

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, NOVEMBER 28, 2007

OTTAWA, LE MERCREDI 28 NOVEMBRE 2007

Statutory Instruments 2007

Textes réglementaires 2007

SOR/2007-247 to 265 and SI/2007-105 and 106

DORS/2007-247 à 265 et TR/2007-105 et 106

Pages 2340 to 2426

Pages 2340 à 2426

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 10, 2007, and at least every second Wednesday thereafter.

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

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

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

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

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

AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* Partie II est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 10 janvier 2007, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

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

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

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

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

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

Registration
SOR/2007-247 November 6, 2007

PILOTAGE ACT

**Order Amending the Proposed Regulations
Amending the Laurentian Pilotage Authority
Regulations**

Whereas the Laurentian Pilotage Authority, pursuant to subsection 20(3) of the *Pilotage Act*, published the proposed *Regulations Amending the Laurentian Pilotage Authority Regulations* in the *Canada Gazette*, Part I on March 3, 2007, because it proposes to make certain portions of those Regulations under paragraph 20(1)(f) of that Act;

Whereas notices of objection to the proposed Regulations setting out the grounds therefor were filed with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities pursuant to subsection 21(1) of the *Pilotage Act*;

Whereas an investigation has been made of the proposed Regulations, including consultations with interested parties, and the person appointed to make the investigation has sent a report to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities recommending that the proposed Regulations be amended;

And whereas the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to subsection 21(4) of the *Pilotage Act*, may, by order, approve, amend or disapprove only those portions of the proposed Regulations in respect of which a notice of objection setting out the grounds therefor was filed pursuant to subsection 21(1) of that Act;

Therefore, the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, in accordance with subsection 21(4) of the *Pilotage Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Proposed Regulations Amending the Laurentian Pilotage Authority Regulations*.

Ottawa, November 5, 2007

LAWRENCE CANNON
*Minister of Transport,
Infrastructure and Communities*

**ORDER AMENDING THE PROPOSED REGULATIONS
AMENDING THE LAURENTIAN PILOTAGE
AUTHORITY REGULATIONS**

OVERVIEW

1. The Laurentian Pilotage Authority published the proposed *Regulations Amending the Laurentian Pilotage Authority Regulations* in the *Canada Gazette*, Part I, on March 3, 2007, in accordance with subsection 20(3) of the *Pilotage Act*. Notices of objection to the proposed regulations setting out the grounds therefor were filed with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under subsection 21(1) of that Act. The Minister had the proposed regulations investigated and decided to amend them as provided for in subsection 21(4) of the Act. This Order sets out the amendments to the proposed regulations. The Authority is therefore required under subsection 21(4) of the Act to make Regulations in accordance with this Order.

Enregistrement
DORS/2007-247 Le 6 novembre 2007

LOI SUR LE PILOTAGE

**Arrêté modifiant le projet de Règlement modifiant
le Règlement de l'Administration de pilotage des
Laurentides**

Attendu que, conformément au paragraphe 20(3) de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration de pilotage des Laurentides a publié dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 3 mars 2007, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides* parce qu'elle se propose de prendre certaines parties de celui-ci en vertu de l'alinéa 20(1)f) de cette loi;

Attendu que des avis d'opposition motivés à l'égard du projet de règlement ont été déposés auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités conformément au paragraphe 21(1) de la *Loi sur le pilotage*;

Attendu qu'une enquête a été faite relativement au projet de règlement, y compris la tenue de consultations avec les intéressés, et que la personne nommée pour faire l'enquête a remis au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités un rapport recommandant que ce dernier modifie le projet de règlement;

Attendu que le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités peut, par arrêté, en vertu du paragraphe 21(4) de la *Loi sur le pilotage*, approuver, modifier ou rejeter seulement les parties du projet de règlement à l'égard desquelles un avis d'opposition motivé a été déposé conformément au paragraphe 21(1) de cette loi,

À ces causes, en vertu du paragraphe 21(4) de la *Loi sur le pilotage*, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités prend l'*Arrêté modifiant le projet de Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides*, ci-après.

Ottawa, le 5 novembre 2007

*Le ministre des Transports,
de l'Infrastructure et des Collectivités*
LAWRENCE CANNON

**ARRÊTÉ MODIFIANT LE PROJET DE RÈGLEMENT
MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'ADMINISTRATION
DE PILOTAGE DES LAURENTIDES**

CONTEXTE

1. L'Administration de pilotage des Laurentides a publié dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 3 mars 2007, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides*, conformément au paragraphe 20(3) de la *Loi sur le pilotage*. Des avis d'opposition motivés à l'égard du projet de règlement ont été déposés, conformément au paragraphe 21(1) de cette loi, auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Le ministre a fait faire une enquête relativement au projet de règlement et a décidé de le modifier comme le prévoit le paragraphe 21(4) de la Loi. Le présent arrêté énonce les modifications du projet de règlement. L'Administration est alors tenue, en application du paragraphe 21(4) de la Loi, de prendre un règlement général en conséquence.

AMENDMENTS

2. (1) The proposed text for paragraph 26.1(d) of the *Laurentian Pilotage Authority Regulations*¹ in subsection 6(1) of the proposed *Regulations Amending the Laurentian Pilotage Authority Regulations*² is replaced by the following:

(d) have served as master of a ship that is over 70 m in length or over 2 000 tons gross tonnage for at least 18 months during the 60 months before the day on which the application is made;

(2) The proposed text for paragraph 26.1(f) of the *Laurentian Pilotage Authority Regulations*¹ in subsection 6(2) of the proposed *Regulations* is replaced by the following:

(f) obtain a mark of at least 70% on a written test given by the Board of Examiners on general knowledge of near coastal navigation, including knowledge of ship handling, navigational instruments, chartwork, meteorology and ice navigation on the St. Lawrence River.

3. The proposed text for paragraphs 26.2(c) and (d) of the *Laurentian Pilotage Authority Regulations*¹ in section 7 of the proposed *Regulations* is replaced by the following:

(c) either

(i) provide an attestation establishing that the applicant has successfully completed, at a recognized institution in Canada, an approved cadet training program in navigation listed in the document entitled *Approved Training Courses* (TP 10655), published by the Department of Transport, as amended from time to time, or

(ii) have served as a master of a ship that is over 70 m in length or over 2 000 tons gross tonnage for at least 18 months during the 60 months before the day on which the application is made;

(d) be the holder of a certificate of competency not lower than master, local voyage issued under the *Canada Shipping Act* or Master, Near Coastal, and have served on board a ship that is over 70 m in length or over 2 000 tons gross tonnage

(i) as a master for at least 10 months during the 24 months before the day on which the application is made, or

(ii) while holding a certificate referred to in this paragraph, as a deck watch officer for at least 20 months during the 48 months before the day on which the application is made; and

(e) obtain a mark of at least 70% on a written test given by the Board of Examiners on general knowledge of near coastal navigation, including knowledge of ship handling, navigational instruments, chartwork, meteorology, ice navigation on the St. Lawrence River and calculation of tides.

COMING INTO FORCE

4. This Order comes into force on the day on which it is made.

MODIFICATIONS

2. (1) Le texte proposé de l'alinéa 26.1d) du *Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides*¹, au paragraphe 6(1) du projet de *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides*², est remplacé par ce qui suit :

d) avoir servi à titre de capitaine d'un navire d'une longueur de plus de 70 m ou d'une jauge brute de plus de 2 000 tonneaux durant au moins 18 mois au cours des 60 mois qui précèdent la date de la demande;

(2) Le texte proposé de l'alinéa 26.1f) du *Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides*¹, au paragraphe 6(2) du même projet de règlement, est remplacé par ce qui suit :

f) obtenir la note minimale de 70 % au test écrit donné par le jury d'examen sur ses connaissances générales de la navigation à proximité du littoral, y compris sur ses connaissances de la manœuvre des navires, des instruments de navigation, de l'usage des cartes marines, de la météorologie et de la navigation dans les glaces sur le fleuve Saint-Laurent.

3. Le texte proposé des alinéas 26.2c) et d) du *Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides*¹, à l'article 7 du même projet de règlement, est remplacé par ce qui suit :

c) selon le cas :

(i) fournir une attestation établissant qu'il a réussi, dans un établissement reconnu au Canada, un programme de formation approuvé de cadets relatif à la navigation qui figure dans le document intitulé *Cours de formation approuvés* (TP 10655), publié par le ministère des Transports, avec ses modifications successives,

(ii) avoir servi à titre de capitaine d'un navire d'une longueur de plus de 70 m ou d'une jauge brute de plus de 2 000 tonneaux durant au moins 18 mois au cours des 60 mois qui précèdent la date de la demande;

d) être titulaire d'un certificat de compétence non inférieur à celui de capitaine, voyage local, délivré en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, ou de capitaine, à proximité du littoral, et avoir servi à bord d'un navire d'une longueur de plus de 70 m ou d'une jauge brute de plus de 2 000 tonneaux, selon le cas :

(i) à titre de capitaine durant au moins 10 mois au cours des 24 mois qui précèdent la date de la demande,

(ii) à titre d'officier de quart à la passerelle alors qu'il était titulaire d'un certificat de compétence visé au présent alinéa durant au moins 20 mois au cours des 48 mois qui précèdent la date de la demande;

e) obtenir la note minimale de 70 % au test écrit donné par le jury d'examen sur ses connaissances générales de la navigation à proximité du littoral, y compris sur ses connaissances de la manœuvre des navires, des instruments de navigation, de l'usage des cartes marines, de la météorologie, de la navigation dans les glaces sur le fleuve Saint-Laurent et du calcul des marées.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent arrêté entre en vigueur à la date de sa prise.

