry and those that new ships are required to carry.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Voici les principales modifications apportées au *Règlement sur l'équipement de sauvetage* :

- (i) modification et diminution des exigences relatives à la présence de certains équipements à bord des bateaux de sauvetage;
- (ii) clarification des situations où il faut utiliser des bouées de sauvetage comme principal équipement de sauvetage;
- (iii) élargissement des conditions s'appliquant à l'utilisation des engins flottants;
- (iv) la fabrication des engins flottants se trouvant à bord des embarcations doit respecter les normes américaines dans ce domaine; et
- (v) modification de plusieurs dispositions dans le but d'uniformiser et de corriger des omissions mineures.

Après la publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 10 juin 2000, l'Association canadienne des propriétaires de navires à passagers nous a fait parvenir une lettre dans laquelle elle faisait plusieurs commentaires et soulevait certaines questions. Comme suite à plusieurs discussions et à la rencontre entre les cadres supérieurs de la Sécurité maritime et les représentants de l'Association, ainsi que pour donner suite à un engagement pris antérieurement à l'endroit de l'industrie maritime, nous avons légèrement modifié le règlement pour permettre aux navires ayant déjà à leur bord en 1996 des engins flottants et qui naviguaient dans certaines conditions, notamment dans des eaux à une température de 10° C ou plus, de continuer à transporter ces engins à condition qu'ils respectent les normes de fabrication américaines.

Solutions envisagées

Comme les modifications sont mineures et, que dans la plupart des cas, elles clarifient ou augmentent la lisibilité de la réglementation existante, aucune autre solution n'a été envisagée. Si on ne procède pas aux modifications maintenant, cela risque de créer une confusion inutile et de compliquer la situation dans certains secteurs.

Le marché canadien est limité en ce qui a trait aux engins flottants. De plus, tel qu'indiqué précédemment, seuls certains navires sont autorisés à les avoir à leur bord. En prescrivant la norme américaine en matière d'engins flottants, le règlement donnera davantage de possibilités aux propriétaires de navires en ce qui a trait au remplacement de l'équipement de sauvetage. Le maintien du statu quo a été envisagé mais n'a pas été retenu à cause de la taille du marché et du peu de produits disponibles.

Avantages et coûts

Comme les modifications sont mineures, elles n'auront qu'une faible incidence, néanmoins positive, sur l'industrie dans son ensemble. Auparavant, le règlement exigeait la présence d'une embarcation de secours à bord. Maintenant, il est établi, dans la partie I du règlement, qu'il doit y avoir une embarcation approuvée à bord. Ce n'est pas une modification d'envergure mais un retour à la terminologie utilisée antérieurement dans le règlement. Cette ancienne terminologie est mieux comprise dans l'industrie et permet de mettre l'accent sur la différence entre les embarcations que les navires actuels peuvent avoir à leur bord et celles que les nouveaux navires sont tenus de transporter.

The amendments reduce the equipment to be carried in survival craft of specified vessels on certain coastal voyages, thus reducing costs for the shipowners, while at the same time maintaining safety equipment appropriate for the intended voyage. Owners operating these vessels will realize some savings in replacement or purchase costs of items no longer necessary, such as food rations and distress signals. In addition, the requirements are presented in the more user-friendly form of a table.

Other amendments correct a previous oversight, whereby water temperature criteria for the use of lifebuoys and buoyant apparatus was not included. Specifying the water temperature assists shipowners and operators in identifying what type of safety apparatus is required to address an emergency situation in cold water. This amendment largely affects seasonal operators, only a few of which operate in cold waters and who will once again be required to carry additional, more appropriate life saving equipment. Since most of the affected shipowners already carried this equipment, due to previous regulatory requirements, the financial impact of this amendment is negligible. Increased clarity in the wording of the Regulation will result in improved over-all safety.

In addition, shipowners and operators now have the option of replacing their existing old buoyant apparatus with more readily available U.S. manufactured buoyant apparatus.

Consultation

The Department carried out a number of consultations with members of the various industry groups during deliberations at bi-annual Canadian Marine Advisory Council meetings since November 1996. There were no objections or concerns with the amendments identified at these meetings. Notably, most of the amendments have been directly requested by marine industry representatives.

These amendments were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I on June 10, 2000. As noted in the *Description* section, one letter with several comments and issues was received from the Canadian Passenger Vessel Association. Marine Safety officials held discussions and a meeting with representatives of the Canadian Passenger Vessel Association. Most of the issues raised require in-depth analysis and consideration and will be the subject of future consultation involving numerous marine stakeholders. The buoyant apparatus amendments which appear in the Regulations do not address the Canadian Passenger Vessel Association request in its entirety; however, the issue will be considered more fully in the next round of consultations.

Compliance and Enforcement

These Regulations do not require new or additional compliance and enforcement measures or resources. Marine Safety inspectors routinely enforce these Regulations as part of their inspection duties.

Les modifications réduisent les exigences en matière d'équipement devant se trouver dans les embarcations de secours de certains bâtiments, en particulier pour les voyages côtiers. Ceci réduit les coûts pour les propriétaires de navires tout en permettant d'assurer la présence à bord d'équipement de sécurité approprié au genre de voyage prévu. Les propriétaires exploitant les bâtiments visés réaliseront certaines économies pour le remplacement ou l'acquisition d'éléments désormais inutiles, notamment les rations alimentaires et les signaux de détresse. En outre, les exigences sont dorénavant présentées de manière plus conviviale, sous forme de tableau.

D'autres modifications permettent de corriger une lacune antérieure, notamment l'absence de critères relatifs à la température de l'eau pour l'utilisation des bouées de sauvetage et des engins flottants. Le fait de préciser la température de l'eau aide les propriétaires et les exploitants de navires à déterminer quel genre de dispositif de sécurité s'avère nécessaire pour faire face à une situation d'urgence en eau froide. Cette modification vise particulièrement les exploitants saisonniers, dont seuls quelques-uns naviguent dans les eaux froides et qui seront tenus de transporter de l'équipement de sauvetage supplémentaire, davantage approprié à la situation. Comme la plupart des navires visés possèdent déjà ce genre d'équipement, à cause des exigences réglementaires antérieures, l'incidence financière de la modification s'avère négligeable. Toutefois, une plus grande clarté dans le libellé du règlement permettra de hausser le niveau de sécurité dans son ensemble.

De plus, les propriétaires et les exploitants de navires ont maintenant la possibilité de remplacer les vieux engins flottants par de nouveaux modèles fabriqués aux États-Unis et qui sont plus commodes et rapidement utilisables.

Consultations

Depuis novembre 1996, le ministère a effectué de nombreuses consultations auprès des membres de divers groupes de l'industrie dans le cadre des rencontres semestrielles du Conseil consultatif maritime canadien. Les modifications proposées lors de ces réunions n'ont suscité ni objection ni problème. En fait, ce sont les représentantes de l'industrie maritime elle-même qui ont demandé directement la plupart des modifications.

Les modifications ont fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 10 juin 2000. Tel qu'indiqué sous la rubrique *Description*, l'Association canadienne des propriétaires des navires à passagers nous a fait part de plusieurs problèmes. Les cadres de la Sécurité maritime ont eu des discussions et une rencontre avec les représentants de l'Association canadienne des propriétaires de navires à passagers. Comme la plupart des questions soulevées exigent une analyse approfondie, elles feront l'objet d'une consultation ultérieure auprès de nombreux intervenants du secteur maritime. Les modifications visant les engins flottants, qui figurent dans le règlement, ne règlent pas toute la question soulevée par l'Association. Toutefois, cette question sera examinée de plus près lors des prochaines rondes de consultations.

Respect et exécution

Le présent règlement ne comporte aucune exigence nouvelle ou supplémentaire en matière de conformité ou de contrôle d'application. Les inspecteurs de la Sécurité maritime mettent régulièrement ce règlement en application dans l'exercice de leurs fonctions.

Contact

John Murray
AMSRB, Senior Marine Safety Inspector
Navigation, Radio and Lifesaving Equipment
Marine Safety Directorate
Department of Transport
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N8
Telephone: (613) 998-0604
FAX: (613) 954-4916

Personne-ressource

John Murray
AMSRB, Inspecteur principal de la Sécurité maritime
Équipement de navigation, de radiocommunication et de
sauvetage
Direction générale de la sécurité maritime
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8
Téléphone : (613) 998-0604
TÉLÉCOPIEUR : (613) 954-4916

Registration
SOR/2001-180 17 May, 2001

Enregistrement
DORS/2001-180 17 mai 2001

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT (1999)

**Regulations Amending the New Substances
Notification Regulations**

**Règlement modifiant le Règlement sur les
renseignements concernant les substances
nouvelles**

P.C. 2001-899 17 May, 2001

C.P. 2001-899 17 mai 2001

Whereas, pursuant to subsection 332(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on August 5, 2000, a copy of the proposed *Regulations Amending the New Substances Notification Regulations*, substantially in the annexed form, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the Regulations or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 5 août 2000, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*, 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,

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 89(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the New Substances Notification Regulations*.

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Environnement et du ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 89(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*, ci-après.

**REGULATIONS AMENDING THE NEW SUBSTANCES
NOTIFICATION REGULATIONS**

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES
RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES SUBSTANCES
NOUVELLES**

AMENDMENT

MODIFICATION

1. Schedules IX and X to the *New Substances Notification Regulations*¹ are replaced by the following:

1. Les annexes IX et X du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*¹ sont remplacées par ce qui suit :

SCHEDULE IX
(Paragraphs 19(1)(a) and (b))

ANNEXE IX
(alinéas 19(1)a) et b))

TYPES OF POLYMERS

TYPES DE POLYMÈRES

1. A cationic polymer or a polymer that is reasonably expected to become cationic in a natural aquatic environment, except
(a) a polymer that has a combined equivalent weight for the cationic group in the polymer greater than 5,000; or
(b) a polymer that is a solid material, that is not soluble or dispersible in water and that will be used only in the solid phase, such as polymers that can be used as ion exchange beads.

1. Un polymère cationique ou un polymère dont il est raisonnable de s'attendre à ce qu'il se cationise en milieu aquatique naturel, à l'exception :

- a) d'un polymère dont le groupe cationique a une masse équivalente combinée supérieure à 5 000;
- b) d'un polymère qui est une matière solide non soluble ni dispersable dans l'eau et qui sera utilisé seulement en phase solide, comme les polymères utilisés sous forme de billes échangeuses d'ions.

2. A polymer that is designed, or can be expected, to substantially degrade, decompose or depolymerize, including polymers that could substantially decompose after manufacture and use, even though they are not actually intended to do so. Degradation, decomposition or depolymerization mean the types of chemical

2. Un polymère qui est destiné à se dégrader, à se décomposer ou à se dépolymériser considérablement ou qui est susceptible de le faire, notamment un polymère qui pourrait se décomposer considérablement après fabrication et utilisation, même si ce n'est pas réellement sa destination. La dégradation, la décomposition et

^a S.C. 1999, c. 33
¹ SOR/94-260

^a L.C. 1999, ch. 33
¹ DORS/94-260

changes that convert a polymeric substance into simpler, smaller substances, through processes including but not limited to oxidation, hydrolysis, attack by solvents, heat, light or microbial action.

3. A polymer that contains as an integral part of its composition only one or none of the following atomic elements: carbon, hydrogen, nitrogen, oxygen, silicon and sulphur.

4. A polymer that contains

(a) any atomic elements other than carbon, hydrogen, nitrogen, oxygen, silicon, sulphur, fluorine, chlorine, bromine or iodine covalently bound to carbon;

(b) any monoatomic counterions other than chlorine ion, bromine ion, iodine ion, sodium ion, divalent magnesium, trivalent aluminum, potassium ion or divalent calcium; and

(c) 0.2% or more by weight of any atomic element or combination of the following atomic elements: lithium, boron, phosphorus, titanium, manganese, iron, nickel, copper, zinc, tin or zirconium.

5. A polymer

(a) that contains reactive functional groups other than carboxylic acid groups, aliphatic hydroxyl groups, unconjugated olefinic groups that are considered "ordinary"*; butenedioic acid groups, blocked isocyanates including ketoxime-blocked isocyanates, thiols, unconjugated nitrile groups, halogens excluding reactive halogen-containing groups such as benzylic or allylic halides, and conjugated olefinic groups contained in naturally occurring fats, oils and carboxylic acids, in combined equivalent weights of less than 5,000; or

(b) in which the only reactive functional groups present are part of acid halides, acid anhydrides, aldehydes, hemiacetals, methylol-amides, methylol-amines, methylol-ureas, alkoxy silanes with alkoxy greater than C₂-alkoxy silanes, allyl ethers, conjugated olefins, cyanates, epoxides, imines, unsubstituted positions ortho or para to phenolic hydroxyl, in combined equivalent weights of less than 1,000.

* Not specially activated either by being part of a larger functional group, such as a vinyl ether, or by other activating influences, for example, strongly electron-withdrawing sulfone group with which the olefinic groups interact.

SCHEDULE X
(Paragraph 19(1)(c))

**LIST OF REACTANTS AND THEIR CHEMICAL
ABSTRACTS SERVICE REGISTRY NUMBER**

Monobasic Acids and Natural Oils

Benzoic acid (65-85-0)
Canola oil (120962-03-0*)
Coconut oil (8001-31-8*)
Corn oil (8001-30-7*)
Cottonseed oil (8001-29-4*)

la dépolymérisation sont des modifications chimiques qui transforment une substance polymérique en des substances plus simples et plus petites par différents processus, notamment l'oxydation, l'hydrolyse et l'attaque par des solvants, la chaleur, la lumière et l'action microbienne.

3. Un polymère qui ne contient aucun ou contient l'un des éléments suivants : carbone, hydrogène, azote, oxygène, silicium et soufre.

4. Un polymère qui contient :

a) des éléments autres que le carbone, l'hydrogène, l'azote, l'oxygène, le silicium, le soufre, le fluor, le chlore, le brome et l'iode liés par covalence au carbone;

b) des contre-ions monoatomiques autres que l'ion de chlore, l'ion de brome, l'ion d'iode, l'ion de sodium, le magnésium divalent, l'aluminium trivalent, l'ion de potassium et le calcium divalent;

c) 0,2 % ou plus, en masse, d'un des éléments suivants, ou d'une combinaison de ces éléments : le lithium, le bore, le phosphore, le titane, le manganèse, le fer, le nickel, le cuivre, le zinc, l'étain ou le zirconium.

5. Un polymère qui contient, selon le cas :

a) tout groupe fonctionnel réactif autre que les groupes d'acides carboxyliques, les groupes d'hydroxyles aliphatiques, les groupes d'oléfines non conjuguées qui sont considérés comme « ordinaires »*, les groupes d'acide butenedioïques, les isocyanates en bloc, y compris les isocyanates en cétoxime-bloc, les thiols, les groupes de nitriles non conjugués, les halogènes, sauf les groupes halogénés tels que les halogénures benzyliques et allyliques, et les groupes d'oléfines conjuguées dans des lipides, des huiles et des acides carboxyliques se produisant naturellement, en masse équivalente combinée inférieure à 5 000;

b) soit, lorsque les seuls groupes fonctionnels réactifs présents font partie des halogénures acidifiants, des anhydrides acidifiants, des aldéhydes, des hémicétaux, des amides-méthylol, des amines-méthylol, des urées-méthylol, des alkoxy silanes dont le groupement alkoxy est plus grand que C₂-alkoxy silanes, des éthers allyliques, des oléfines conjuguées, des cyanates, des époxydes, des imines ou des positions non substituées ortho ou para à l'hydroxyle phénolique, en masse équivalente combinée inférieure à 1 000.

* Non spécifiquement activés soit par le fait qu'ils font partie d'un groupe fonctionnel plus grand tel que l'éther de vinyle ou soit par une autre influence activante, par exemple le groupe sulfone fortement capteur d'électron avec lequel les groupes d'oléfines réagissent.

ANNEXE X
(alinéa 19(1)c))

**LISTE DES RÉACTIFS ET DE LEUR NUMÉRO
DE REGISTRE DU CHEMICAL ABSTRACTS SERVICE**

Monoacides et huiles naturelles

acide benzoïque (65-85-0)
acide heptanoïque (111-14-8)
acide hexanoïque (142-62-1)
acide laurique (143-07-7)
acide nonanoïque (112-05-0)

SCHEDULE X—*Continued*ANNEXE X (*suite*)LIST OF REACTANTS AND THEIR CHEMICAL
ABSTRACTS SERVICE REGISTRY NUMBER—*Continued*LISTE DES RÉACTIFS ET DE LEUR NUMÉRO
DE REGISTRE DU CHEMICAL ABSTRACTS SERVICE (*suite*)*Monobasic Acids and Natural Oils—Continued**Monoacides et huiles naturelles (suite)*

Dodecanoic acid (143-07-7)
 Fatty acids, C₁₆₋₁₈ and C₁₈-unsaturated (67701-08-0*)
 Fatty acids, castor oil (61789-44-4*)
 Fatty acids, coco (61788-47-4*)
 Fatty acids, dehydrated castor oil (61789-45-5*)
 Fatty acids, linseed oil (68424-45-3*)
 Fatty acids, safflower oil (93165-34-5*)
 Fatty acids, soybean oil (68308-53-2*)
 Fatty acids, sunflower oil (84625-38-7*)
 Fatty acids, sunflower oil, conjugated (68953-27-5*)
 Fatty acids, tall-oil (61790-12-3*)
 Fatty acids, tall-oil, conjugated *
 Fatty acids, vegetable oil (61788-66-7*)
 Glycerides, C₁₆₋₁₈ and C₁₈-unsaturated (67701-30-8*)
 Heptanoic acid (111-14-8)
 Hexanoic acid (142-62-1)
 Hexanoic acid, 3,3,5-trimethyl- (3302-10-1)
 Linseed oil (8001-26-1*)
 Linseed oil, oxidized (68649-95-6*)
 Nonanoic acid (112-05-0)
 Oils, anchovy (128952-11-4*)
 Oils, babassu palm (91078-92-1*)
 Oils, cannabis *
 Oils, herring (68153-06-0*)
 Oils, menhaden (8002-50-4*)
 Oils, oiticica (8016-35-1*)
 Oils, palm kernel (8023-79-8*)
 Oils, perilla (68132-21-8*)
 Oils, sardine (93334-41-9*)
 Oils, walnut (8024-09-7*)
 Safflower oil (8001-23-8*)
 Soybean oil (8001-22-7*)
 Sunflower oil (8001-21-6*)
 Tung oil (8001-20-5*)

acides gras conjugués d'huile de tournesol (68953-27-5*)
 acides gras conjugués de tall oil*
 acides gras d'huile de carthame (93165-34-5*)
 acides gras d'huile de lin (68424-45-3*)
 acides gras d'huile de ricin (61789-44-4*)
 acides gras d'huile de ricin déshydratée (61789-45-5*)
 acides gras d'huile de soja (68308-53-2*)
 acides gras d'huile de tournesol (84625-38-7*)
 acides gras d'huile végétale (61788-66-7*)
 acides gras de coco (61788-47-4*)
 acides gras de tall oil (61790-12-3*)
 acides gras en C₁₆₋₁₈ et insaturés en C₁₈ (67701-08-0*)
 acide 3,5,5 – triméthylhexanoïque (3302-10-1)
 glycérides en C₁₆₋₁₈ et insaturés en C₁₈ (67701-30-8*)
 huile de canola (120962-03-0*)
 huile de canton (8001-20-5*)
 huile de carthame (8001-23-8*)
 huile de coco (8001-31-8*)
 huile de coton (8001-29-4*)
 huile de lin (8001-26-1*)
 huile de lin oxydée (68649-95-6*)
 huile de maïs (8001-30-7*)
 huile de soja (8001-22-7*)
 huile de tournesol (8001-21-6*)
 huiles d'anchois (128952-11-4*)
 huiles de babassu (91078-92-1*)
 huiles de chanvre *
 huiles de hareng (68153-06-0*)
 huiles de menhaden (8002-50-4*)
 huiles de noix (8024-09-7*)
 huiles d'oiticica (8016-35-1*)
 huiles de palmiste (8023-79-8*)
 huiles de perilla (68132-21-8*)
 huiles de sardine (93334-41-9*)

*Dibasic and Tribasic Acids and Esters**Diacides et triacides et esters*

1,2-Benzenedicarboxylic acid (88-99-3)
 1,3-Benzenedicarboxylic acid (121-91-5)
 1,3-Benzenedicarboxylic acid, dimethyl ester (1459-93-4)
 1,4-Benzenedicarboxylic acid (100-21-0)
 1,4-Benzenedicarboxylic acid, diethyl ester (636-09-9)
 1,4-Benzenedicarboxylic acid, dimethyl ester (120-61-6)
 1,2,4-Benzenetricarboxylic acid (528-44-9)
 Butanedioic acid (110-15-6)
 Butanedioic acid, diethyl ester (123-25-1)
 Butanedioic acid, dimethyl ester (106-65-0)
 2-Butenedioic acid (E) (110-17-8)

acide adipique (124-04-9)
 acide azélaïque (123-99-9)
 acide benzène-1,2,4-tricarboxylique (528-44-9)
 acide dodécanedioïque (693-23-2)
 acide fumarique (110-17-8)
 acide glutarique (110-94-1)
 acide isophtalique (121-91-5)
 acide phtalique (88-99-3)
 acide pimélique (111-16-0)
 acide sébacique (111-20-6)
 acide subérique (505-48-6)

SCHEDULE X—*Continued*ANNEXE X (*suite*)LIST OF REACTANTS AND THEIR CHEMICAL
ABSTRACTS SERVICE REGISTRY NUMBER—*Continued*LISTE DES RÉACTIFS ET DE LEUR NUMÉRO
DE REGISTRE DU CHEMICAL ABSTRACTS SERVICE (*suite*)*Dibasic and Tribasic Acids and Esters—Continued**Diacides et triacides et esters (suite)*

Decanedioic acid (111-20-6)
Decanedioic acid, diethyl ester (110-40-7)
Decanedioic acid, dimethyl ester (106-79-6)
Dodecanedioic acid (693-23-2)

acide succinique (110-15-6)
acide téréphtalique (100-21-0)
acide undécanedioïque (1852-04-6)
adipate de diéthyle (141-28-6)

*Dibasic and Tribasic Acids and Esters**Diacides et triacides et esters*

Fatty acids, C₁₈-unsaturated, dimers (61788-89-4*)
Heptanedioic acid (111-16-0)
Heptanedioic acid, dimethyl ester (1732-08-7)
Hexanedioic acid (124-04-9)
Hexanedioic acid, diethyl ester (141-28-6)
Hexanedioic acid, dimethyl ester (627-93-0)
Nonanedioic acid (123-99-9)
Nonanedioic acid, diethyl ester (624-17-9)
Nonanedioic acid, dimethyl ester (1732-10-1)
Octanedioic acid (505-48-6)
Octanedioic acid, dimethyl ester (1732-09-8)
Pentanedioic acid (110-94-1)
Pentanedioic acid, diethyl ester (818-38-2)
Pentanedioic acid, dimethyl ester (1119-40-0)
Undecanedioic acid (1852-04-6)

adipate de diméthyle (627-93-0)
azélate de diéthyle (624-17-9)
azélate de diméthyle (1732-10-1)
dimères d'acides gras en C₁₈ insaturés (61788-89-4*)
glutarate de diéthyle (818-38-2)
glutarate de diméthyle (1119-40-0)
isophtalate de diméthyle (1459-93-4)
pimélate de diméthyle (1732-08-7)
sébacate de diéthyle (110-40-7)
sébacate de diméthyle (106-79-6)
subérate de diméthyle (1732-09-8)
succinate de diéthyle (123-25-1)
succinate de diméthyle (106-65-0)
téréphtalate de diéthyle (636-09-9)
téréphtalate de diméthyle (120-61-6)