¹ C.R.C., c. 1268

² *Canada Gazette*, Part I, Vol. 141, No. 9, March 3, 2007

¹ C.R.C., ch. 1268

² *Gazette du Canada*, Partie I, vol. 141, n° 9, le 3 mars 2007

Registration
SOR/2007-248 November 7, 2007

BROADCASTING ACT

Regulations Amending the Broadcasting Distribution Regulations

Whereas, pursuant to subsection 10(3) of the *Broadcasting Act*^a, a copy of the proposed *Regulations Amending the Broadcasting Distribution Regulations*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 29, 2007, and a reasonable opportunity was thereby given to licensees and other interested persons to make representations to the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission with respect to the proposed Regulations;

Therefore, the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, pursuant to subsection 10(1) of the *Broadcasting Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Broadcasting Distribution Regulations*.

Gatineau, November 7, 2007

REGULATIONS AMENDING THE BROADCASTING DISTRIBUTION REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Paragraph 19(n) of the *Broadcasting Distribution Regulations*¹ is replaced by the following:

(n) any programming service that promotes a programming service distributed by the licensee and that meets the criteria set out in Broadcasting Public Notice CRTC 2007-74, dated July 5, 2007 and entitled *Previews and promotional channels*; and

2. Paragraph 33(k) of the Regulations is replaced by the following:

(k) any programming service that promotes a programming service distributed by the licensee and that meets the criteria set out in Broadcasting Public Notice CRTC 2007-74, dated July 5, 2007 and entitled *Previews and promotional channels*;

3. Paragraph 39(f) of the Regulations is replaced by the following:

(f) any programming service that promotes a programming service distributed by the licensee and that meets the criteria set out in Broadcasting Public Notice CRTC 2007-74, dated July 5, 2007 and entitled *Previews and promotional channels*; and

COMING INTO FORCE

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

Enregistrement
DORS/2007-248 Le 7 novembre 2007

LOI SUR LA RADIODIFFUSION

Règlement modifiant le Règlement sur la distribution de radiodiffusion

Attendu que, conformément au paragraphe 10(3) de la *Loi sur la radiodiffusion*^a, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur la distribution de radiodiffusion*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 29 septembre 2007 et que les titulaires de licences et autres intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes,

À ces causes, en vertu du paragraphe 10(1) de la *Loi sur la radiodiffusion*^a, le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la distribution de radiodiffusion*, ci-après.

Gatineau, le 7 novembre 2007

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA DISTRIBUTION DE RADIODIFFUSION

MODIFICATIONS

1. L'alinéa 19n) du Règlement sur la distribution de radiodiffusion¹ est remplacé par ce qui suit :

n) tout service de programmation faisant la promotion d'un service de programmation qu'il distribue et qui répond aux critères prévus dans l'avis public de radiodiffusion CRTC 2007-74 du 5 juillet 2007, intitulé *Séquences-annonces et canaux d'autopublicité*;

2. L'alinéa 33k) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

k) tout service de programmation faisant la promotion d'un service de programmation qu'il distribue et qui répond aux critères prévus dans l'avis public de radiodiffusion CRTC 2007-74 du 5 juillet 2007, intitulé *Séquences-annonces et canaux d'autopublicité*;

3. L'alinéa 39f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

f) tout service de programmation faisant la promotion d'un service de programmation qu'il distribue et qui répond aux critères prévus dans l'avis public de radiodiffusion CRTC 2007-74 du 5 juillet 2007, intitulé *Séquences-annonces et canaux d'autopublicité*;

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

^a S.C. 1991, c. 11
¹ SOR/97-555

^a L.C. 1991, ch. 11
¹ DORS/97-555

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

The purpose of the Regulations is to replace references to a 1995 Broadcasting Public Notice with references to one made in 2007.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du Règlement.)

Les modifications visent à remplacer la référence à un avis public de radiodiffusion établi en 1995 par un qui a été établi en 2007.

Registration
SOR/2007-249 November 15, 2007

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Regulations Amending the Canadian Chicken Licensing Regulations

Whereas the Governor in Council has, by the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, established Chicken Farmers of Canada (“CFC”) pursuant to subsection 16(1)^b of the *Farm Products Agencies Act*^c;

And whereas CFC has been empowered to implement a marketing plan pursuant to that Proclamation;

Therefore, Chicken Farmers of Canada, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*^c and section 11^d of the schedule to the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Chicken Licensing Regulations*.

Ottawa, Ontario, November 14, 2007

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN CHICKEN LICENSING REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definitions “licence” and “market development commitment period” in section 1 of the *Canadian Chicken Licensing Regulations*¹ are replaced by the following:

“licence” means a document issued by CFC to a person certifying that the person is a licensee. (*permis*)

“market development commitment period” means the period that spans the following three periods:

- (a) the period referred to in section 1 of the market development commitment form set out in Schedule 1;
- (b) the period referred to in the schedule to the *Canadian Chicken Marketing Quota Regulations* that immediately precedes the period referred to in paragraph (a); and
- (c) the period referred to in the schedule to the *Canadian Chicken Marketing Quota Regulations* that immediately follows the period referred to in paragraph (a). (*période d’engagement pour l’expansion du marché*)

(2) Paragraph (b) of the definition “Provincial Commodity Board” in section 1 of the Regulations is replaced by the following:

(b) the Province of Québec, Les Éleveurs de volailles du Québec;

^a SOR/79-158; SOR/98-244

^b S.C. 1993, c. 3, par. 13(b)

^c S.C. 1993, c. 3, s. 2

^d SOR/2002-1

¹ SOR/2002-22

Enregistrement
DORS/2007-249 Le 15 novembre 2007

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Règlement modifiant le Règlement sur l’octroi de permis visant les poulets du Canada

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)^a de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*^c, créé l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada;

Attendu que l’office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation, conformément à cette proclamation,

À ces causes, en vertu de l’alinéa 22(1)(f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et de l’article 11^d de l’annexe de la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*^c, l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l’octroi de permis visant les poulets du Canada*, ci-après.

Ottawa (Ontario), le 14 novembre 2007

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L’OCTROI DE PERMIS VISANT LES POULETS DU CANADA

MODIFICATIONS

1. (1) Les définitions de « période d’engagement pour l’expansion du marché » et « permis », à l’article 1 du *Règlement sur l’octroi de permis visant les poulets du Canada*¹, sont remplacés par ce qui suit :

« période d’engagement pour l’expansion du marché » Période qui s’étend sur les trois périodes suivantes :

- a) la période visée à l’article 1 du formulaire d’engagement pour l’expansion du marché figurant à l’annexe 1;
- b) la période visée à l’annexe du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets* qui précède immédiatement la période visée à l’alinéa a);
- c) la période visée à l’annexe du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets* qui suit immédiatement la période visée à l’alinéa a). (*market development commitment period*)

« permis » Document délivré par les PPC à une personne attestant qu’elle est titulaire d’un permis. (*licence*)

(2) L’alinéa b) de la définition « Office de commercialisation », à l’article 1 du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

b) au Québec, Les Éleveurs de volailles du Québec;

^a L.C. 1993, ch. 3, al. 13b)

^b L.C. 1993, ch. 3, art. 2

^c DORS/79-158; DORS/98-244

^d DORS/2002-1

¹ DORS/2002-22

(3) Paragraph (d) of the definition “Provincial Commodity Board” in section 1 of the Regulations is replaced by the following:

(d) the Province of New Brunswick, Chicken Farmers of New Brunswick;

(4) Paragraph (j) of the definition “Provincial Commodity Board” in section 1 of the Regulations is replaced by the following:

(j) the Province of Newfoundland and Labrador, the Newfoundland and Labrador Chicken Marketing Board. (*Office de commercialisation*)

(5) Paragraph (e) of the definition “Provincial Supervisory Board” in section 1 of the Regulations is replaced by the following:

(e) the Province of Manitoba, the Manitoba Farm Products Marketing Council;

(6) Section 1 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“mature chicken” means a mature female bird of the species *Gallus Domesticus* that does not have flexible cartilage at the posterior end of the breast or keel bone, tender meat or soft skin of smooth texture. (*poulet adulte*)

“spent fowl” means laying hens at the end of egg production or breeders at the end of breeding production. (*volaille de réforme*)

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

(b) pays to CFC the fee set out in section 6 for the licence; and

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

4. (1) Subject to sections 8 and 9, within 30 days after the receipt of a licence application in a form approved by CFC and the payment of the applicable fee set out in section 6, CFC shall issue a licence to a producer, producer-processor, primary processor, processor, dealer, retailer or transporter, engaged in the marketing of chicken in interprovincial or export trade.

(2) Paragraph 4(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) the name, address, telephone number, fax number and e-mail address of the applicant;

(3) Subsection 4(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) Every licence issued with an effective date after December 31, 2007 expires on December 31 of the fifth year after it was issued unless it is revoked before that day.

(4) Section 4 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (5):

(6) If a licensee sells or otherwise disposes of or discontinues their business prior to the expiry of the licence, the licensee shall return the licence to CFC and CFC shall revoke the licence.

4. (1) The portion of paragraph 5(1)(a) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(a) the licensee must report to CFC and to the Provincial Commodity Board or person authorized by CFC, within seven

(3) L’alinéa d) de la définition « Office de commercialisation, » à l’article 1 du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

d) au Nouveau-Brunswick, Les Producteurs de poulet du Nouveau-Brunswick;

(4) L’alinéa j) de la définition « Office de commercialisation », à l’article 1 du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

j) à Terre-Neuve-et-Labrador, le Newfoundland and Labrador Chicken Marketing Board. (*Provincial Commodity Board*)

(5) L’alinéa e) de la définition « Régie provinciale », à l’article 1 du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

e) au Manitoba, le Conseil manitobain de commercialisation des produits agricoles;

(6) L’article 1 du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« poulet adulte » Volaille femelle adulte de l’espèce *Gallus Domesticus* dont l’extrémité postérieure cartilagineuse du bréchet n’est pas flexible, dont la chair n’est pas tendre et dont la peau n’est ni souple ni lisse. (*mature chicken*)

« volaille de réforme » Les pondeuses ayant atteint la fin du cycle de production d’œufs ou les volailles de reproduction en fin de cycle de reproduction. (*spent fowl*)

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

b) de payer aux PPC les droits fixés à cet article pour ce permis;

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

4. (1) Sous réserve des articles 8 et 9, les PPC, dans les trente jours suivant la réception d’une demande présentée selon la formule approuvée par eux et contre paiement des droits applicables fixés à l’article 6, délivrent un permis à tout producteur, producteur-transformateur, transformateur primaire, transformateur, négociant, détaillant ou transporteur qui se livre à la commercialisation du poulet sur le marché interprovincial ou d’exportation.