*Polyols**Polyols*

1,3-Butanediol (107-88-0)
1,4-Butanediol (110-63-4)
1,4-Cyclohexanedimethanol (105-08-8)
1,2-Ethandiol (107-21-1)
Ethanol, 2,2'-oxybis- (111-46-6)
1,6-Hexanediol (629-11-8)
1,3-Pentanediol, 2,2,4-trimethyl- (144-19-4)
1,2-Propanediol (57-55-6)
1,3-Propanediol, 2,2-bis(hydroxymethyl)- (115-77-5)
1,3-Propanediol, 2,2-dimethyl- (126-30-7)
1,3-Propanediol, 2-ethyl-2-(hydroxymethyl)- (77-99-6)
1,3-Propanediol, 2-(hydroxymethyl)-2-methyl- (77-85-0)
1,3-Propanediol, 2-methyl- (2163-42-0)
1,2,3-Propanetriol (56-81-5)
1,2,3-Propanetriol, homopolymer (25618-55-7)
2-Propen-1-ol, polymer with ethenylbenzene (25119-62-4)

butane-1,3-diol (107-88-0)
butane-1,4-diol (110-63-4)
cyclohex-1,4-ylènediméthanol (105-08-8)
2,2-diméthylpropane-1,3-diol (126-30-7)
éthane-1,2-diol (107-21-1)
éthylidynetriméthanol (77-85-0)
glycérol (56-81-5)
glycérol homopolymérisé (25618-55-7)
hexane-1,6-diol (629-11-8)
2-méthylpropane-1,3-diol (2163-42-0)
2,2'-oxydiéthanol (111-46-6)
pentaérythritol (115-77-5)
propane-1,2-diol (57-55-6)
prop-2-én-1-ol polymérisé avec le styrène (25119-62-4)
propylidynetriméthanol (77-99-6)
2,2,4-triméthylpentane-1,3-diol (144-19-4)

*Modifiers**Agents modificateurs*

Acetic acid, 2,2'-oxybis- (110-99-6)
1-Butanol (71-36-3)**
Cyclohexanol (108-93-0)
Cyclohexanol, 4,4'-(1-méthylethylidène)bis- (80-04-6)
Ethanol, 2-(2-butoxyéthoxy)- (112-34-5)
1-Hexanol (111-27-3)

acide oxydiacétique (110-99-6)
butan-1-ol (71-36-3) **
2-(2-butoxyéthoxy)éthanol (112-34-5)
cyclohexanol (108-93-0)
hexan-1-ol (111-27-3)
4,4'-isopropylidènedicyclohexanol (80-04-6)

SCHEDULE X—*Continued*LIST OF REACTANTS AND THEIR CHEMICAL
ABSTRACTS SERVICE REGISTRY NUMBER—*Continued**Modifiers—Continued*

Methanol, hydrolysis products with trichlorohexylsilane and trichlorophenylsilane (72318-84-4*)

1-Phenanthrenemethanol, tetradecahydro-1, 4-a-dimethyl-7-(1-methylethyl)-(13393-93-6)

Phenol, 4,4'-(1-methylethylidene)bis-, polymer with 2,2'-[(1-methylethylidene)bis(4,1-phenyleneoxymethylene)]bis[oxirane] (25036-25-3)

Siloxanes and silicones, dimethyl, diphenyl, polymers with phenyl silsesquioxanes, methoxy-terminated (68440-65-3*)

Siloxanes and silicones, dimethyl, methoxy phenyl, polymers with phenyl silsesquioxanes, methoxy-terminated (68957-04-0*)

Siloxanes and silicones, methyl phenyl, methoxy phenyl, polymers with phenyl silsesquioxanes, methoxy- and phenyl-terminated (68957-06-2*)

Silsesquioxanes, phenyl propyl (68037-90-1*)

* Chemical substance of unknown or variable composition, complex reaction products and biological materials (UVCB)

** This substance may not be used in a substance manufactured from fumaric or maleic acid because of potential risks associated with esters, which may be formed by reaction of those reactants.

COMING INTO FORCE

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

On April 6, 1994, the *New Substances Notification Regulations* (NSN) were promulgated under sections 32 and 87 of the previous *Canadian Environmental Protection Act* (CEPA 88)¹ (which corresponds to subsection 89(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA, 1999)). The purpose of these Regulations is to ensure that no new substances will be manufactured or imported into Canada on a commercial scale before an assessment has been carried out to determine the risk posed to the environment and human health by the substance.

Schedule IX of the NSN Regulations describes the types of polymers that may represent a greater risk for the environment or human health. Therefore, the Regulations require that more information be provided to the Department for these polymers. Schedule X provides a list of reactants that lead to the

¹ R.S., 1985, c. 16 (4th Supp.), repealed and replaced by the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA, 1999), S.C. 1999, c. 33 on March 31, 2000

ANNEXE X (*suite*)LISTE DES RÉACTIFS ET DE LEUR NUMÉRO
DE REGISTRE DU CHEMICAL ABSTRACTS SERVICE (*suite*)*Agents modificateurs (suite)*

p,p'-isopropylidènediphénol polymérisé avec le 2,2'-[isopropylidènebis(4,1-phénylèneoxyméthylène)] bis (oxirane) 25036-25-3)

méthyl(phényl) et méthoxy(phényl)siloxanes et silicones, polymérisés avec des phénylsilsesquioxanes, terminés par les groupes méthoxyle et phényle (68957-06-2*)

phényl(propyl)silsesquioxanes (68037-90-1*)

produits de l'hydrolyse du méthanol avec le trichlorohexylsilane et le trichlorophénylsilane (72318-84-4*)

siloxanes et silicones, diméthyl-, diphényl-, polymérisés avec des phénylsilsesquioxanes, terminés par le groupe méthoxyle (68440-65-3*)

siloxanes et silicones, diméthyl-, méthoxyphényl-, polymérisés avec des phénylsilsesquioxanes, terminés par le groupe méthoxyle (68957-04-0*)

tétradécahydro-7-isopropyl-1,4a-diméthylphénanthrène-1-méthanol (13393-93-6)

* Substance chimique de composition inconnue ou variable, produits de réaction complexes ou matières biologiques (UVCB).

** Cette substance ne peut être utilisée dans une substance fabriquée à partir de l'acide fumarique ou maléique en raison des risques possibles liés aux esters, qui peuvent se former par réaction de ces réactifs.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles* a été promulgué le 6 avril 1994 en vertu des articles 32 et 87 de l'ancienne *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (LCPE 88)¹ (qui correspondent au paragraphe 89(1) de la LCPE 1999). Il vise à assurer qu'aucune substance nouvelle ne fasse l'objet de fabrication ni d'importation sur une base commerciale au Canada sans une évaluation préalable du risque qu'il peut poser à l'environnement et à la santé humaine.

L'annexe IX du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles* décrit les types de polymères pouvant représenter un plus grand risque pour l'environnement et la santé humaine. À cet égard, le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles* exige que des renseignements

¹ L.R., 1985, ch. 16 (4^e suppl.), abrogée et remplacée par la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* (LCPE (1999)), L.C. (1999), ch. 33, le 31 mars 2000

manufacture of polymers of low concern for which regulatory information requirements are less onerous. Therefore, both schedules assist Canadian companies to determine the information they must provide under the Regulations in regard of the type of polymer that they import or manufacture in Canada.

The main purpose of the amendments to Schedule IX (Type of Polymers) of the *New Substances Notification Regulations* is to enhance its content readability and understanding. Therefore, except for some sentence rewording and, the insertion of additional precision in some places, the content of the original text is respected.

Schedule X was developed based on the *U.S. Toxic Substances Control Act* (TSCA) Inventory and notices submitted under section 5 of that Act. The purpose of the amendments to Schedule X (List of reactants and their chemical abstracts service registry number) is to update the list of reactants. The List is not a static list and as agreed during the initial consultations on the Regulations, is subject from time to time to additions, deletions and/or corrections that are published in the *Canada Gazette*. Therefore, the amendments will keep up with the objectives of consistency and will ensure better harmonization with the United States.

Alternatives

As the amendments seek to provide a better clarification and were agreed to through the consultation process, no other alternatives to these changes were considered.

Benefits and Costs

Benefits

The benefits associated with these amendments include greater clarity in the interpretation of the Regulations. They will also ensure, as per the consultations, consistency with respect to substances exempted, between the *New Substances Notification Regulations* and the U.S. EPA *Premanufacture Notification Regulations*. This harmonized approach will ensure that the competitiveness of Canadian industry won't be negatively affected by the changes made in the U.S. regulations.

Costs

The amendments will not result in any incremental costs to industry, governments or the Canadian public.

Consultation

Consultations were held with an Industry Coordinating Group (ICG) from 1995 to 1997. The ICG is a group of associations which represents over 800 Canadian companies that produce or use chemical substances in Canada, all of which are affected by the requirements associated with the new substances program in Canada. In February 1997, the ICG informed the Department in writing that they agreed with the proposed amendments to Schedules IX and X and underscored the importance for Canadian companies of a better harmonization with the *U.S. Toxic Substances Control Act* (TSCA) inventory.

supplémentaires soient fournis au ministère pour ces polymères. Quant à l'annexe X, il s'agit d'une liste de réactifs destinés à la fabrication de polymères à faible risque et pour lesquels l'exigence réglementaire en matière de renseignements est nettement moindre. Ainsi, les deux annexes aident les compagnies canadiennes à déterminer les renseignements exigés sur les types de polymères qu'elles peuvent importer ou manufacturer au Canada.

Les modifications de l'annexe IX (type de polymères) du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles* visent principalement à faciliter la lecture et la compréhension dudit règlement. Ainsi, exception faite de quelques remaniements dans le texte et de l'apport d'un certain nombre de précisions, le contenu du texte original est dans l'ensemble respecté.

L'annexe X est fondée sur l'inventaire de la *Toxic Substances Control Act* (TSCA) des États-Unis et sur les avis donnés en vertu de l'article 5 de la loi en question. Les modifications de l'annexe X (Liste des réactifs et de leur numéro de registre du Chemical Abstracts Service) visent à mettre à jour la liste des réactifs. La liste n'est pas statique et, comme on en a convenu au cours des consultations initiales au sujet du règlement, on peut y apporter de temps à autre des ajouts, des annulations ou des corrections, lesquels sont publiés dans la *Gazette du Canada*. Ainsi, les modifications sont conformes aux objectifs d'uniformité et assurent une meilleure harmonisation avec les États-Unis.

Solutions envisagées

Comme les modifications visent à clarifier le document et ont été convenues dans le contexte du processus de consultation, on n'a envisagé aucune autre solution de remplacement.

Avantages et coûts

Avantages

Les avantages associés à ces modifications comprennent notamment une interprétation plus claire du règlement. Conformément aux consultations, ces modifications assureront aussi l'uniformité en ce qui concerne les substances visées par une exemption, entre le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles* et les *Premanufacture Notification Regulations* de l'EPA américaine. Cette démarche harmonisée assurera que les modifications apportées à la réglementation américaine n'auront pas d'incidence défavorable sur l'industrie canadienne.

Coûts

Les modifications n'entraîneront pas d'augmentation des coûts pour l'industrie, les gouvernements ou la population canadienne.

Consultations

Des consultations ont eu lieu de 1995 à 1997 avec le groupe de coordination de l'industrie (GCI). Le GCI, qui est un regroupement d'associations, représente plus de 800 compagnies canadiennes. Ces compagnies, productrices ou utilisatrices de produits chimiques au Canada, ont en commun d'être affectées par les exigences reliées au programme concernant les substances nouvelles au Canada. En février 1997, le GCI a informé le ministère par écrit de son accord avec les modifications proposées aux annexes IX et X, et a également souligné l'importance pour les compagnies canadiennes d'une meilleure harmonisation avec l'inventaire de la *Toxic Substances Control Act* (TSCA) des États-Unis.

The proposed *Regulations Amending the New Substances Notification Regulations – Schedules IX and X* were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on August 5, 2000. Following the pre-publication of the proposed Regulations, Environment Canada received no comments during the 60-day comment period.

Compliance and Enforcement

Since the Regulations are made under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, the Enforcement and Compliance Policy implemented under the Act will be applied by CEPA enforcement Officers. The policy outlines, among other things, measures to promote compliance, including education and information, promotion of technology development and consultations on regulation development.

When verifying compliance with these Regulations, CEPA inspectors will abide by the Enforcement and Compliance Policy, which sets out a range of possible responses to violations: warnings, ticketing, ministerial orders, injunctions, prosecution and a civil suit by the Crown to recover costs in specified circumstances. If, during inspections or by means of the reporting of suspected violations, a CEPA inspector confirms an offence, the inspector will choose the appropriate response, based on: nature of the violation, effectiveness in achieving the desired result with the violator, and consistency in application.

Contacts

Bernard Madé
Commercial Chemicals Evaluation Branch
Toxics Pollution Prevention Directorate
Environmental Protection Service
Department of the Environment
Ottawa, Ontario
K1A 0H3
Tel.: (819) 994-3648
FAX: (819) 994-0007

Arthur Sheffield
Regulatory and Economic Analysis Branch
Economic and Regulatory Affairs Directorate
Policy and Communications
Department of the Environment
Ottawa, Ontario
K1A 0H3
Tel.: (819) 953-1172
FAX: (819) 997-2769

Le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles – annexes IX et X* a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 5 août 2000. Aucun commentaire n'a été transmis à Environnement Canada pendant la période prescrite de 60 jours.

Respect et exécution

Comme le règlement est pris en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, la politique sur l'observation et l'exécution mise en oeuvre en vertu de la loi sera appliquée par des agents d'exécution de la LCPE. La politique précise notamment les mesures de promotion de l'observation, y compris l'éducation et l'information, la promotion du développement technologique et les consultations sur l'élaboration de la réglementation.

Lorsqu'ils vérifieront l'observation du présent règlement, les inspecteurs de la LCPE s'en tiendront à la politique sur l'observation et l'exécution qui définit un éventail de réactions possibles à des infractions : avertissements, contraventions, ordonnances ministérielles, injonctions, poursuites et poursuites au civil par l'État pour recouvrer les coûts dans des circonstances précises. Si, au cours d'inspections ou sur le signalement d'une infraction soupçonnée, un inspecteur de la LCPE confirme qu'il y a une infraction, celui-ci choisit l'intervention qui s'impose en fonction de la nature de l'infraction, de l'efficacité avec laquelle on réussira à atteindre le résultat souhaité auprès du contrevenant et de l'uniformité de l'application.

Personnes-ressources

Bernard Madé
Direction générale de l'évaluation des produits chimiques commerciaux
Direction de la prévention de la pollution par des toxiques
Service de protection de l'environnement
Ministère de l'Environnement
Ottawa (Ontario)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 994-3648
TÉLÉCOPIEUR : (819) 994-0007

Arthur Sheffield
Direction générale des analyses économiques et des affaires réglementaires
Direction des affaires économiques et réglementaires
Politiques et communications
Ministère de l'Environnement
Ottawa (Ontario)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 953-1172
TÉLÉCOPIEUR : (819) 997-2769

Registration
SOR/2001-181 17 May, 2001

FOOD AND DRUGS ACT

Regulations Amending the Food and Drug Regulations (907 — Linguistic Harmonization)

P.C. 2001-902 17 May, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to section 30^a of the *Food and Drugs Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Food and Drug Regulations (907 — Linguistic Harmonization)*.

REGULATIONS AMENDING THE FOOD AND DRUG REGULATIONS (907 — LINGUISTIC HARMONIZATION)

AMENDMENTS

1. Paragraph C.01.046(b) of the English version of the *Food and Drug Regulations*¹ is amended by replacing the expression “main panel” with the expression “principal display panel”.

2. Paragraph C.01.071(b) of the Regulations is amended by replacing the expression “main panel” with the expression “principal display panel”.

3. Subsection D.04.011(3) of the Regulations is amended by replacing the expression “main panel” with the expression “principal display panel”.

4. The Regulations are amended by replacing the expression “main panel” with the expression “principal display panel” in the following provisions:

- (a) paragraphs C.01.004(1)(a) and (b);
- (b) subsection C.01.005(1);
- (c) section C.03.015; and
- (d) section C.04.020.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

This schedule makes routine corrections to Parts C and D of the *Food and Drug Regulations* and addresses inconsistencies identified by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations. These corrections remove inconsistencies between the English and the French versions of these Regulations and with the terminology used in the *Consumer Packaging and Labelling Regulations*.

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

¹ C.R.C., c. 870

Enregistrement
DORS/2001-181 17 mai 2001

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (907 — harmonisation linguistique)

C.P. 2001-902 17 mai 2001

Sur recommandation du ministre de la Santé et en vertu de l'article 30^a de la *Loi sur les aliments et drogues*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (907 — harmonisation linguistique)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES ALIMENTS ET DROGUES (907 — HARMONISATION LINGUISTIQUE)

MODIFICATIONS

1. À l'alinéa C.01.046b) de la version anglaise du *Règlement sur les aliments et drogues*¹ « main panel » est remplacé par « principal display panel ».

2. À l'alinéa C.01.071b) du même règlement, « le cartouche principal » est remplacé par « l'espace principal ».

3. Au paragraphe D.04.011(3) du même règlement, « la face principale », est remplacé par « l'espace principal ».

4. Dans les passages suivants du même règlement, « la partie principale », est remplacé par « l'espace principal ».

- a) les alinéas C.01.004(1)a) et b);
- b) le paragraphe C.01.005(1);
- c) l'article C.03.015;
- d) l'article C.04.020.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

La présente annexe apporte des corrections mineures aux parties C et D du *Règlement sur les aliments et drogues* et supprime des incohérences constatées par le Comité mixte permanent sur l'examen de la réglementation. Ces corrections enlèvent des incohérences entre les versions française et anglaise du règlement et avec la terminologie utilisée dans le *Règlement sur l'emballage et l'étiquetage des produits de consommation*.

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

¹ C.R.C., ch. 870

- The term “main panel” is replaced by “principal display panel” in the English version of the Regulations;
- In the French version, the terms “le cartouche principal”, “la face principale” and “la partie principale” are replaced by “l’espace principal”.

An exemption from pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I is requested in order:

- to more expeditiously correct the problem identified by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations with respect to the discrepancy prevailing in subsection C.01.004(1);
- to more expeditiously correct similar discrepancies prevailing in other sections of the Regulations;
- to spare resources that would be unnecessarily expended with the pre-publishing of these minor housekeeping amendments in the *Canada Gazette*, Part I.

Alternatives

The status quo is not acceptable. These corrections are necessary to maintain accuracy and consistency in the *Food and Drug Regulations*.

Benefits and Costs

No adverse impact is expected, as these amendments have no policy implications. These amendments provide more precision in the information provided to drug manufacturers by harmonizing the language of the Regulations with regulations for similar consumer products. The corrections to the French and English texts ensure consistency.

Consultation

Advance notice was provided by entry HCIR-16-L of the *1996 Federal Regulatory Plan*.

Amendments to correct inaccuracies in the Regulations are anticipated and are the result of continuous review as an integral element of the regulatory process.

Compliance and Enforcement

This amendment does not alter existing compliance mechanisms under the provisions of the *Food and Drugs Act* and Regulations enforced by the Health Products and Food Branch.

Contact

Karen Ash
 Policy Division
 Bureau of Policy and Coordination
 Therapeutic Products Program
 1600 Scott Street, 2nd floor
 Address Locator: 3102C5
 Ottawa, Ontario
 K1A 0L2
 Telephone: (613) 957-0372
 FAX: (613) 941-6458
 E-mail: karen_ash@hc-sc.gc.ca

- Le terme « main panel » est remplacé par « principal display panel » dans la version anglaise du règlement;
- Dans la version française, les termes « le cartouche principal », « la face principale » et « la partie principale » deviennent « l’espace principal ».

Il est demandé une dérogation à l’obligation de publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I pour les motifs suivants :

- corriger plus rapidement le problème constaté par le Comité mixte permanent sur l’examen de la réglementation suite à l’incohérence dans le paragraphe C.01.004(1);
- corriger plus rapidement des incohérences semblables dans d’autres parties du règlement;
- ménager des ressources qui seraient dépensées inutilement si l’on publiait ces modifications administratives d’importance mineure dans la *Gazette du Canada* Partie I.

Solutions envisagées

Le statut quo n’est pas acceptable. Les corrections s’imposent pour préserver l’exactitude et la cohérence du *Règlement sur les aliments et drogues*.

Avantages et coûts

Aucun préjudice n’est censé être causé, vu que les corrections n’ont pas de retentissement sur les politiques. Les corrections améliorent la précision des renseignements fournis aux fabricants de produits pharmaceutiques grâce à une harmonisation de la langue du règlement avec celle de règlements régissant des produits de consommation semblables. Les corrections apportées aux textes anglais et français assurent la correspondance entre les deux langues.

Consultations

Un préavis des modifications a été signifié par le biais de la rubrique HCIR-16-L des *Projets de réglementation fédérale, 1996*.

Il est habituel de proposer des modifications pour éliminer des incohérences dans les règlements; ces modifications résultent de l’examen constant des règlements qui fait partie du processus de réglementation.

Respect et exécution

La présente modification ne change pas les mécanismes existants d’application en vigueur aux termes de la Loi et du *Règlement sur les aliments et drogues*, qui relèvent des inspecteurs de la Direction générale des produits de santé et des aliments.

Personne-ressource

Karen Ash
 Division de la politique
 Bureau de la politique et de la coordination
 Programme des produits thérapeutiques
 1600, rue Scott, 2^e étage
 Indice d’adresse 3102C5
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0L2
 Téléphone : (613) 957-0372
 TÉLÉCOPIEUR : (613) 941-6458
 Courriel : karen_ash@hc-sc.gc.ca

Registration
SOR/2001-182 23 May, 2001

Enregistrement
DORS/2001-182 23 mai 2001

INTERPRETATION ACT

LOI D'INTERPRÉTATION

Proclamation establishing three different time zones in Nunavut, for the purposes of the definition of "standard time" in the Interpretation Act

Proclamation établissant trois fuseaux horaires pour le Nunavut, aux fins de la définition « heure normale » à la Loi d'interprétation

ADRIENNE CLARKSON

ADRIENNE CLARKSON

[L.S.]

[L.S.]

Canada

Canada

Elizabeth the Second, by the Grace of God of the United Kingdom, Canada and Her other Realms and Territories
QUEEN, Head of the Commonwealth, Defender of the Faith.

Elizabeth Deux, par la Grâce de Dieu, REINE du Royaume-Uni, du Canada et de ses autres royaumes et territoires, Chef du Commonwealth, Défenseur de la Foi.

To all to Whom these Presents shall come or whom the same may in any way concern,

À tous ceux à qui les présentes parviennent ou qu'icelles peuvent de quelque manière concerner,

Greeting:

Salut :

MORRIS ROSENBERG

Deputy Attorney General

Sous-procureur général

MORRIS ROSENBERG

A Proclamation

Proclamation

Whereas "standard time", in relation to any province or territory, has the meaning set out in subsection 35(1) of the *Interpretation Act*, except as otherwise provided by a proclamation of the Governor in Council;

Attendu que « heure normale » s'entend, pour toute province ou territoire, au sens du paragraphe 35(1) de la *Loi d'interprétation*, sauf disposition contraire d'une proclamation du gouverneur en conseil;

And Whereas the Government of Nunavut has expressed the desire to change the definition of standard time in relation to Nunavut;

Attendu que le gouvernement du Nunavut désire changer la définition de « heure normale » à l'égard du Nunavut,

Now Know You that We, by and with the advice of Our Privy Council for Canada, and pursuant to Order in Council P.C. 2001-804 of May 2, 2001, do by this Our Proclamation provide that, for the purpose of the definition "standard time" in subsection 35(1) of the *Interpretation Act*, "standard time" means

Sachez que, sur et avec l'avis de Notre Conseil privé pour le Canada, et en vertu du décret C.P. 2001-804 du 2 mai 2001, Nous, par Notre présente proclamation, prévoyons que, pour l'application de la définition de « heure normale » au paragraphe 35(1) de la *Loi d'interprétation*, « heure normale » s'entend :

(a) in relation to that part of Nunavut that is east of the 85th meridian of west longitude, and in Southampton Island and the islands adjacent to Southampton Island, Eastern Standard Time, being five hours behind Greenwich time;

a) dans la partie du Nunavut située à l'est du 85^e méridien de longitude ouest ainsi que dans l'île de Southampton et les îles voisines, de l'heure normale de l'Est, en retard de cinq heures sur l'heure de Greenwich;

(b) in relation to that part of Nunavut that is between the 85th meridian of west longitude and the 102nd meridian of west longitude, except Southampton Island and the islands adjacent to Southampton Island and all areas lying within the Kitikmeot Region, Central Standard Time, being six hours behind Greenwich time;

b) dans la partie du Nunavut située entre les 85^e et 102^e méridiens de longitude ouest, à l'exclusion de l'île de Southampton et des îles voisines, ainsi que de la totalité de la région de Kitikmeot, de l'heure normale du Centre, en retard de six heures sur l'heure de Greenwich;

and

(c) in relation to that part of Nunavut that is west of the 102nd meridian of west longitude, and all areas lying within the Kitikmeot Region, Mountain Standard Time, being seven hours behind Greenwich time.

c) dans la partie du Nunavut située à l'ouest du 102^e méridien de longitude ouest, ainsi que dans la totalité de la région de Kitikmeot, de l'heure normale des Rocheuses, en retard de sept heures sur l'heure de Greenwich.