(2) L’alinéa 4(2)(a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) les nom, adresse, numéros de téléphone et de télécopieur et adresse électronique du demandeur;

(3) Le paragraphe 4(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Tout permis portant une date d’entrée en vigueur postérieure au 31 décembre 2007 expire le 31 décembre de la cinquième année suivant la date de sa délivrance à moins d’avoir été annulé avant cette date.

(4) L’article 4 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (5), de ce qui suit :

(6) Tout titulaire de permis qui vend ou cède son entreprise ou y met fin avant la date d’expiration du permis le retourne aux PPC qui l’annulent.

4. (1) Le passage de l’alinéa 5(1)(a) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

a) le titulaire de permis doit faire parvenir un rapport aux PPC et à l’Office de commercialisation provincial autorisé ou à la

days after the end of each week of marketing, the number of head and the aggregate weight of live chicken marketed by the licensee in interprovincial and export trade during that week, indicating

(2) Paragraph 5(1)(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) the licensee must comply with all orders, regulations and rules of CFC and the provisions of the *Farm Products Agencies Act*;

(3) Paragraph 5(3)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) the licensee must submit a completed market development commitment form to CFC, or to any Provincial Commodity Board or person authorized by CFC, at least seven days before the day on which CFC allocates the quota for the period indicated in section 1 of the form;

(4) Paragraph 5(3)(f) of the Regulations is replaced by the following:

(f) sufficient information to allow CFC to determine that the licensee has complied with the conditions set out in paragraphs (d) and (e) must be provided by the licensee to CFC, or to any Provincial Commodity Board or person authorized by CFC to receive the information, within 21 days after each period that is described by paragraph (a), (b) or (c) of the definition “market development commitment period” in section 1 and included in the market development commitment period during which chicken produced under the market development quota was marketed;

(5) Paragraph 5(3)(i) of the Regulations is replaced by the following:

(i) within 21 days after each period (in this paragraph referred to as the “reporting period”) that is described by paragraph (a), (b) or (c) of the definition “market development commitment period” in section 1 and included in the market development commitment period during which chicken produced under the federal market development quota was marketed, the licensee must provide to CFC, or to any Provincial Commodity Board or person authorized by CFC, in respect of the chicken that was marketed under the licence during the reporting period, a report containing the following information, and the licensee must retain the documents relating to that information for six years after the date of the report:

- (i) a complete product description,
- (ii) the end-use product description,
- (iii) the identity of the purchaser,
- (iv) the province in which the chicken marketed was produced,
- (v) the date of marketing the chicken,
- (vi) the eviscerated weight in kilograms of the chicken marketed,
- (vii) the live weight equivalent in kilograms of the chicken marketed, and
- (viii) any other information relating to the marketing of the chicken by the licensee that CFC or any Provincial Commodity Board designated by CFC may direct;

(i.01) the licensee must retain the following documents, which will be reviewed by CFC at the end of each period within the market development commitment period, for six years after the

personne autorisée par les PPC, dans les sept jours suivant la fin de chaque semaine de commercialisation, du nombre et du poids total des poulets vivants commercialisés par lui sur le marché interprovincial et d’exportation, en y précisant :

(2) L’alinéa 5(1)(c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) il doit se conformer aux ordonnances, règlements et règles des PPC ainsi qu’à la *Loi sur les offices des produits agricoles*;

(3) L’alinéa 5(3)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) le titulaire doit remettre un formulaire d’engagement pour l’expansion du marché aux PPC, à un Office de commercialisation provincial autorisé par les PPC ou à une personne autorisée par les PPC au moins sept jours avant la date à laquelle ils allouent les contingents pour la période visée à l’article 1 de ce formulaire;

(4) L’alinéa 5(3)(f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

f) dans les vingt et un jours suivant chaque période visée aux alinéas a) à c) de la définition de « période d’engagement pour l’expansion du marché » à l’article 1 qui est comprise dans la période d’engagement pour l’expansion du marché au cours de laquelle la commercialisation de poulets produits au titre d’un contingent d’expansion du marché est autorisée, le titulaire fournit suffisamment de renseignements aux PPC, à un Office de commercialisation autorisé par les PPC ou à une personne autorisée par les PPC à les recevoir, pour permettre aux PPC de déterminer s’il s’est conformé aux conditions prévues aux alinéas d) et e);

(5) L’alinéa 5(3)(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

i) dans les vingt et un jours suivant la période appelée « période visée par la déclaration » au présent alinéa et qui correspond à chacune des périodes visées aux alinéas a) à c) de la définition de « période d’engagement pour l’expansion du marché » à l’article 1 qui est comprise dans la période d’engagement pour l’expansion du marché au cours de laquelle la commercialisation de poulets produits au titre d’un contingent fédéral d’expansion du marché a été autorisée, il fournit aux PPC, à un Office de commercialisation autorisé par les PPC ou à une personne autorisée par les PPC, quant au poulet commercialisé durant la période visée par la déclaration, un rapport qui contient les renseignements ci-après, et le titulaire de permis doit conserver les documents ayant trait à ces renseignements pendant la période de six ans suivant la date du rapport :

- (i) la description complète du produit,
- (ii) la description de son utilisation finale,
- (iii) l’identité de l’acheteur,
- (iv) la province dans laquelle le poulet commercialisé a été produit,
- (v) la date de la commercialisation de ce poulet,
- (vi) le poids éviscéré en kilogrammes du poulet commercialisé,
- (vii) le poids vif équivalent, en kilogrammes, du poulet commercialisé,
- (viii) tout autre renseignement concernant la commercialisation de poulet par le détenteur de permis que les PPC ou tout Office de commercialisation provincial peut demander;

(i.01) le titulaire de permis doit conserver les documents ci-après, qui seront examinés par les PPC à la fin de chaque période de

date of the last entry, and for purposes of the review, the licensee must, if requested, forward the following documents to the Provincial Commodity Board authorized by CFC:

- (i) the Export Declaration in respect of any of the chicken that was marketed in export trade,
- (ii) the Certificate of Inspection Covering Meat Products or the Official Meat Inspection Certificate for fresh meat, meat by-products, meat food products and poultry products issued by the Canadian Food Inspection Agency in respect of the chicken,
- (iii) the bill of lading and, where applicable, the ship delivery slip for shipment of the chicken,
- (iv) the sales invoice of the licensee for the chicken marketed to buyers,
- (v) a copy of the Market Development Volume Confirmation letter, if any, issued by the Department of Foreign Affairs and International Trade to each buyer of the chicken,
- (vi) a copy of each declaration, in the form set out in Schedule 3, that is received by the licensee in accordance with paragraph (4)(b), and
- (vii) a third party auditable declaration establishing the dry weight and, by reference to section 1 of Schedule 2, the product categories of any chicken referred to in section 2 of the market development commitment form set out in Schedule 1 that has been marketed under the licence;

(6) Paragraph 5(3)(m) of the Regulations is replaced by the following:

(m) on written request by CFC or any Provincial Commodity Board authorized by CFC, the licensee must provide originals of the documents listed in paragraph (i) and, except for subparagraphs (v) and (vi), the documents listed in paragraph (i.01).

(7) The portion of subsection 5(4) of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:

(4) For the purposes of paragraphs (3)(d), (e), (i) and (i.01), the licensee must have slaughtered the chicken that the licensee has claimed to have marketed against the licensee's market development commitment, unless

- (a) the licensee purchased the chicken from another federally inspected primary processor, located in the same province, who slaughtered the chicken; and

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

6. The types of licences and the fees payable for their issuance are the following:

- (a) for a producer's licence, \$100;
- (b) for a producer-processor's licence, \$100;
- (c) for a processor's licence, \$100;
- (d) for a dealer's licence, \$100;
- (e) for a retailer's licence, \$100;
- (f) for a transporter's licence, \$100; and
- (g) for a market development licence, \$100.

6. Section 11 of the Regulations and the heading before it are repealed.

la période d'expansion du marché, pendant la période de six ans suivant la date de leur dernière inscription, et sur demande les faire parvenir pour examen par les PPC à l'Office de commercialisation provincial autorisé par les PPC :

- (i) la déclaration d'exportation visant tout poulet commercialisé sur le marché d'exportation en vertu du permis,
- (ii) le Certificat d'inspection pour les produits carnés ou le Certificat officiel d'inspection des viandes fraîches, sous-produits de viande, produits alimentaires à base de viande et produits avicoles délivré par l'Agence canadienne d'inspection des aliments relativement au poulet,
- (iii) le connaissance du transporteur et, si applicable, le bordereau de livraison du navire pour l'expédition du poulet,
- (iv) les factures des ventes du titulaire de permis pour le poulet commercialisé auprès des acheteurs,
- (v) une copie de la lettre de confirmation quant au volume visé par la politique d'expansion du marché délivrée, le cas échéant, à l'acheteur par le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international,
- (vi) une copie de la déclaration en la forme prévue à l'annexe 3, obtenue par le titulaire du permis en vertu de l'alinéa (4)b),
- (vii) une déclaration vérifiable d'un tiers établissant le poids sec et les catégories de produit établies conformément à l'article 1 de l'annexe 2, pour tout poulet mentionné à l'article 2 du formulaire d'engagement d'expansion du marché, figurant à l'annexe 1, qui a été commercialisé en vertu d'un permis;

(6) L'alinéa 5(3)m) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

m) sur demande écrite des PPC ou d'un Office de commercialisation provincial autorisé par eux, il doit fournir les originaux des documents énumérés à l'alinéa i) et, sauf les documents énumérés aux sous-alinéas (v) et (vi), les documents énumérés à l'alinéa i.01).

(7) Le passage du paragraphe 5(4) du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

(4) Pour l'application des alinéas (3)d), e), i) et i.01), le titulaire du permis doit avoir abattu le poulet qu'il a déclaré avoir commercialisé selon son engagement pour l'expansion du marché, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) le titulaire a acheté le poulet d'un autre transformateur primaire inspecté par les autorités fédérales, situé dans la même province, et celui-ci a abattu le poulet;

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

6. Les catégories de permis et les droits afférents sont les suivants :

- a) permis de producteur, 100 \$;
- b) permis de producteur-transformateur, 100 \$;
- c) permis de transformateur, 100 \$;
- d) permis de négociant, 100 \$;
- e) permis de détaillant, 100 \$;
- f) permis de transporteur, 100 \$;
- g) permis d'expansion du marché, 100 \$.

6. L'article 11 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

7. Schedule 1 to the Regulations is amended by replacing the reference “(Section 1)” after the heading “SCHEDULE 1” with the reference “(Section 1 and subparagraph 5(3)(i.01)(vii))”.

8. Schedule 2 to the Regulations is amended by replacing the reference “(Paragraphs 5(3)(d) and (e), subparagraph 5(3)(i)(viii) and paragraph 8(3)(b))” after the heading “SCHEDULE 2” with the reference “(Paragraphs 5(3)(d) and (e), subparagraph 5(3)(i.01)(vii) and paragraph 8(3)(b))”.

9. Schedule 3 to the Regulations is amended by replacing the reference “(Subparagraph 5(3)(i)(vii) and paragraph 5(4)(b))” after the heading “SCHEDULE 3” with the reference “(Subparagraph 5(3)(i.01)(vi) and paragraph 5(4)(b))”.

COMING INTO FORCE

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

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

The Regulations amend the definitions “licence” and “market development commitment period,” paragraphs (b), (d) and (j) of the definition “Provincial Commodity Board” and paragraph (e) of the definition “Provincial Supervisory Board,” and add definitions for “mature chicken” and “spent fowl.”

Pursuant to the amendments to the Regulations, Chicken Farmers of Canada (“CFC”) shall have 30 days after the receipt of an application for a licence and the payment of the licence fee to issue a licence. Licences shall be issued for a five-year period rather than on an annual basis, and the fee for each licence has been increased to \$100. A licensee is required to return any unexpired licence to CFC should the licensee sell or otherwise dispose of or discontinue their business prior to the expiry of the licence. Applicants for a licence will be required to provide CFC with an email address.

Pursuant to the amendments to the Regulations, within seven days after the end of each week of marketing, licensees in each province, other than market development licensees, are required to report marketings of chicken to CFC and to the Provincial Commodity Board or person authorized by CFC.

Pursuant to the amendments to the Regulations, the time for market development licensees to submit the market development commitment forms is changed from “at least five business days” to “at least seven days” before the day CFC allocates the quota. In addition, under paragraph 5(3)(f) of the Regulations, the time by which market development licensees must provide sufficient information to allow CFC to determine that the licensee has complied with certain conditions of licence has been extended from 15 calendar days to 21 calendar days after each period that forms part of the market development commitment period.

Under paragraph 5(3)(i) of the Regulations, the time by which market development licensees are to provide a report containing certain information has been extended from within 15 calendar days to within 21 calendar days after each reporting period, and

7. La mention « (article 1) » qui suit le titre « ANNEXE 1 », à l'annexe 1 du même règlement, est remplacée par « (article 1 et sous-alinéa 5(3)i.01)(vii) ».

8. La mention « (alinéas 5(3)d) et (e), sous-alinéa 5(3)(viii) et alinéa 8(3)b) » qui suit le titre « ANNEXE 2 », à l'annexe 2 du même règlement, est remplacée par « (alinéas 5(3)d) et (e), sous-alinéa 5(3)i.01(vii) et alinéa 8(3)b) ».

9. La mention « (sous-alinéa 5(3)i)(vii) et alinéa 5(4)b) » qui suit le titre « ANNEXE 3 », à l'annexe 3 du même règlement, est remplacée par « (sous-alinéa 5(3)i.01)(vi) et alinéa 5(4)b) ».

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du Règlement.)

Le Règlement modifie les définitions de « permis » et de « période d'engagement pour l'expansion du marché », les alinéas b), d) et j) de la définition de « Office de commercialisation » et l'alinéa e) de la définition de « Régie provinciale » et ajoute une définition des termes « poulet adulte » et « volaille de réforme ».

Conformément aux modifications apportées au Règlement, les Producteurs de poulet du Canada (PPC) disposent de trente jours après la réception d'une demande de permis et du paiement des droits correspondants pour délivrer un permis. Les permis couvrent une période de cinq ans plutôt qu'une année et les droits pour chaque permis sont passés à 100 \$. Les titulaires de permis sont tenus de retourner aux PPC tout permis non expiré dans les cas où ils vendent ou cèdent leur entreprise ou y mettent fin avant l'expiration du permis. Les demandeurs de permis seront tenus de fournir aux PPC une adresse électronique.

Conformément aux modifications apportées au Règlement, les titulaires de permis de chaque province, autres que les titulaires de permis d'expansion du marché, sont tenus de faire parvenir aux PPC, à l'Office de commercialisation ou à toute personne autorisée par les PPC, dans les sept jours suivant la fin de chaque semaine de commercialisation, un rapport sur les poulets commercialisés durant la période visée.

Conformément aux modifications apportées au Règlement, la période de temps dont disposent les titulaires de permis d'expansion du marché pour remettre leur formulaire d'engagement pour l'expansion du marché passe de « au moins cinq jours ouvrables » à « au moins sept jours » avant que les PPC allouent les contingents. De plus, selon l'alinéa 5(3)f) du Règlement, la période de temps dont disposent les titulaires de permis d'expansion du marché pour fournir aux PPC suffisamment de renseignements pour permettre à ceux-ci de déterminer s'ils se sont conformés aux conditions du permis a été prolongée de quinze jours civils à vingt et un jours civils suivant chaque période qui fait partie intégrante de la période d'engagement pour l'expansion du marché.

Conformément à l'alinéa 5(3)i) du Règlement, la période de temps dont disposent les titulaires de permis d'expansion du marché pour fournir un rapport contenant certains renseignements a été prolongée de quinze jours civils à vingt et un jours civils suivant

information to be reported includes the province in which the chicken marketed was produced, the date of marketing of the chicken, the eviscerated weight in kilograms of the chicken marketed, the live weight equivalent in kilograms of the chicken marketed, and any other information relating to the marketing of the chicken that may be requested.

Under paragraph 5(3)(i.01) of the Regulations, market development licensees are required to retain and, if requested, to forward not only the bill of lading but also, where applicable, the ship delivery slip for shipment of the chicken, and copies of the Market Development Volume Confirmation letter and each Schedule 3 declaration received by the market development licensee rather than the originals.

Market development licensees will be required to retain all documents listed in both paragraphs 5(3)(i) and (i.01) of the Regulations for six years — from the date of the last report in the case of documents listed in paragraph 5(3)(i) of the Regulations, and from the date of the last entry in the case of the documents listed in paragraph 5(3)(i.01) of the Regulations.

Subsection 5(4) of the Regulations has been amended to include reference to the new paragraph 5(3)(i.01). In paragraph 5(4)(a) of the Regulations, the words “federally inspected” have been added before the words “primary processor.”

The transition provision in section 11 has been repealed.

la période visée par la déclaration et les renseignements en question comprennent la province dans laquelle le poulet commercialisé a été produit, la date de la commercialisation du poulet, le poids éviscéré en kilogrammes du poulet commercialisé, le poids vif équivalent, en kilogrammes, du poulet commercialisé et tout autre renseignement demandé concernant la commercialisation du poulet.

Conformément à l’alinéa 5(3)(i.01) du Règlement, les titulaires de permis d’expansion du marché sont tenus de conserver et de faire parvenir, sur demande, le connaissance du transporteur et, si applicable, le bordereau de livraison du navire pour l’expédition du poulet, une copie de la lettre de confirmation quant au volume visé par la politique d’expansion du marché et une copie de la déclaration de l’annexe 3 plutôt que la copie originale.

Les titulaires de permis d’expansion du marché sont tenus de conserver tous les documents énumérés aux alinéas 5(3)(i) et (i.01) du Règlement pendant six ans — à compter de la date du dernier rapport dans le cas des documents mentionnés à l’alinéa 5(3)(i) et à compter de la date de la dernière inscription dans le cas des documents mentionnés à l’alinéa 5(3)(i.01).

Le paragraphe 5(4) du Règlement a été modifié pour inclure une référence au nouvel alinéa 5(3)(i.01). À l’alinéa 5(4)(a) du Règlement, les termes « inspecté par les autorités fédérales » ont été ajoutés après les termes « transformateur primaire ».

La disposition transitoire prévue à l’article 11 a été abrogée.

Registration
SOR/2007-250 November 15, 2007

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations

Whereas the Governor in Council has, by the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, established Chicken Farmers of Canada (“CFC”) pursuant to subsection 16(1)^b of the *Farm Products Agencies Act*^c;

Whereas CFC has been empowered to implement a marketing plan pursuant to that Proclamation;

Whereas the process set out in the Operating Agreement, referred to in subsection 7(1)^d of the schedule to that Proclamation, for making changes to quota allocation has been followed;

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations* are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)^e of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies’ Orders and Regulations Approval Order*^f, and have been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)^e of that Act, the National Farm Products Council has approved the proposed Regulations after being satisfied that they are necessary for the implementation of the marketing plan that CFC is authorized to implement;

Therefore, *Chicken Farmers of Canada*, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*^c and subsection 6(1)^d of the schedule to the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations*.