Of All Which Our Loving Subjects and all others whom these Presents may concern are hereby required to take notice and to govern themselves accordingly.

De ce qui précède, Nos féaux sujets et tous ceux que les présentes peuvent concerner sont par les présentes requis de prendre connaissance et d'agir en conséquence.

In Testimony Whereof, We have caused this Our Proclamation to be published and the Great Seal of Canada to be hereunto affixed. Witness: Our Right Trusty and Well-beloved Adrienne Clarkson, Chancellor and Principal Companion of Our Order of Canada, Chancellor and Commander of Our Order of Military Merit, Governor General and Commander-in-Chief of Canada.

At Our Government House, in Our City of Ottawa, this twenty-third day of May in the year of Our Lord two thousand and one and in the fiftieth year of Our Reign.

By Command,
V. PETER HARDER
Deputy Registrar General of Canada

En Foi de Quoi, Nous avons fait publier Notre présente Proclamation et y avons fait apposer le grand sceau du Canada. Témoin : Notre très fidèle et bien-aimée Adrienne Clarkson, Chancelière et Compagnon principal de Notre Ordre du Canada, Chancelière et Commandeur de Notre Ordre du Mérite militaire, Gouverneure générale et Commandante en chef du Canada.

À Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre ville d'Ottawa, ce vingt-troisième jour de mai de l'an de grâce deux mille un, cinquantième de Notre règne.

Par Ordre,
Sous-registraire général du Canada
V. PETER HARDER

Registration
SOR/2001-183 28 May, 2001

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Special Appointment Regulations, No. 2001-5

P.C. 2001-922 28 May, 2001

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 Guy Mc Kenzie on his appointment to the position of Executive Director of the Canada Information Office, and while employed in that position, and has excluded Guy Mc Kenzie from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on his appointment to the position of Executive Director of the Canada Information Office, 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. 2001-5*;

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 Guy Mc Kenzie from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on his appointment to the position of Executive Director of the Canada Information Office, 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. 2001-5*.

**SPECIAL APPOINTMENT REGULATIONS,
NO. 2001-5**

GENERAL

1. The Governor in Council may appoint Guy Mc Kenzie to the position of Executive Director of the Canada Information Office, to hold office during pleasure.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on June 11, 2001.

Enregistrement
DORS/2001-183 28 mai 2001

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Règlement n° 2001-5 portant affectation spéciale

C.P. 2001-922 28 mai 2001

Attendu que, en vertu du 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 Guy Mc Kenzie lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de directeur exécutif du Bureau d'information du Canada, et a exempté Guy Mc Kenzie 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 directeur exécutif du Bureau d'information du Canada;

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° 2001-5 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 Guy Mc Kenzie lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de directeur exécutif du Bureau d'information du Canada;

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° 2001-5 portant affectation spéciale*, ci-après.

**RÈGLEMENT N° 2001-5 PORTANT
AFFECTATION SPÉCIALE**

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. La gouverneure en conseil peut nommer Guy Mc Kenzie au poste de directeur exécutif du Bureau d'information du Canada, à titre amovible.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 11 juin 2001.

Registration
SOR/2001-184 28 May, 2001

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Special Appointment Regulations, No. 2001-6

P.C. 2001-924 28 May, 2001

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 James Lahey on his appointment to the position of Associate Secretary to the Treasury Board, and while employed in that position, and has excluded James Lahey from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on his appointment to the position of Associate Secretary to the Treasury Board, 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. 2001-6*;

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 James Lahey from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on his appointment to the position of Associate Secretary to the Treasury Board, 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. 2001-6*.

**SPECIAL APPOINTMENT REGULATIONS,
NO. 2001-6**

GENERAL

1. The Governor in Council may appoint James Lahey to the position of Associate Secretary to the Treasury Board, to hold office during pleasure.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on June 11, 2001.

Enregistrement
DORS/2001-184 28 mai 2001

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Règlement n° 2001-6 portant affectation spéciale

C.P. 2001-924 28 mai 2001

Attendu que, en vertu du 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 James Lahey lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de secrétaire délégué du Conseil du Trésor, et a exempté James Lahey 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 secrétaire délégué du Conseil du Trésor;

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° 2001-6 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 James Lahey lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de secrétaire délégué du Conseil du Trésor;

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° 2001-6 portant affectation spéciale*, ci-après.

**RÈGLEMENT N° 2001-6 PORTANT
AFFECTATION SPÉCIALE**

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. La gouverneure en conseil peut nommer James Lahey au poste de secrétaire délégué du Conseil du Trésor, à titre amovible.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 11 juin 2001.

Registration
SOR/2001-185 28 May, 2001

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Special Appointment Regulations, No. 2001-7

P.C. 2001-927 28 May, 2001

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 John E. (Jack) Stagg on his appointment to the position of Special Advisor to the Deputy Prime Minister, and while employed in that position, and has excluded John E. (Jack) Stagg 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 Prime Minister, 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. 2001-7*;

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 John E. (Jack) Stagg 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 Prime Minister, 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. 2001-7*.

**SPECIAL APPOINTMENT REGULATIONS,
NO. 2001-7**

GENERAL

1. The Governor in Council may appoint John E. (Jack) Stagg to the position of Special Advisor to the Deputy Prime Minister, to hold office during pleasure.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on June 11, 2001.

Enregistrement
DORS/2001-185 28 mai 2001

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Règlement n° 2001-7 portant affectation spéciale

C.P. 2001-927 28 mai 2001

Attendu que, en vertu du 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 John E. (Jack) Stagg lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de conseiller spécial auprès du vice-premier ministre, et a exempté John E. (Jack) Stagg 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 vice-premier ministre;

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° 2001-7 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 John E. (Jack) Stagg lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de conseiller spécial auprès du vice-premier ministre;

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° 2001-7 portant affectation spéciale*, ci-après.

**RÈGLEMENT N° 2001-7 PORTANT
AFFECTATION SPÉCIALE**

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. La gouverneure en conseil peut nommer John E. (Jack) Stagg au poste de conseiller spécial auprès du vice-premier ministre, à titre amovible.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 11 juin 2001.

Registration
SOR/2001-186 28 May, 2001

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Special Appointment Regulations, No. 2001-8

P.C. 2001-929 28 May, 2001

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 Ruth Dantzer on her appointment to the position of Associate Deputy Minister of Fisheries and Oceans, and while employed in that position, and has excluded Ruth Dantzer from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on her appointment to the position of Associate Deputy Minister of Fisheries and Oceans, 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. 2001-8*;

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 Ruth Dantzer from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on her appointment to the position of Associate Deputy Minister of Fisheries and Oceans, 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. 2001-8*.

SPECIAL APPOINTMENT REGULATIONS, NO. 2001-8

GENERAL

1. The Governor in Council may appoint Ruth Dantzer to the position of Associate Deputy Minister of Fisheries and Oceans, to hold office during pleasure.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on June 11, 2001.

Enregistrement
DORS/2001-186 28 mai 2001

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Règlement n° 2001-8 portant affectation spéciale

C.P. 2001-929 28 mai 2001

Attendu que, en vertu du 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 Ruth Dantzer lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de sous-ministre délégué des Pêches et des Océans, et a exempté Ruth Dantzer 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 sous-ministre délégué des Pêches et des Océans;

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° 2001-8 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 Ruth Dantzer lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de sous-ministre délégué des Pêches et des Océans;

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° 2001-8 portant affectation spéciale*, ci-après.

RÈGLEMENT N° 2001-8 PORTANT AFFECTATION SPÉCIALE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. La gouverneure en conseil peut nommer Ruth Dantzer au poste de sous-ministre délégué des Pêches et des Océans, à titre amovible.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 11 juin 2001.

Registration
SI/2001-63 6 June, 2001

AN ACT TO AMEND THE EMPLOYMENT INSURANCE ACT AND THE EMPLOYMENT INSURANCE (FISHING) REGULATIONS

Order Fixing the Dates of the Coming into Force of Certain Sections of the Act

P.C. 2001-888 16 May, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Human Resources Development, pursuant to section 15 of *An Act to amend the Employment Insurance Act and the Employment Insurance (Fishing) Regulations*, assented to on May 10, 2001, being chapter 5 of the Statutes of Canada, 2001, hereby fixes

- (a) October 1, 2000 as the day on which sections 7 and 8 of that Act are deemed to have come into force; and
- (b) May 16, 2001 as the day on which sections 1 to 6 and 9 to 14 of that Act come into force.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

An Act to amend the Employment Insurance Act and the Employment Insurance (Fishing) Regulations extends the period for the application of a provision of the *Employment Insurance Act*, changes the method of calculating the maximum yearly insurable earnings, exempts persons who receive certain special benefits from being considered as new entrants or re-entrants to the labour force, removes the reduction of the rate of weekly benefits, gives the Governor in Council the power to set, for the years 2002 and 2003, the premium rate applicable to insurable earnings, reduces the number of cases in which benefits have to be repaid and amends the *Employment Insurance (Fishing) Regulations*.

This Order fixes October 1, 2000 as the day on which sections 7 and 8 of that Act are deemed to have come into force and fixes May 16, 2001 as the day on which sections 1 to 6 and 9 to 14 of that Act come into force.

Enregistrement
TR/2001-63 6 juin 2001

LOI MODIFIANT LA LOI SUR L'ASSURANCE-EMPLOI ET LE RÈGLEMENT SUR L'ASSURANCE-EMPLOI (PÊCHE)

Décret fixant les dates d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi

C.P. 2001-888 16 mai 2001

Sur recommandation de la ministre du Développement des ressources humaines et en vertu de l'article 15 de la *Loi modifiant la Loi sur l'assurance-emploi et le Règlement sur l'assurance-emploi (pêche)*, sanctionnée le 10 mai 2001, chapitre 5 des Lois du Canada (2001), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe :

- a) au 1^{er} octobre 2000 la date à laquelle sont réputés être entrés en vigueur les articles 7 et 8 de cette loi;
- b) au 16 mai 2001 la date d'entrée en vigueur des articles 1 à 6 et 9 à 14 de cette loi.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

La *Loi modifiant la Loi sur l'assurance-emploi et le Règlement sur l'assurance-emploi (pêche)* prolonge la période d'application d'une disposition de la *Loi sur l'assurance-emploi*, modifie le mode de calcul du maximum de la rémunération annuelle assurable, fait en sorte que les personnes qui reçoivent certaines prestations spéciales ne sont pas considérées comme devenant membre ou redevenant membre de la population active, supprime la réduction du taux des prestations hebdomadaires, confère au gouverneur en conseil le pouvoir de fixer, pour les années 2002 et 2003, le taux de cotisation pour les emplois assurables, réduit le nombre de cas dans lesquels des prestations doivent être remboursées et apporte des modifications au *Règlement sur l'assurance-emploi (pêche)*.

Le décret fixe au 1^{er} octobre 2000 la date réputée d'entrée en vigueur des articles 7 et 8 de cette loi, et au 16 mai 2001 la date d'entrée en vigueur des articles 1 à 6 et 9 à 14 de la même loi.

Registration
SI/2001-64 6 June, 2001

AN ACT TO AMEND CERTAIN LAWS RELATING TO
FINANCIAL INSTITUTIONS

**Order Fixing June 1, 2001 as the Date of the
Coming into Force of Section 23 of the Office of the
Superintendent of Financial Institutions Act**

P.C. 2001-890 17 May, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 412 of *An Act to amend certain laws relating to financial institutions* ("the Act"), assented to on April 25, 1997, being chapter 15 of the Statutes of Canada, 1997, hereby fixes June 1, 2001 as the day on which section 23 of the *Office of the Superintendent of Financial Institutions Act*, as enacted by section 339 of the Act, comes into force.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order fixes June 1, 2001 as the day on which section 23 of the *Office of the Superintendent of Financial Institutions Act* comes into force. Section 23 authorizes the enactment of a revised assessment regime for financial institutions. This new regime is set out in the *Assessment of Financial Institutions Regulations, 2001*.