Ottawa, Ontario, November 14, 2007

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN CHICKEN MARKETING QUOTA REGULATIONS

AMENDMENT

1. The schedule to the *Canadian Chicken Marketing Quota Regulations*¹ is replaced by the schedule set out in the schedule to these Regulations.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on December 9, 2007.

Enregistrement
DORS/2007-250 Le 15 novembre 2007

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)^a de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*^c, créé l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada;

Attendu que l’office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation, conformément à cette proclamation;

Attendu que le processus établi dans l’entente opérationnelle — visée au paragraphe 7(1)^d de l’annexe de cette proclamation — pour modifier l’allocation des contingents a été suivi;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*, relève d’une catégorie à laquelle s’applique l’alinéa 7(1)(d)^e de cette loi, conformément à l’article 2 de l’*Ordonnance sur l’approbation des ordonnances et règlements des offices*^f, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l’alinéa 22(1)(f) de cette loi;

Attendu que, en vertu de l’alinéa 7(1)(d)^e de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet de règlement est nécessaire à l’exécution du plan de commercialisation que l’office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu de l’alinéa 22(1)(f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et du paragraphe 6(1)^d de l’annexe de la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*^c, l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*, ci-après.

Ottawa (Ontario), le 14 novembre 2007

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT CANADIEN SUR LE CONTINGENTEMENT DE LA COMMERCIALISATION DES POULETS

MODIFICATION

1. L’annexe du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*¹ est remplacée par l’annexe figurant à l’annexe du présent règlement.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 9 décembre 2007.

^a SOR/79-158; SOR/98-244

^b S.C. 1993, c. 3, par. 13(b)

^c S.C. 1993, c. 3, s. 2

^d SOR/2002-1

^e S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

^f C.R.C., c. 648

¹ SOR/2002-36

^a L.C. 1993, ch. 3, al. 13b)

^b L.C. 1993, ch. 3, art. 2

^c DORS/79-158; DORS/98-244

^d DORS/2002-1

^e L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

^f C.R.C., ch. 648

¹ DORS/2002-36

SCHEDULE
(Section 1)

SCHEDULE
(Sections 1, 5 and 7 to 10)

**LIMITS FOR PRODUCTION AND MARKETING OF
CHICKEN FOR THE PERIOD BEGINNING
ON DECEMBER 9, 2007 AND ENDING
ON FEBRUARY 2, 2008**

Item	Column 1 Province	Column 2 Production Subject to Federal and Provincial Quotas (in live weight) (kg)	Column 3 Production Subject to Federal and Provincial Market Development Quotas (in live weight) (kg)
1.	Ont.	63,050,065	2,600,000
2.	Que.	51,446,578	5,350,000
3.	N.S.	6,781,136	0
4.	N.B.	5,249,624	0
5.	Man.	8,231,288	416,188
6.	B.C.	27,379,038	3,833,066
7.	P.E.I.	750,016	0
8.	Sask.	6,752,679	945,376
9.	Alta.	17,232,527	350,000
10.	Nfld. and Lab.	2,758,337	0
Total		189,631,288	13,494,630

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

The amendment sets the limits for the production and marketing of chicken for the period beginning on December 9, 2007 and ending on February 2, 2008.

ANNEXE
(article 1)

ANNEXE
(articles 1, 5 et 7 à 10)

**LIMITES DE PRODUCTION ET DE COMMERCIALISATION
DU POULET POUR LA PÉRIODE COMMENÇANT LE
9 DÉCEMBRE 2007 ET SE TERMINANT
LE 2 FÉVRIER 2008**

Article	Colonne 1 Province	Colonne 2 Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux (en poids vif) (kg)	Colonne 3 Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux d'expansion du marché (en poids vif) (kg)
1.	Ont.	63 050 065	2 600 000
2.	Qc	51 446 578	5 350 000
3.	N.-É.	6 781 136	0
4.	N.-B.	5 249 624	0
5.	Man.	8 231 288	416 188
6.	C.-B.	27 379 038	3 833 066
7.	Î.-P.-É.	750 016	0
8.	Sask.	6 752 679	945 376
9.	Alb.	17 232 527	350 000
10.	T.-N.-L.	2 758 337	0
Total		189 631 288	13 494 630

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du Règlement.)

La modification vise à fixer les limites de production et de commercialisation du poulet pour la période commençant le 9 décembre 2007 et se terminant le 2 février 2008.

Registration
SOR/2007-251 November 15, 2007

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Order Amending the Canadian Chicken Marketing Levies Order

Whereas the Governor in Council has, by the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, established Chicken Farmers of Canada (“CFC”) pursuant to subsection 16(1)^b of the *Farm Products Agencies Act*^c;

Whereas CFC has been empowered to implement a marketing plan pursuant to that Proclamation;

Whereas the proposed *Order Amending the Canadian Chicken Marketing Levies Order* is an order of a class to which paragraph 7(1)(d)^d of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies’ Orders and Regulations Approval Order*^e, and has been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)^d of that Act, the National Farm Products Council has approved the proposed Order, after being satisfied that it is necessary for the implementation of the marketing plan that CFC is authorized to implement;

Therefore, Chicken Farmers of Canada, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*^c and section 12^f of the schedule to the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, hereby makes the annexed *Order Amending the Canadian Chicken Marketing Levies Order*.

Ottawa, Ontario, November 14, 2007

ORDER AMENDING THE CANADIAN CHICKEN MARKETING LEVIES ORDER

AMENDMENTS

1. (1) The definition “market development commitment period” in section 1 of the *Canadian Chicken Marketing Levies Order*¹ is replaced by the following:

“market development commitment period” means the period that spans the following three periods:

^a SOR/79-158; SOR/98-244

^b S.C. 1993, c. 3, par. 13(b)

^c S.C. 1993, c. 3, s. 2

^d S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

^e C.R.C., c. 648

^f SOR/2002-1

¹ SOR/2002-35

Enregistrement
DORS/2007-251 Le 15 novembre 2007

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Ordonnance modifiant l’Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)^a de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*^c, créé l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada;

Attendu que l’office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation, conformément à cette proclamation;

Attendu que le projet d’ordonnance intitulé *Ordonnance modifiant l’Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada* relève d’une catégorie à laquelle s’applique l’alinéa 7(1)(d)^d de cette loi, conformément à l’article 2 de l’*Ordonnance sur l’approbation des ordonnances et règlements des offices*^e et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l’alinéa 22(1)(f) de cette loi;

Attendu que, en vertu de l’alinéa 7(1)(d)^d de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet d’ordonnance est nécessaire à l’exécution du plan de commercialisation que l’office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet.

À ces causes, en vertu de l’alinéa 22(1)(f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et de l’article 12^f de l’annexe de la *Proclamation visant les Producteurs de poulet du Canada*^c, l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada prend l’*Ordonnance modifiant l’Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada*, ci-après.

Ottawa (Ontario), le 14 novembre 2007

ORDONNANCE MODIFIANT L’ORDONNANCE SUR LES REDEVANCES À PAYER POUR LA COMMERCIALISATION DES POULETS AU CANADA

MODIFICATIONS

1. (1) La définition « période d’engagement pour l’expansion du marché, » à l’article 1 de l’*Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada*¹, est remplacée par ce qui suit :

« période d’engagement pour l’expansion du marché » Période qui s’étend sur les trois périodes suivantes :

^a L.C. 1993, ch. 3, al. 13b)

^b L.C. 1993, ch. 3, art. 2

^c DORS/79-158; DORS/98-244

^d L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

^e C.R.C. ch. 648

^f DORS/2002-1

¹ DORS/2002-35

(a) the period referred to in section 1 of the market development commitment form set out in Schedule 1 to the *Canadian Chicken Licensing Regulations*;

(b) the period referred to in the schedule to the *Canadian Chicken Marketing Quota Regulations* that immediately precedes the period referred to in paragraph (a); and

(c) the period referred to in the schedule to the *Canadian Chicken Marketing Quota Regulations* that immediately follows the period referred to in paragraph (a). (*période d'engagement pour l'expansion du marché*)

(2) Paragraph (b) of the definition “Provincial Commodity Board” in section 1 of the Order is replaced by the following:

(b) the Province of Québec, Les Éleveurs de volailles du Québec;

(3) Paragraph (d) of the definition “Provincial Commodity Board” in section 1 of the Order is replaced by the following:

(d) the Province of New Brunswick, Chicken Farmers of New Brunswick;

(4) Paragraph (j) of the definition “Provincial Commodity Board” in section 1 of the Order is replaced by the following:

(j) the Province of Newfoundland and Labrador, the Newfoundland and Labrador Chicken Marketing Board. (*Office de commercialisation*)

2. The portion of paragraph 5(1)(b) of the Order before subparagraph (i) is replaced by the following:

(b) in respect of which the primary processor has not, within 21 days after each period (in this paragraph referred to as the “reporting period”) that is described by paragraph (a), (b) or (c) of the definition “market development commitment period” in section 1 and included in the market development commitment period during which chicken produced under the federal market development quota was marketed, provided sufficient information to CFC, or to any Provincial Commodity Board or person authorized by CFC to receive the information, to allow CFC to determine that the chicken was marketed

3. Section 7 of the Order is replaced by the following:

7. If a levy imposed under section 3 is to be collected by a processor or dealer under section 6, the processor or dealer must remit the levy to CFC, or to the Provincial Commodity Board or person authorized by CFC, not later than the Monday following the week in which the levy was collected under that section and, in any other case, the producer must remit the levy to CFC, or to the Provincial Commodity Board or person authorized by CFC, not later than two weeks after the sale of the live chicken in inter-provincial or export trade.