Enregistrement
TR/2001-64 6 juin 2001

LOI MODIFIANT LA LÉGISLATION RELATIVE AUX
INSTITUTIONS FINANCIÈRES

**Décret fixant au 1^{er} juin 2001 la date d'entrée en
vigueur de l'article 23 de la Loi sur le Bureau du
surintendant des institutions financières**

C.P. 2001-890 17 mai 2001

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 412 de la *Loi modifiant la législation relative aux institutions financières* (la « Loi »), sanctionnée le 25 avril 1997, chapitre 15 des Lois du Canada (1997), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 1^{er} juin 2001 la date d'entrée en vigueur de l'article 23 de la *Loi sur le Bureau du surintendant des institutions financières*, édicté par l'article 339 de la Loi.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le décret fixe au 1^{er} juin 2001 la date d'entrée en vigueur de l'article 23 de la *Loi sur le Bureau du surintendant des institutions financières*. L'article 23 permet la mise en place d'un nouveau régime de cotisation des institutions financières, lequel figure dans le *Règlement de 2001 sur les cotisations des institutions financières*.

Registration
SI/2001-65 6 June, 2001

Enregistrement
TR/2001-65 6 juin 2001

CANADA PENSION PLAN

RÉGIME DE PENSIONS DU CANADA

Order Fixing May 21, 2001 as the Date of the Coming into Force of the Calculation of Default Contribution Rates Regulations

Décret fixant au 21 mai 2001 la date d'entrée en vigueur du Règlement sur le calcul des taux de cotisation implicites

P.C. 2001-892 17 May, 2001

C.P. 2001-892 17 mai 2001

Whereas subsection 114(4)^a of the *Canada Pension Plan* provides that, where any enactment of Parliament contains a provision referred to in that subsection, it shall be deemed to be a term of that enactment, whether or not it is expressly stated in the enactment, that the provision shall come into force only on a day to be fixed by order of the Governor in Council, which order may not be made and shall not in any case have any force or effect unless the lieutenant governor in council of each of at least two thirds of the included provinces, having in the aggregate not less than two thirds of the population of all of the included provinces, has signified the consent of that province to the enactment;

Attendu que, selon le paragraphe 114(4)^a du *Régime de pensions du Canada*, un texte législatif fédéral renfermant une disposition visée à ce paragraphe est réputé, même s'il ne le déclare pas expressément, décréter que cette disposition n'entrera en vigueur qu'à la date fixée par décret du gouverneur en conseil, lequel décret ne peut être pris et ne doit en aucun cas avoir de valeur ou d'effet tant que les lieutenants-gouverneurs en conseil d'au moins les deux tiers des provinces incluses, comptant au total les deux tiers au moins de la population de toutes les provinces incluses, n'ont pas signifié le consentement de leur province respective au texte législatif;

Whereas subsection 115(1.3)^b of that Act provides that subsection 114(4)^a of that Act applies, with such modifications as the circumstances require, to the making of the regulations prescribing the manner of the calculation referred to in paragraph 115(1.1)(c)^b of that Act and to the making of any regulation changing that manner of calculation;

Attendu que, selon le paragraphe 115(1.3)^b de cette loi, le paragraphe 114(4)^a de celle-ci s'applique, avec les adaptations nécessaires, à la prise de règlements prescrivant le mode de calcul visé à l'alinéa 115(1.1)(c)^b de cette loi et à la prise de tout règlement modifiant ce mode de calcul;

And whereas the lieutenant governor in council of each of at least two thirds of the included provinces, having in the aggregate not less than two thirds of the population of all of the included provinces, has signified the consent of that province to the *Calculation of Default Contribution Rates Regulations*^c;

Attendu que les lieutenants-gouverneurs en conseil d'au moins les deux tiers des provinces incluses, comptant au total les deux tiers au moins de la population de toutes les provinces incluses ont signifié le consentement de leur province respective au *Règlement sur le calcul des taux de cotisation implicites*^c,

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to subsections 114(4)^a and 115(1.3)^b of the *Canada Pension Plan*, hereby fixes May 21, 2001 as the day on which the *Calculation of Default Contribution Rates Regulations*^c come into force.

À ces causes, sur recommandation du ministre des Finances et en vertu des paragraphes 114(4)^a et 115(1.3)^b du *Régime de pensions du Canada*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 21 mai 2001 la date d'entrée en vigueur du *Règlement sur le calcul des taux de cotisation implicites*^c.

EXPLANATORY NOTE**NOTE EXPLICATIVE**

(This note is not part of the Order.)

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

This Order brings into force the *Calculation of Default Contribution Rates Regulations*.

Le décret fixe la date d'entrée en vigueur du *Règlement sur le calcul des taux de cotisation implicites*.

^a S.C. 1997, c. 40, ss. 95(2) and (3)

^b S.C. 1997, c. 40, s. 96(1)

^c SOR/98-593

^a L.C. 1997, ch. 40, par. 95(2) et (3)

^b L.C. 1997, ch. 40, par. 96(1)

^c DORS/98-593

Registration
SI/2001-66 6 June, 2001

Enregistrement
TR/2001-66 6 juin 2001

CANADIAN INSTITUTES OF HEALTH RESEARCH ACT

LOI SUR LES INSTITUTS DE RECHERCHE EN SANTÉ DU CANADA

Order Fixing May 31, 2001 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Act

Décret fixant au 31 mai 2001 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi

P.C. 2001-893 17 May, 2001

C.P. 2001-893 17 mai 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to section 52 of the *Canadian Institutes of Health Research Act*, assented to on April 13, 2000, being chapter 6 of the Statutes of Canada, 2000, hereby fixes May 31, 2001 as the day on which sections 40, 41, 43, 45, 47, 49 and 51 of that Act come into force.

Sur recommandation du ministre de la Santé et en vertu de l'article 52 de la *Loi sur les Instituts de recherche en santé du Canada*, sanctionnée le 13 avril 2000, chapitre 6 des Lois du Canada (2000), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 31 mai 2001 la date d'entrée en vigueur des articles 40, 41, 43, 45, 47, 49 et 51 de cette loi.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The *Canadian Institutes of Health Research Act* was assented to on April 13, 2000. The Act establishes an agency, the Canadian Institutes of Health Research, for the purpose of promoting health research in Canada, including the provision of funding for such research. Section 40 of the Act terminates the appointment of members and the President of the existing health research funding agency, the Medical Research Council, section 51 repeals the *Medical Research Council Act* and sections 41, 43, 45, 47 and 49 provide for consequential amendments to other Acts.

The Order brings sections 40, 41, 43, 45, 47, 49 and 51 of the Act into force on May 31, 2001.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

La *Loi sur les Instituts de recherche en santé du Canada* a été sanctionnée le 13 avril 2000. Elle crée un organisme, appelé Instituts de recherche en santé du Canada, qui a pour mission de promouvoir la recherche dans le domaine de la santé au Canada, notamment par le financement de cette recherche. L'article 40 de la Loi met fin aux mandats des membres et du président de l'actuel organisme de financement de la recherche en santé, le Conseil de recherches médicales; l'article 51 abroge la *Loi sur le Conseil de recherches médicales* et les articles 41, 43, 45, 47 et 49 apportent des modifications corrélatives à d'autres lois.

Le décret fixe au 31 mai 2001 la date d'entrée en vigueur des articles 40, 41, 43, 45, 47, 49 et 51 de la Loi.

Registration

SI/2001-67 6 June, 2001

AN ACT TO AMEND THE NATIONAL DEFENCE ACT AND TO MAKE CONSEQUENTIAL AMENDMENTS TO OTHER ACTS

Order Fixing May 28, 2001 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Act

P.C. 2001-894 17 May, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Defence, pursuant to section 128 of *An Act to amend the National Defence Act and to make consequential amendments to other Acts*, assented to on December 10, 1998, being chapter 35 of the Statutes of Canada, 1998, hereby fixes May 28, 2001 as the day on which sections 4 and 107 of that Act come into force.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The Order fixes May 28, 2001 as the day on which sections 4 and 107 of *An Act to amend the National Defence Act and to make consequential amendments to other Acts* come into force.

Enregistrement

TR/2001-67 6 juin 2001

LOI MODIFIANT LA LOI SUR LA DÉFENSE NATIONALE ET D'AUTRES LOIS EN CONSÉQUENCE

Décret fixant au 28 mai 2001 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi

C.P. 2001-894 17 mai 2001

Sur recommandation du ministre de la Défense nationale et en vertu de l'article 128 de la *Loi modifiant la Loi sur la défense nationale et d'autres lois en conséquence*, sanctionnée le 10 décembre 1998, chapitre 35 des Lois du Canada (1998), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 28 mai 2001 la date d'entrée en vigueur des articles 4 et 107 de cette loi.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le décret fixe au 28 mai 2001 la date d'entrée en vigueur des articles 4 et 107 de la *Loi modifiant la Loi sur la défense nationale et d'autres lois en conséquence*.

Registration
SI/2001-68 6 June, 2001

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Hampton Place and Taylor Way Remission Order

P.C. 2001-895 17 May, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)^a of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *Hampton Place and Taylor Way Remission Order*.

HAMPTON PLACE AND TAYLOR WAY REMISSION ORDER

REMISSION OF GOODS AND SERVICES TAX

1. Subject to section 2, remission is hereby granted to the purchaser of a condominium unit located at a municipal address set out in column 1 of the schedule, on a leased strata lot indicated in column 2, of an amount equal to the tax paid under Part IX of the *Excise Tax Act* in respect of the purchase of that condominium unit and for which no tax was payable.

CONDITION

2. Remission is granted on condition that
- the amount applied for has not been otherwise rebated, credited or remitted; and
 - a written claim for the remission is made to the Minister of National Revenue within two years after the date of this Order.

SCHEDULE

(Section 1)

Item	Column 1 Municipal address	Column 2 Legal description
1.	5605 Hampton Place, Vancouver B.C.	Strata lots 1 through 72, District Lot 6494, Plan LMS2846
2.	5615 Hampton Place, Vancouver B.C.	Strata lots 1 through 85, District Lot 6494, Plan LMS2711
3.	5650 Hampton Place, Vancouver B.C.	Strata lots 1 through 32, District Lot 6494, Plan LMS1415
4.	5657 Hampton Place, Vancouver B.C.	Strata lots 1 through 58, District Lot 6494, Plan LMS3274
5.	5683 Hampton Place, Vancouver B.C.	Strata lots 1 through 54, District Lot 6494, Plan LMS2962
6.	5735 Hampton Place, Vancouver B.C.	Strata lots 1 through 133, District Lot 6494, Plan LMS2185
7.	5760 Hampton Place, Vancouver B.C.	Strata lots 1 through 73, District Lot 6494, Plan LMS675
8.	5775 Hampton Place, Vancouver B.C.	Strata lots 1 through 97, District Lot 6494, Plan LMS1791
9.	5835 Hampton Place, Vancouver B.C.	Strata lots 1 through 139, District Lot 6494, Plan LMS780

Enregistrement
TR/2001-68 6 juin 2001

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise visant Hampton Place et Taylor Way

C.P. 2001-895 17 mai 2001

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, prend le *Décret de remise visant Hampton Place et Taylor Way*, ci-après.

DÉCRET DE REMISE VISANT HAMPTON PLACE ET TAYLOR WAY

REMISE DE LA TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES

1. Sous réserve de l'article 2, remise est accordée à l'acheteur d'un condominium situé à l'adresse municipale indiquée à la colonne 1 de l'annexe, sur un lot de copropriété loué indiqué à la colonne 2, d'une somme égale à la taxe payée aux termes de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* relativement à l'achat de ce condominium pour lequel aucune taxe n'était à payer.

CONDITIONS

2. La remise est accordée aux conditions suivantes :
- la somme demandée n'a pas par ailleurs donné lieu à un remboursement, une remise ou un crédit;
 - une demande de remise est présentée par écrit au ministre du Revenu national dans les deux ans suivant la date du présent décret.