4. Subsections 11.2(1) and (2) of the Order are replaced by the following:

11.2 (1) If the documents or information establish that the failure is due to an event described in subsection 11.1(2), CFC shall issue to the primary processor a notice that cancels the notice of assessment but if CFC finds that the event described in that subsection was the cause of the failure to market in respect of only a portion of the marketings that were not made in accordance with the conditions of licence, CFC shall revise the assessment for purposes of issuing a final assessment determination.

a) période visée à l'article 1 du formulaire d'engagement pour l'expansion du marché établi à l'annexe 1 du *Règlement sur l'octroi de permis visant les poulets du Canada*;

b) la période visée à l'annexe du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets* qui précède immédiatement la période visée à l'alinéa a);

c) la période visée à l'annexe du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets* qui suit immédiatement la période visée à l'alinéa a). (*market development commitment period*)

(2) L'alinéa b) de la définition « Office de commercialisation », à l'article 1 de la même ordonnance, est remplacé par ce qui suit :

b) au Québec, Les Éleveurs de volailles du Québec;

(3) L'alinéa d) de la définition « Office de commercialisation », à l'article 1 de la même ordonnance, est remplacé par ce qui suit :

d) au Nouveau-Brunswick, Les Producteurs de poulet du Nouveau-Brunswick;

(4) L'alinéa j) de la définition « Office de commercialisation », à l'article 1 de la même ordonnance, est remplacé par ce qui suit :

j) à Terre-Neuve-et-Labrador, le Newfoundland and Labrador Chicken Marketing Board. (*Provincial Commodity Board*)

2. Le passage de l'alinéa 5(1)b) précédant le sous-alinéa (i) de la même ordonnance est remplacé par ce qui suit :

b) pour lequel le transformateur primaire a omis, dans les vingt et un jours suivant la période appelée « période visée par la déclaration » au présent alinéa et qui correspond à chacune des périodes visées aux alinéas a) à c) de la définition de « période d'engagement pour l'expansion du marché » à l'article 1 qui est comprise dans la période d'engagement pour l'expansion du marché au cours de laquelle le poulet qui a été produit au titre d'un contingent fédéral d'expansion du marché est autorisé à être commercialisé, de fournir aux PPC, à un Office de commercialisation autorisée par les PPC ou à une personne autorisée par les PPC à recevoir suffisamment de renseignements pour permettre aux PPC de déterminer si le poulet a été commercialisé :

3. L'article 7 de la même ordonnance est remplacé par ce qui suit :

7. Si la redevance prévue à l'article 3 est perçue par le transformateur ou le négociant en vertu de l'article 6, ceux-ci la versent aux PPC, à l'Office de commercialisation ou à une personne autorisée par les PPC, selon le cas, au plus tard le lundi suivant la semaine où ils l'ont perçue; dans tous les autres cas, la redevance doit être versée aux PPC à l'Office de commercialisation ou à une personne autorisée par les PPC, par le producteur dans les deux semaines qui suivent la vente sur le marché interprovincial ou d'exportation.

4. (1) Les paragraphes 11.2(1) et (2) de la même ordonnance sont remplacés par ce qui suit :

11.2 (1) Si les documents ou les renseignements établissent que le manquement est attribuable à un événement visé au paragraphe 11.1 (2), les PPC délivrent au transformateur primaire un avis d'annulation de l'avis de cotisation. S'ils concluent, par contre, que le manquement aux conditions du permis causé par l'événement en cause ne touche qu'une partie des produits à commercialiser, ils révisent la cotisation et lui délivrent un avis confirmatif de révision des redevances exigées.

(2) If CFC does not issue to the processor a notice that cancels the notice of assessment, CFC shall issue a final assessment determination.

COMING INTO FORCE

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

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The amendments to the Order amend the definition “market development commitment period” and paragraphs (b), (d) and (j) of the definition “Provincial Commodity Board.”

Pursuant to the amendments to the Order, paragraph 5(1)(b) of the Order requires primary processors to provide sufficient information regarding the marketing of chicken to Chicken Farmers of Canada (“CFC”) or to the Provincial Commodity Board or person authorized by CFC within 21, rather than 15, calendar days after each reporting period.

Under the amendments to the Order, levies imposed under section 3 of the Order are to be remitted to CFC or to the Provincial Commodity Board or person authorized by CFC.

Under amendments to subsection 11.2(1) of the Order, if CFC finds that the event described in subsection 11.1(2) of the Order was the cause of the failure to market in respect of only a portion of the marketings that were not made in accordance with the conditions of the licence, CFC shall revise the assessment for purposes of issuing a final assessment determination.

(2) Si les PPC ne délivrent pas un avis d’annulation de l’avis de cotisation au transformateur, ils doivent lui délivrer un avis confirmatif de l’avis de cotisation.

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. La présente ordonnance entre en vigueur à la date de son enregistrement.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie de l’Ordonnance.)

Les modifications à l’Ordonnance visent la définition de « période d’engagement pour l’expansion du marché » et les alinéas b), d) et j) de la définition « Office de commercialisation ».

Par suite de ces modifications, l’alinéa 5(1)b) exige désormais des transformateurs primaires qu’ils fournissent aux Producteurs de poulets du Canada (PPC), à l’office de commercialisation ou à toute personne autorisée par les PPC suffisamment d’information concernant la commercialisation du poulet dans les vingt et un jours plutôt que dans les quinze jours civils suivant chaque période de déclaration.

Selon une autre modification, les redevances imposées conformément à l’article 3 de l’Ordonnance doivent être versées aux PPC, à l’office de commercialisation ou à toute personne autorisée à cette fin par les PPC.

Enfin, conformément aux modifications apportées au paragraphe 11.2(1) de l’Ordonnance, si les PPC concluent que l’événement mentionné au paragraphe 11.1(2) est la cause de la non-commercialisation d’une portion seulement des mises en marché autorisées conformément aux conditions du permis, les PPC réviseront l’imposition avant de délivrer un avis de cotisation final.

Registration
SOR/2007-252 November 15, 2007

SOFTWOOD LUMBER PRODUCTS EXPORT CHARGE
ACT, 2006

Payments to the Provinces Regulations

P.C. 2007-1723 November 15, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister for International Trade and the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 100(2) of the *Softwood Lumber Products Export Charge Act, 2006*^a, hereby makes the annexed *Payments to the Provinces Regulations*.

**PAYMENTS TO THE PROVINCES
REGULATIONS**

Definitions **1.** The following definitions apply in these Regulations.

“Act”
« Loi » “Act” means the *Softwood Lumber Products Export Charge Act, 2006*.

“non-excluded provinces”
« provinces non exclues » “non-excluded provinces” means Ontario, Quebec, Manitoba, British Columbia, Saskatchewan and Alberta.

Application **2.** These Regulations apply in respect of the amount of the payments to be made to the provinces by the Minister of National Revenue under section 99 of the Act.

First calculation **3.** (1) The first calculation of an amount of a payment is for the period beginning on October 12, 2006 and ending on September 30, 2007.

Later calculations (2) Later calculations are to be made in respect of calendar quarters.

Reconciliation (3) Except for the final reconciliation, a reconciliation of the amounts used in calculations is to be made annually.

Revenue **4.** The amount of revenue to be attributed to a province is the revenue derived from the charge imposed under section 10 or 15 of the Act on softwood lumber products originating from that province.

Costs **5.** (1) The amount of the costs referred to in paragraphs 99(1)(a) and (b) of the Act to be attributed to a non-excluded province for a period is determined by the formula

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

where

- A is the costs that the Minister becomes aware of during the period;
- B is the volume in board feet of softwood lumber products exported from the non-excluded province to the United States during the period under export permits;

Enregistrement
DORS/2007-252 Le 15 novembre 2007

LOI DE 2006 SUR LES DROITS D’EXPORTATION DE
PRODUITS DE BOIS D’ŒUVRE

Règlement sur les paiements aux provinces

C.P. 2007-1723 Le 15 novembre 2007

Sur recommandation du ministre du Commerce international et du ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 100(2) de la *Loi de 2006 sur les droits d’exportation de produits de bois d’œuvre*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur les paiements aux provinces*, ci-après.

**RÈGLEMENT SUR LES PAIEMENTS AUX
PROVINCES**

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

« Loi » La *Loi de 2006 sur les droits d’exportation de produits de bois d’œuvre*.

« provinces non exclues » Ontario, Québec, Manitoba, Colombie-Britannique, Saskatchewan et Alberta.

2. Le présent règlement porte sur les sommes à verser aux provinces par le ministre du Revenu national au titre de l’article 99 de la Loi.

3. (1) La première somme à verser est calculée pour la période commençant le 12 octobre 2006 et se terminant le 30 septembre 2007.

(2) Les sommes à verser par la suite sont calculées trimestriellement.

(3) Sauf en ce qui a trait au rapprochement final, un rapprochement des sommes est effectué annuellement.

4. Les recettes à attribuer à une province sont celles tirées des droits prévus aux articles 10 ou 15 de la Loi sur les produits de bois d’œuvre provenant de cette province.

5. (1) Les frais visés aux alinéas 99(1)a) et b) de la Loi à attribuer à une province non exclue pour une période sont calculés selon la formule suivante :

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

où :

- A représente les frais qui viennent à la connaissance du ministre au cours de cette période;
- B le volume, en pied-planche, de produits de bois d’œuvre exportés de la province non exclue vers les États-Unis au cours de cette période en vertu de licences d’exportation;

^a S.C. 2006, c. 13

^a L.C. 2006, ch. 13

C	is the volume in board feet of softwood lumber products exported from all of the non-excluded provinces to the United States during the period under export permits.	C	le volume, en pied-planche, de produits de bois d'œuvre exportés de toutes les provinces non exclues vers les États-Unis au cours de cette période en vertu de licences d'exportation.
Exception	(2) In the case of the costs referred to in paragraph 99(1)(b) of the Act, the formula applies unless the Minister determines otherwise under section 99 of the Act.	Exception	(2) Dans le cas des frais visés à l'alinéa 99(1)b) de la Loi, la formule s'applique à moins que le ministre en décide autrement aux termes de l'article 99 de la Loi.
Coming into force	6. These Regulations come into force on the day on which they are registered.	Entrée en vigueur	6. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(This statement is not part of the Regulations.)