ANNEXE

(article 1)

Article	Colonne 1 Adresse municipale	Colonne 2 Description officielle
1.	5605, Hampton Place, Vancouver, C.-B.	Lots de copropriété 1 à 72, lot régional 6494, plan LMS2846
2.	5615, Hampton Place, Vancouver, C.-B.	Lots de copropriété 1 à 85, lot régional 6494, plan LMS2711
3.	5650, Hampton Place, Vancouver, C.-B.	Lots de copropriété 1 à 32, lot régional 6494, plan LMS1415
4.	5657, Hampton Place, Vancouver, C.-B.	Lots de copropriété 1 à 58, lot régional 6494, plan LMS3274
5.	5683, Hampton Place, Vancouver, C.-B.	Lots de copropriété 1 à 54, lot régional 6494, plan LMS2962
6.	5735, Hampton Place, Vancouver, C.-B.	Lots de copropriété 1 à 133, lot régional 6494, plan LMS2185
7.	5760, Hampton Place, Vancouver, C.-B.	Lots de copropriété 1 à 73, lot régional 6494, plan LMS675
8.	5775, Hampton Place, Vancouver, C.-B.	Lots de copropriété 1 à 97, lot régional 6494, plan LMS1791
9.	5835, Hampton Place, Vancouver, C.-B.	Lots de copropriété 1 à 139, lot régional 6494, plan LMS780

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

SCHEDULE—*Continued*

Column 1		Column 2
Item	Municipal address	Legal description
10.	5880 Hampton Place, Vancouver B.C.	Strata lots 1 through 87, District Lot 6494, Plan LMS365
11.	328 Taylor Way, West Vancouver B.C.	Strata lots 112 through 181, District Lot 1039, Plan LMS445
12.	338 Taylor Way, West Vancouver B.C.	Strata lots 1 through 111, District Lot 1039, Plan LMS445

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

In 1998, the Tax Court of Canada ruled that purchasers of condominium units located on leased land at Hampton Place and Taylor Way in Vancouver and West Vancouver, British Columbia, should not have been required to pay the goods and services tax. As a result, many purchasers of those condominium units applied for, and received, rebates of tax paid in error.

However, some purchasers of those condominium units had followed previous inaccurate advice from Canada Customs and Revenue Agency officials not to apply for a rebate, and those persons became statute-barred from claiming rebates after the court had rendered its decision.

This Order remits tax paid in error to the statute-barred purchasers of condominium units at Hampton Place and Taylor Way.

ANNEXE (*suite*)

Colonne 1		Colonne 2
Article	Adresse municipale	Description officielle
10.	5880, Hampton Place, Vancouver, C.-B.	Lots de copropriété 1 à 87, lot régional 6494, plan LMS365
11.	328, Taylor Way, West Vancouver, C.-B.	Lots de copropriété 112 à 181, lot régional 1039, plan LMS445
12.	338, Taylor Way, West Vancouver, C.-B.	Lots de copropriété 1 à 111, lot régional 1039, plan LMS445

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

En 1998, la Cour canadienne de l'impôt a statué que les acheteurs de condominiums situés sur des lots loués à Hampton Place et à Taylor Way, à Vancouver et West Vancouver (Colombie-Britannique), n'étaient pas tenus de payer la taxe sur les produits et services. En conséquence, plusieurs des acheteurs de ces condominiums ont demandé, et obtenu, un remboursement de la taxe payée par erreur.

Cependant, certains de ces acheteurs, sur le conseil erroné de fonctionnaires de l'Agence des douanes et du revenu du Canada, n'ont pas demandé de remboursement, et leur droit de le faire était prescrit lorsque la Cour a rendu sa décision.

Le décret accorde, aux acheteurs de condominiums à Hampton Place et Taylor Way dont le droit de demander un remboursement est prescrit, la remise de la taxe payée par erreur.

Registration
SI/2001-69 6 June, 2001

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Certain Road Vehicle Supply Remission Order

P.C. 2001-896 17 May, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)^a of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *Certain Road Vehicle Supply Remission Order*.

CERTAIN ROAD VEHICLE SUPPLY REMISSION ORDER

INTERPRETATION

1. (1) The definitions in this section apply in this Order.
- “Act” means the *Excise Tax Act*. (*Loi*)
- “Indian” has the same meaning as in subsection 2(1) of the *Indian Act*. (*Indien*)
- “reserve” means
- (a) a reserve within the meaning of subsection 2(1) of the *Indian Act*;
 - (b) Category IA or IA-N lands as defined in subsection 2(1) of the *Cree-Naskapi (of Quebec) Act*; or
 - (c) an Indian settlement as defined in either the *Indians and Bands on certain Indian Settlements Remission Order* or the *Indians and Bands on Certain Indian Settlements Remission Order (1997)*. (*réserve*)
- “road vehicle” means a motor vehicle than can be driven on a highway, other than a vehicle that runs only on rails or an electrically propelled wheelchair, and includes a trailer, semi-trailer or a detachable axle. (*véhicule routier*)
- “tax” means the goods and services tax imposed under Division II of Part IX of the Act. (*taxe*)

(2) All other words and expressions have the same meaning as in subsection 123(1) of the Act.

REMISSION

2. Subject to section 3, remission is hereby granted to an Indian of tax paid on the supply of a road vehicle acquired in Quebec during the period beginning on December 1, 1998 and ending on January 31, 2000.

CONDITIONS

3. Remission is granted on condition that
- (a) the road vehicle was acquired by an Indian outside a reserve for the personal use and consumption of the Indian, and, except where the Indian is a small supplier, not for use in a commercial activity of the Indian;
 - (b) the road vehicle was not delivered to a reserve;

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

Enregistrement
TR/2001-69 6 juin 2001

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise visant certaines fournitures de véhicule routier

C.P. 2001-896 17 mai 2001

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, prend le *Décret de remise visant certaines fournitures de véhicule routier*, ci-après.

DÉCRET DE REMISE VISANT CERTAINES FOURNITURES DE VÉHICULE ROUTIER

DÉFINITIONS

1. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent décret.
- « Indien » S'entend au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les Indiens*. (*Indien*)
- « Loi » La *Loi sur la taxe d'accise*. (*Act*)
- « réserve » Selon le cas :
- a) réserve au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les Indiens*;
 - b) terre de catégorie IA ou IA-N au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les Cris et les Naskapis du Québec*;
 - c) établissement indien au sens du *Décret de remise visant les Indiens et les bandes dans certains établissements indiens* ou du *Décret de remise visant les Indiens et les bandes dans certains établissements indiens (1997)*. (*réserve*)
- « taxe » La taxe sur les produits et services prévue à la section II de la partie IX de la Loi. (*tax*)
- « véhicule routier » Véhicule motorisé pouvant circuler sur un chemin. Y sont assimilés les remorques, les semi-remorques et les essieux amovibles; sont exclus les véhicules pouvant circuler uniquement sur rails et les fauteuils roulants électriques. (*road vehicle*)

(2) Les autres termes du présent décret s'entendent au sens du paragraphe 123(1) de la Loi.

REMISE

2. Sous réserve de l'article 3, remise est accordée à tout Indien de la taxe qu'il a payée sur la fourniture d'un véhicule routier acquis au Québec au cours de la période commençant le 1^{er} décembre 1998 et se terminant le 31 janvier 2000.

CONDITIONS

3. La remise est accordée si les conditions suivantes sont remplies :
- a) le véhicule routier a été acquis par un Indien à l'extérieur d'une réserve pour usage personnel ou, s'il est un petit fournisseur, pour une activité commerciale;
 - b) le véhicule routier a été livré à l'extérieur d'une réserve;

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

(c) the tax paid has not been otherwise rebated, refunded or remitted under the Act or the *Financial Administration Act*; and
(d) an application for remission is submitted in writing to the Minister of National Revenue within one year after the coming into force of this Order, together with the following documentation:

(i) a copy of the Certificate of Indian Status card issued to the Indian by the Department of Indian Affairs and Northern Development,

(ii) a copy of the invoice or agreement relating to the supply of the road vehicle, stating the name and address of the supplier, the date of the supply, the name of the Indian, the value of the consideration paid for the supply and a sufficiently detailed description of the road vehicle, including its vehicle identification number, and

(iii) proof that the tax payable on the supply of the road vehicle has been paid.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order will remit the goods and services tax (GST) to certain Indians in circumstances where tax relief would not apply because road vehicles that had been purchased off-reserve in Quebec between December 1, 1998 and January 31, 2000 were not delivered to a reserve.

As a result of misinformation, the Indians had been assured that they were eligible to receive a refund of the tax paid. The government of Quebec has made a similar remission order to remit the Quebec sales tax to eligible Indians.

c) la taxe n'a pas été autrement remboursée ou remise en vertu de la Loi ou de la *Loi sur la gestion des finances publiques*;

d) la demande de remise est présentée par écrit au ministre du Revenu national dans l'année suivant la date de prise du présent décret, accompagnée des documents suivants :

(i) une copie du certificat de statut indien délivré à l'Indien par le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien,

(ii) une copie de la facture ou de la convention relative à la fourniture du véhicule routier, indiquant le nom et l'adresse du fournisseur, la date de la fourniture, le nom de l'Indien, la valeur de la contrepartie et une description suffisamment détaillée du véhicule routier, y compris son numéro d'identification,

(iii) une preuve du paiement de la taxe sur la fourniture du véhicule routier.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le décret accorde une remise de la taxe sur les produits et services (TPS) à certains Indiens dans des circonstances où l'allégement fiscal ne s'applique pas parce que les véhicules routiers achetés à l'extérieur d'une réserve entre le 1^{er} décembre 1998 et le 31 janvier 2000 n'ont pas été livrés dans une réserve.

À la suite de renseignements erronés, les Indiens étaient convaincus qu'ils avaient droit au remboursement de la taxe payée. Le gouvernement du Québec a pris un décret de remise semblable afin de remettre la taxe de vente du Québec aux Indiens admissibles.

Registration
SI/2001-70 6 June, 2001

Enregistrement
TR/2001-70 6 juin 2001

OTHER THAN STATUTORY AUTHORITY

AUTORITÉ AUTRE QUE STATUAIRE

Proclamation Designating the “Fire Prevention Week”

Proclamation désignant la « Semaine de prévention des incendies »

ADRIENNE CLARKSON

ADRIENNE CLARKSON

[L.S.]

[L.S.]

Canada

Canada

Elizabeth the Second, by the Grace of God of the United Kingdom, Canada and Her other Realms and Territories QUEEN, Head of the Commonwealth, Defender of the Faith.

Elizabeth Deux, par la Grâce de Dieu, REINE du Royaume-Uni, du Canada et de ses autres royaumes et territoires, Chef du Commonwealth, Défenseur de la Foi.

To all to Whom these Presents shall come or whom the same may in any way concern,

À tous ceux à qui les présentes parviennent ou qu'icelles peuvent de quelque manière concerner,

Greeting:

Salut :

A Proclamation

Proclamation

Whereas many dedicated citizens have joined with volunteer, professional and industrial fire safety personnel as “Partners in Fire Prevention” in a relentless effort to minimize loss to life, destruction of property and damage to the environment;

Vu que de nombreux citoyens dévoués ont épousé la cause des sapeurs-pompiers bénévoles et des services d'incendie professionnels et industriels en qualité de « partenaires dans la prévention des incendies » afin de réduire au minimum les pertes de vie, la destruction de biens et le dommage à l'environnement;

And whereas fire losses in Canada remain unacceptably high in comparison with those in other industrialized nations thereby necessitating improved fire prevention measures;

Vu que les pertes attribuables aux incendies au Canada demeurent beaucoup trop élevées par rapport à celles enregistrées dans d'autres pays industrialisés et que, par conséquent, de meilleures mesures de prévention s'imposent;

And whereas it is desirable that information on fire causes and recommended preventive measures be disseminated during a specific period of the year;

Vu l'opportunité de diffuser, pendant une période déterminée de l'année, des renseignements sur les causes des incendies et les mesures préventives recommandées;

And whereas the 2001 fire prevention theme for this period is:

Vu que le thème portant sur la prévention des incendies en 2001 est

“COVER THE BASES AND STRIKE OUT FIRE”;

« REMPLISSEZ LES BUTS ET FAITES ÉCHEC AU FEU »

Now Know You that We, by and with the advice of Our Privy Council for Canada, have thought fit to designate and do designate the week commencing SUNDAY, THE SEVENTH OF OCTOBER, AND ENDING ON SATURDAY, THE THIRTEENTH OF OCTOBER, in the present year as

Sachez donc maintenant que, sur et avec l'avis de Notre Conseil privé pour le Canada, Nous avons cru bon de désigner et Nous désignons à titre de

“FIRE PREVENTION WEEK”

« SEMAINE DE PRÉVENTION DES INCENDIES »

and further, in appreciation of the many services rendered by the members of the Fire Service of Canada, that MONDAY the EIGHTH OF OCTOBER be designated as FIRE SERVICE RECOGNITION DAY.

la semaine commençant le DIMANCHE SEPT OCTOBRE, et expirant le SAMEDI TREIZE OCTOBRE, de la présente année; de plus, Nous décrétons que le LUNDI HUIT OCTOBRE soit désigné JOUR EN HOMMAGE AU PERSONNEL DE SÉCURITÉ-INCENDIE en reconnaissance des nombreux bienfaits que les services d'incendie du Canada rendent à la collectivité.