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

Description

On July 1, 2006, Canada's Minister for International Trade and the United States Trade Representative initialled the Softwood Lumber Agreement (the "Agreement"), which brought an end to a long-standing trade dispute. The Agreement became effective on October 12, 2006. Canada has implemented many of its obligations relating to the Agreement under the authority of the *Softwood Lumber Products Export Charge Act, 2006* (the "Act").

Le 1^{er} juillet 2006, le ministre canadien du Commerce international et la représentante américaine au Commerce ont paraphé l'Accord sur le bois d'œuvre résineux (« l'Accord »), lequel a mis fin à un différend de longue date. L'Accord est entré en vigueur le 12 octobre 2006. La *Loi de 2006 sur les droits d'exportation de produits de bois d'œuvre* (« la Loi ») a permis au Canada d'honorer bon nombre des obligations qu'il a contractées dans le cadre de l'Accord.

Sections 10 and 15 of the Act impose charges on certain exports of softwood lumber products from Canada to the United States. Subsection 99(1) of the Act requires the Minister of National Revenue to distribute, among the provinces from which the softwood lumber products originate, the revenue derived from those charges, less any refunds and less the costs incurred by the federal government to administer the Act and the Agreement, and in relation to any litigation, including damages, in respect of the Act and the Agreement.

Conformément aux articles 10 et 15 de la Loi, des droits sont imposés sur certaines exportations canadiennes de produits de bois d'œuvre vers les États-Unis. Le paragraphe 99(1) de la Loi prévoit que le ministre du Revenu national répartira entre les provinces d'où proviennent les produits de bois d'œuvre, les recettes tirées des droits, déduction faite des frais engagés par le gouvernement fédéral pour administrer la Loi et l'Accord, et des frais entraînés par tout litige relatif à la Loi ou à l'Accord, y compris les dommages-intérêts.

Subsection 100(2) of the Act authorizes the Governor in Council, on the recommendation of the Minister for International Trade, to make regulations respecting the amount that shall be paid to a province under section 99. The regulations ensure that the costs of administering the Act and the Agreement are appropriately deducted.

Le paragraphe 100(2) de la Loi autorise le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre du Commerce international, à prendre un règlement prévoyant les modalités à suivre pour déterminer la somme à verser aux provinces, conformément à l'article 99, compte tenu de la déduction des frais appropriés à l'égard de l'application de la Loi et de l'Accord.

The *Payments to the Provinces Regulations* (Regulations) define how revenues and costs will be apportioned and provide for quarterly payments. The Regulations provide that the first payment will be for the period beginning on October 12, 2006. Further, the Regulations complement recently enacted section 40.1 of the *Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act* which provides that payments recovered by the federal government to cover administration costs with respect to a province for any fiscal year, shall never exceed the difference between the total of the amounts paid to that province under the Act in prior fiscal years and the total of the amounts previously recovered with respect to that province for those same years. However, in future years the federal government may apply the revenues collected to the previously incurred costs.

Le *Règlement sur les paiements aux provinces* (le Règlement) prévoit des paiements trimestriels aux provinces selon une formule précise de répartition des recettes et des coûts. Le Règlement prévoit que le premier paiement sera à l'égard de la période commençant le 12 octobre 2006. De plus, le Règlement vient compléter l'article 40.1 de la *Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces*. Cet article adopté récemment prévoit que les sommes retenues par le gouvernement fédéral en vue de couvrir les frais d'administration relatifs à une province pour un exercice donné, ne doivent jamais excéder la différence entre les versements effectués à cette province en vertu de la Loi au cours des exercices précédents et les sommes retenues pour cette province pendant les mêmes années. Cependant, à l'avenir le gouvernement fédéral pourra déduire des frais engagés dans une période passée, des recettes tirées des droits.

Alternatives

The Minister of National Revenue must distribute the revenues derived from the charges imposed under sections 10 and 15 of the Act. The Act specifically contemplates the making of regulations

Solutions envisagées

The ministre du Revenu national est tenu de distribuer les recettes tirées des droits imposés en vertu des articles 10 et 15 de la Loi. Le paragraphe 100(2) de cette dernière aborde particulièrement

in subsection 100(2) as regulations are an efficient, transparent and equitable way to define apportionment.

Alternatives to regulations were considered, such as retaining a lump sum of the export charge revenues to be paid out at the end of the Agreement, as well as defining a consistent percentage of each payment to be retained to cover administration costs each period. However the government of Canada does not have the statutory authority to implement some of the proposed alternatives, and other alternatives do not fulfill the provinces' preference for regular payments of the revenues from the charge.

By setting out transfers of the export charges to provinces in the Regulations, the Federal Government is ensuring that the formula that is devised is standard for all non-excluded provinces. Also, by proceeding through the Regulations, the Federal Government will be ensuring that a wider number of officials are consulted. Regulations are subject to Cabinet oversight and Treasury Board approval, thus ensuring that the formula that is developed is fair and predictable.

The use of the Regulations, which have been developed in close cooperation with the provinces, will ensure that all affected provinces are treated equitably, and provides a transparent and efficient approach to calculate payments.

Benefits and costs

The administration of the Regulations will be cost neutral to the Federal Government, as it falls within the administration costs of the agreement, and will be offset by export charge revenue.

Softwood lumber is a significant economic generator in all provinces, and the Agreement, which was reached with the support of the vast majority of industry and the major lumber-producing provinces, provides for long-term and predictable market access to the United States which is of significant benefit to the Canadian industry.

Consultation

In preparation of the Regulations, consultations were held with provincial government officials in the areas of both finance and trade policy. Interdepartmental consultations were conducted with the Department of Finance, the Canada Revenue Agency, and the Department of Justice.

Compliance and enforcement

There is no particular enforcement mechanism necessary in relation to the Regulations as it pertains solely to actions to be taken by the Department of Foreign Affairs and International Trade Canada and the Canada Revenue Agency.

Contact

Allison Young
Director
Softwood Lumber Division
Department of Foreign Affairs and International Trade
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Telephone: 613-995-6907
Fax: 613-944-1452

la question de l'adoption de règlements, puisque ceux-ci constituent un moyen efficace, transparent et équitable de définir la répartition des recettes.

D'autres options ont été étudiées, notamment la possibilité de retenir un montant forfaitaire des recettes tirées des droits à l'exportation, lequel serait versé au moment où l'Accord arriverait à son terme, ou bien de retenir une somme équivalente à un pourcentage fixe de chaque paiement pour couvrir les frais d'administration de chaque période. Toutefois, le gouvernement du Canada n'est pas habilité à mettre en œuvre certaines des solutions de rechange proposées, tandis que d'autres options ne prévoient pas le versement régulier des recettes tirées des droits, comme les provinces le souhaitent.

En énonçant le mécanisme de transfert des droits à l'exportation dans le Règlement, le gouvernement fédéral veille à ce que la formule retenue soit la même pour toutes les provinces concernées. De plus, en adoptant un tel règlement, il fait en sorte qu'un plus grand nombre de représentants soient consultés. Le Règlement est assujéti à l'examen du Cabinet et à l'approbation du Conseil du Trésor, ce qui permettra d'assurer l'équité et la prévisibilité de la formule retenue.

L'adoption du Règlement, qui a été élaboré en étroite coopération avec les provinces, assure un traitement équitable pour toutes les provinces concernées ainsi qu'un mécanisme transparent et efficace pour le calcul des paiements.

Avantages et coûts

L'administration du Règlement n'engendrera aucun coût supplémentaire pour le gouvernement fédéral puisqu'elle s'inscrit dans les coûts d'administration de l'Accord et sera contrebalancée par les recettes tirées des droits à l'exportation.

Le bois d'œuvre résineux est un important moteur économique dans toutes les provinces, et l'Accord, qui a été conclu avec le soutien d'une grande majorité de l'industrie et des provinces productrices, assure un accès durable et prévisible au marché américain, ce qui constitue un avantage substantiel pour l'industrie canadienne.

Consultations

Dans le cadre de la préparation du présent Règlement, les représentants des gouvernements provinciaux ont été consultés sur les aspects financiers et sur la politique commerciale. Le ministre des Finances, l'Agence du revenu du Canada et le ministère de la Justice ont également été consultés.

Respect et exécution

Ce Règlement ne nécessite pas la mise en place d'un mécanisme d'application particulier puisqu'il concerne uniquement les mesures devant être prises par le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international et l'Agence du revenu du Canada.

Personne-ressource

Allison Young
Directrice
Direction du bois d'œuvre
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Téléphone : 613-995-6907
Télécopieur : 613-944-1452

Registration
SOR/2007-253 November 15, 2007

PILOTAGE ACT

Regulations Amending the Laurentian Pilotage Tariff Regulations

P.C. 2007-1725 November 15, 2007

Whereas the Laurentian Pilotage Authority, pursuant to subsection 34(1)^a of the *Pilotage Act*, published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 1, 2007, a copy of the proposed *Regulations Amending the Laurentian Pilotage Tariff Regulations*, substantially in the form set out in the annexed Regulations;

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

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Laurentian Pilotage Tariff Regulations*, made by the Laurentian Pilotage Authority on October 3, 2007.

REGULATIONS AMENDING THE LAURENTIAN PILOTAGE TARIFF REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Subsections 2(3) and (4) of the *Laurentian Pilotage Tariff Regulations*¹ are replaced by the following:

(3) Subject to subsections (4) to (6) and section 4, a pilotage charge is multiplied by the number of pilots assigned to perform the pilotage service.