And We do recommend to all Our Loving Subjects that during Fire Prevention Week, federal, provincial and municipal authorities intensify their fire prevention activities.

Et Nous recommandons à tous Nos féaux sujets que, durant ladite semaine, les services fédéraux, provinciaux et municipaux intensifient leurs activités de prévention contre l'incendie.

Of All Which Our Loving Subjects and all others whom these Presents may concern are hereby required to take notice and to govern themselves accordingly.

De ce qui précède, Nos féaux sujets et tous ceux que les présentes peuvent concerner sont par les présentes requis de prendre connaissance et d'agir en conséquence.

In Testimony Whereof, We have caused these Our Letters to be made Patent and the Great Seal of Canada to be hereunto affixed. Witness: Our Right Trusty and Well-beloved Adrienne Clarkson, Chancellor and Principal Companion of Our Order of Canada, Chancellor and Commander of Our Order of Military Merit, Governor General and Commander-in-Chief of Canada.

At Our Government House, in Our City of Ottawa, this sixteenth day of May in the year of Our Lord two thousand and one and in the fiftieth year of Our Reign.

By Command,
V. PETER HARDER
Deputy Registrar General of Canada
MORRIS ROSENBERG
Deputy Attorney General of Canada

En Foi de Quoi, Nous avons fait délivrer Nos présentes lettres patentes et y avons fait apposer le grand sceau du Canada. Témoin : Notre très fidèle et bien-aimée Adrienne Clarkson, Chancelière et Compagnon principal de Notre Ordre du Canada, Chancelière et Commandeur de Notre Ordre du Mérite militaire, Gouverneure générale et Commandante en chef du Canada.

À Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre ville d'Ottawa, ce seizième jour de mai de l'an de grâce deux mille un, cinquantième de Notre règne.

Par Ordre,
Sous-registraire général du Canada
V. PETER HARDER
Sous-procureur général du Canada
MORRIS ROSENBERG

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration No.	P.C. 2001	Department	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2001-176		Transport	Regulations Amending the Air Services Charges Regulations	990
SOR/2001-177	891	Finance	Assessment of Financial Institutions Regulations, 2001	1014
SOR/2001-178	897	Public Works and Government Services	Regulations Amending the Letter Mail Regulations	1024
SOR/2001-179	898	Transport	Regulations Amending the Life Saving Equipment Regulations	1026
SOR/2001-180	899	Environment Health	Regulations Amending the New Substances Notification Regulations	1057
SOR/2001-181	902	Health	Regulations Amending the Food and Drug Regulations (907 — Linguistic Harmonization)	1064
SOR/2001-182		Justice	Proclamation establishing three different time zones in Nunavut, for the purposes of the definition of “standard time” in the Interpretation Act	1066
SOR/2001-183	922	Prime Minister Public Service Commission	Special Appointment Regulations, No. 2001-5	1068
SOR/2001-184	924	Prime Minister Public Service Commission	Special Appointment Regulations, No. 2001-6	1069
SOR/2001-185	927	Prime Minister Public Service Commission	Special Appointment Regulations, No. 2001-7	1070
SOR/2001-186	929	Prime Minister Public Service Commission	Special Appointment Regulations, No. 2001-8	1071
SI/2001-63	888	Human Resources Development	Order Fixing the Dates of the Coming into Force of Certain Sections of An Act to amend the Employment Insurance Act and the Employment Insurance (Fishing) Regulations	1072
SI/2001-64	890	Finance	Order Fixing June 1, 2001 as the Date of the Coming into Force of Section 23 of the Office of the Superintendent of Financial Institutions Act	1073
SI/2001-65	892	Finance	Order Fixing May 21, 2001 as the Date of the Coming into Force of the Calculation of Default Contribution Rates Regulations	1074
SI/2001-66	893	Health	Order Fixing May 31, 2001 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Canadian Institutes of Health Research Act	1075
SI/2001-67	894	National Defence	Order Fixing May 28, 2001 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of An Act to amend the National Defence Act and to make consequential amendments to other Acts	1076
SI/2001-68	895	National Revenue	Hampton Place and Taylor Way Remission Order	1077
SI/2001-69	896	National Revenue	Certain Road Vehicle Supply Remission Order	1079
SI/2001-70		Labour	Proclamation Designating the “Fire Prevention Week”	1081

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
Air Services Charges Regulations—Regulations Amending..... Aeronautics Act	SOR/2001-176	15/05/01	990	
Assessment of Financial Institutions Regulations, 2001 Office of the Superintendent of Financial Institutions Act	SOR/2001-177	17/05/01	1014	n
Certain Road Vehicle Supply Remission Order Financial Administration Act	SI/2001-69	06/06/01	1079	n
Fixing June 1, 2001 as the Date of the Coming into Force of Section 23 of the Office of the Superintendent of Financial Institutions Act—Order Certain laws relating to financial institutions (An Act to amend)	SI/2001-64	06/06/01	1073	
Fixing May 21, 2001 as the Date of the Coming into Force of the Calculation of Default Contribution Rates Regulations—Order Canada Pension Plan	SI/2001-65	06/06/01	1074	
Fixing May 28, 2001 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Act—Order National Defence Act and to make consequential amendments to other Acts (An Act to amend)	SI/2001-67	06/06/01	1076	
Fixing May 31, 2001 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Act—Order Canadian Institutes of Health Research Act	SI/2001-66	06/06/01	1075	
Fixing the Dates of the Coming into Force of Certain Sections of the Act—Order ... Employment Insurance Act and the Employment Insurance (Fishing) Regulations (An Act to amend)	SI/2001-63	06/06/01	1072	
Food and Drug Regulations (907 — Linguistic Harmonization) —Regulations Amending Food and Drugs Act	SOR/2001-181	17/05/01	1064	
Hampton Place and Taylor Way Remission Order Financial Administration Act	SI/2001-68	06/06/01	1077	n
Letter Mail Regulations—Regulations Amending Canada Post Corporation Act	SOR/2001-178	17/05/01	1024	
Life Saving Equipment Regulations—Regulations Amending Canada Shipping Act	SOR/2001-179	17/05/01	1026	
New Substances Notification Regulations—Regulations Amending Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2001-180	17/05/01	1057	
Proclamation Designating the “Fire Prevention Week” Other Than Statutory Authority	SI/2001-70	06/06/01	1081	
Proclamation establishing three different time zones in Nunavut, for the purposes of the definition of “standard time” in the Interpretation Act Interpretation Act	SOR/2001-182	23/05/01	1066	
Special Appointment Regulations, No. 2001-5 Public Service Employment Act	SOR/2001-183	28/05/01	1068	n
Special Appointment Regulations, No. 2001-6 Public Service Employment Act	SOR/2001-184	28/05/01	1069	n
Special Appointment Regulations, No. 2001-7 Public Service Employment Act	SOR/2001-185	28/05/01	1070	n
Special Appointment Regulations, No. 2001-8 Public Service Employment Act	SOR/2001-186	28/05/01	1071	n

TABLE DES MATIÈRES DORS: Textes réglementaires (Règlements)
TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

N° d'enregistrement.	C.P. 2001	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2001-176		Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les redevances des services aéronautiques.....	990
DORS/2001-177	891	Finances	Règlement de 2001 sur les cotisations des institutions financières.....	1014
DORS/2001-178	897	Travaux publics et Services gouvernementaux	Règlement modifiant le Règlement sur les envois poste-lettre.....	1024
DORS/2001-179	898	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur l'équipement de sauvetage.....	1026
DORS/2001-180	899	Environnement Santé	Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles.....	1057
DORS/2001-181	902	Santé	Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (907 — harmonisation linguistique).....	1064
DORS/2001-182		Justice	Proclamation établissant trois fuseaux horaires pour le Nunavut, aux fins de la définition « heure normale » à la Loi d'interprétation.....	1066
DORS/2001-183	922	Premier ministre Commission de la fonction publique	Règlement n° 2001-5 portant affectation spéciale.....	1068
DORS/2001-184	924	Premier ministre Commission de la fonction publique	Règlement n° 2001-6 portant affectation spéciale.....	1069
DORS/2001-185	927	Premier ministre Commission de la fonction publique	Règlement n° 2001-7 portant affectation spéciale.....	1070
DORS/2001-186	929	Premier ministre Commission de la fonction publique	Règlement n° 2001-8 portant affectation spéciale.....	1071
TR/2001-63	888	Développement des ressources humaines	Décret fixant les dates d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi modifiant la Loi sur l'assurance-emploi et le Règlement sur l'assurance-emploi (pêche).....	1072
TR/2001-64	890	Finances	Décret fixant au 1 ^{er} juin 2001 la date d'entrée en vigueur de l'article 23 de la Loi sur le Bureau du surintendant des institutions financières.....	1073
TR/2001-65	892	Finances	Décret fixant au 21 mai 2001 la date d'entrée en vigueur du Règlement sur le calcul des taux de cotisation implicites.....	1074
TR/2001-66	893	Santé	Décret fixant au 31 mai 2001 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi sur les Instituts de recherche en santé au Canada.....	1075
TR/2001-67	894	Défense nationale	Décret fixant au 28 mai 2001 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi modifiant la Loi sur la défense nationale et d'autres lois en conséquence.....	1076
TR/2001-68	895	Revenu national	Décret de remise visant Hampton Place et Taylor Way.....	1077
TR/2001-69	896	Revenu national	Décret de remise visant certaines fournitures de véhicule routier.....	1079
TR/2001-70		Travail	Proclamation désignant la « Semaine de prévention des incendies ».....	1081

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
Affectation spéciale — Règlement n° 2001-5 Emploi dans la fonction publique (Loi)	DORS/2001-183	28/05/01	1068	n
Affectation spéciale — Règlement n° 2001-6 Emploi dans la fonction publique (Loi)	DORS/2001-184	28/05/01	1069	n
Affectation spéciale — Règlement n° 2001-7 Emploi dans la fonction publique (Loi)	DORS/2001-185	28/05/01	1070	n
Affectation spéciale — Règlement n° 2001-8 Emploi dans la fonction publique (Loi)	DORS/2001-186	28/05/01	1071	n
Aliments et drogues (907 — harmonisation linguistique) — Règlement modifiant le Règlement..... Aliments et drogues (Loi)	DORS/2001-181	17/05/01	1064	
Certaines fournitures de véhicule routier — Décret de remise Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2001-69	06/06/01	1079	n
Cotisations des institutions financières — Règlement de 2001 Bureau du surintendant des institutions financières (Loi)	DORS/2001-177	17/05/01	1014	n
Envois poste-lettre — Règlement modifiant le Règlement Société canadienne des postes (Loi)	DORS/2001-178	17/05/01	1024	
Équipement de sauvetage— Règlement modifiant le Règlement..... Marine marchande du Canada (Loi)	DORS/2001-179	17/05/01	1026	
Fixant au 1 ^{er} juin 2001 la date d'entrée en vigueur de l'article 23 de la Loi sur le Bureau du surintendant des institutions financières — Décret Législation relative aux institutions financières (Loi modifiant)	TR/2001-64	06/06/01	1073	
Fixant au 21 mai 2001 la date d'entrée en vigueur du Règlement sur le calcul des taux de cotisation implicites — Décret..... Régime de pensions du Canada	TR/2001-65	06/06/01	1074	
Fixant au 28 mai 2001 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi — Décret..... Défense nationale et d'autres lois en conséquence (Loi modifiant la Loi)	TR/2001-67	06/06/01	1076	
Fixant au 31 mai 2001 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi — Décret..... Instituts de recherche en santé au Canada (Loi)	TR/2001-66	06/06/01	1075	
Fixant les dates d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi — Décret Assurance-emploi et le Règlement sur l'assurance-emploi (pêche) (Loi modifiant la Loi)	TR/2001-63	06/06/01	1072	
Hampton Place et Taylor Way — Décret de remise..... Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2001-68	06/06/01	1077	n
Les redevances des services aéronautiques — Règlement modifiant le Règlement ... Aéronautique (Loi)	DORS/2001-176	15/05/01	990	
Proclamation désignant la « Semaine de prévention des incendies » Autorité autre que statutaire	TR/2001-70	06/06/01	1081	
Proclamation établissant trois fuseaux horaires pour le Nunavut, aux fins de la définition « heure normale » à la Loi d'interprétation Interprétation (Loi)	DORS/2001-182	23/05/01	1066	
Renseignements concernant les substances nouvelles — Règlement modifiant le Règlement..... Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)	DORS/2001-180	17/05/01	1057	



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

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