(4) A pilotage charge is determined on the basis of the services of a single pilot in respect of the following pilotage services:

- (a) an anchoring;
- (b) a movage;
- (c) a docking; and
- (d) an undocking.

(5) A pilotage charge is determined on the basis of the services of a single pilot if a second pilot is assigned for the sole purpose of responding to one of the following circumstances:

- (a) it is likely that the ship will be underway for more than 10 consecutive hours in District No. 1;
- (b) it is likely that the ship will be underway for more than 11 consecutive hours in District No. 2; and
- (c) the ship is underway in winter navigation conditions at any time during the period that starts on March 16 and ends on December 31.

Enregistrement
DORS/2007-253 Le 15 novembre 2007

LOI SUR LE PILOTAGE

Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides

C.P. 2007-1725 Le 15 novembre 2007

Attendu que, conformément au paragraphe 34(1)^a de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration de pilotage des Laurentides a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 1^{er} septembre 2007, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides*, conforme en substance au texte ci-après;

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

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides*, ci-après, pris le 3 octobre 2007 par l'Administration de pilotage des Laurentides.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES TARIFS DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

MODIFICATIONS

1. Les paragraphes 2(3) et (4) du *Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides*¹ sont remplacés par ce qui suit :

(3) Sous réserve des paragraphes (4) à (6) et de l'article 4, les droits de pilotage sont multipliés par le nombre de pilotes affectés au pilotage d'un navire.

(4) Les droits de pilotage sont calculés en fonction des services rendus par un seul pilote dans les cas suivants :

- a) un mouillage;
- b) un déplacement;
- c) un accostage;
- d) un appareillage.

(5) Les droits de pilotage sont calculés en fonction des services rendus par un seul pilote lorsqu'un second pilote est affecté dans le seul but de répondre à l'une des circonstances suivantes :

- a) il est probable que le navire fasse route pendant plus de 10 heures consécutives dans la circonscription n° 1;
- b) il est probable que le navire fasse route pendant plus de 11 heures consécutives dans la circonscription n° 2;
- c) le navire fait route dans des conditions de navigation hivernale en tout temps au cours de la période commençant le 16 mars et se terminant le 31 décembre.

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

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

¹ SOR/2001-84

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

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

¹ DORS/2001-84

(6) A pilotage charge is determined on the basis of the services of a single pilot if

(a) a second pilot is assigned for the sole reason that the ship will likely be underway for more than 10 consecutive hours in District No. 2; and

(b) the second pilot is assigned to board the ship at any time during the period that starts at 21:00 and ends at 02:59.

2. Schedule 2 to the Regulations is replaced by the Schedule 2 set out in Schedule 1 to these Regulations.

3. Schedule 2 to the Regulations, as enacted by section 2, is replaced by the Schedule 2 set out in Schedule 2 to these Regulations.

4. Schedule 2 to the Regulations, as enacted by section 3, is replaced by the Schedule 2 set out in Schedule 3 to these Regulations.

(6) Les droits de pilotage sont calculés en fonction des services rendus par un seul pilote si :

a) d'une part, un second pilote est affecté pour la seule raison qu'il est probable que le navire fasse route pendant plus de 10 heures consécutives dans la circonscription n° 2;

b) d'autre part, le second pilote est affecté pour monter à bord du navire en tout temps au cours de la période commençant à 21 h et se terminant à 2 h 59.

2. L'annexe 2 du même règlement est remplacée par l'annexe figurant à l'annexe 1 du présent règlement.

3. L'annexe 2 du même règlement, édictée par l'article 2, est remplacée par l'annexe figurant à l'annexe 2 du présent règlement.

4. L'annexe 2 du même règlement, édictée par l'article 3, est remplacée par l'annexe figurant à l'annexe 3 du présent règlement.

COMING INTO FORCE

5. (1) These Regulations, other than sections 3 and 4, come into force on January 1, 2008.

(2) Section 3 comes into force on January 1, 2009.

(3) Section 4 comes into force on January 1, 2010.

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. (1) Le présent règlement, à l'exception des articles 3 et 4, entre en vigueur le 1^{er} janvier 2008.

(2) L'article 3 entre en vigueur le 1^{er} janvier 2009.

(3) L'article 4 entre en vigueur le 1^{er} janvier 2010.

SCHEDULE 1
(Section 2)

SCHEDULE 2
(Sections 1, 2 and 9)

PILOTAGE CHARGES

Item	Pilotage Service	District	Basic Charge (\$)	Charge per Unit (\$)	Charge per Time Factor (\$)	Charge per Hour or Part of an Hour (\$)	Minimum Charge (\$)	Maximum Charge (\$)
1.	Trip	1	N/A	38.00	18.71	N/A	1,944.50	N/A
		2	N/A	22.89	13.18	N/A	1,531.38	N/A
2.	Moyage	1	437.43	14.40	N/A	N/A	1,944.50	N/A
		1-1	402.51	13.25	N/A	N/A	1,789.25	N/A
		2	416.60	13.72	N/A	N/A	1,851.90	N/A
3.	Anchorage during a trip or a moyage	1	338.25	3.64	N/A	N/A	N/A	N/A
		1-1	311.25	3.35	N/A	N/A	N/A	N/A
		2	322.15	3.47	N/A	N/A	N/A	N/A
4.	Docking of a ship at a wharf or pier at the end of a trip	1	258.90	2.67	N/A	N/A	N/A	503.37
		2	246.57	2.54	N/A	N/A	N/A	479.41
5.	Request by a master, owner or agent of a ship for a pilot designated by the Corporation to perform a docking or undocking	2	416.60	9.42	N/A	N/A	1,531.38	N/A
6.	Detention of a pilot at a pilot boarding station or on board ship	1	N/A	N/A	N/A	0.00 for the first half-hour, 100.90 for the first hour, including the first half-hour, and 100.90 for each subsequent hour	N/A	N/A
		1-1	N/A	N/A	N/A	0.00 for the first half-hour, 92.83 for the first hour, including the first half-hour, and 92.83 for each subsequent hour	N/A	N/A

SCHEDULE 1 — Continued

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8	
Item	Pilotage Service	District	Basic Charge (\$)	Charge per Unit (\$)	Charge per Time Factor (\$)	Charge per Hour or Part of an Hour (\$)	Minimum Charge (\$)	Maximum Charge (\$)
		2	N/A	N/A	N/A	0.00 for the first half-hour, 96.08 for the first hour, including the first half-hour, and 96.08 for each subsequent hour	N/A	N/A
7.	Ship movements required for adjusting a ship's compasses	1	437.43	14.40	N/A	N/A	N/A	N/A
		1-1	402.51	13.25	N/A	N/A	N/A	N/A
		2	416.60	13.72	N/A	N/A	N/A	N/A
8.	Trip or movage of a dead ship	1, 1-1 or 2	1.5 times the pilotage charges set out in items 1 to 7	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
9.	Cancellation of a request for pilotage services if the pilot reports for pilotage duty	1	542.66	N/A	N/A	0.00 for the first hour, 201.80 for the second hour, including the first hour, and 100.90 for each subsequent hour ¹	N/A	N/A
		1-1	499.34	N/A	N/A	0.00 for the first hour, 185.66 for the second hour, including the first hour, and 92.83 for each subsequent hour ¹	N/A	N/A
		2	516.82	N/A	N/A	0.00 for the first hour, 192.16 for the second hour, including the first hour, and 96.08 for each subsequent hour ¹	N/A	N/A
10.	Carrying a pilot on a ship beyond the district for which the pilot is licensed	1	N/A	N/A	N/A	100.90	N/A	N/A
		1-1	N/A	N/A	N/A	92.83	N/A	N/A
		2	N/A	N/A	N/A	96.08	N/A	N/A
11.	Except in the case of emergency, a master, owner or agent of a ship, after filing a notice required by section 8 or 9 of the <i>Laurentian Pilotage Authority Regulations</i> , making a request that the movage or departure occur at a time before that set out in the notice	1	2,258.03	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
		1-1	2,077.76	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
		2	2,150.51	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

¹ The number of chargeable hours of service is calculated from the later of the time for which the pilotage services are requested and the time the pilot reports for pilotage duty until the time of cancellation.

**ANNEXE 1
(article 2)**

**ANNEXE 2
(articles 1, 2 et 9)**

DROITS DE PILOTAGE

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	
Article	Service de pilotage	Circonscription	Droit forfaitaire (\$)	Droit par unité (\$)	Droit par facteur temps (\$)	Droit par heure ou fraction d'heure (\$)	Droit minimum (\$)	Droit maximum (\$)
1.	Voyage	1	S/O	38,00	18,71	S/O	1 944,50	S/O
		2	S/O	22,89	13,18	S/O	1 531,38	S/O

ANNEXE 1 (suite)

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	
Article	Service de pilotage	Circonscription	Droit forfaitaire (\$)	Droit par unité (\$)	Droit par facteur temps (\$)	Droit par heure ou fraction d'heure (\$)	Droit minimum (\$)	Droit maximum (\$)
2.	Déplacement	1	437,43	14,40	S/O	S/O	1 944,50	S/O
		1-1	402,51	13,25	S/O	S/O	1 789,25	S/O
		2	416,60	13,72	S/O	S/O	1 851,90	S/O
3.	Mouillage au cours d'un voyage ou d'un déplacement	1	338,25	3,64	S/O	S/O	S/O	S/O
		1-1	311,25	3,35	S/O	S/O	S/O	S/O
		2	322,15	3,47	S/O	S/O	S/O	S/O
4.	Accostage d'un navire à un quai ou à une jetée à la fin d'un voyage	1	258,90	2,67	S/O	S/O	S/O	503,37
		2	246,57	2,54	S/O	S/O	S/O	479,41
5.	Accostage ou appareillage d'un navire effectué par un pilote désigné par la Corporation, à la demande du capitaine, du propriétaire ou de l'agent du navire	2	416,60	9,42	S/O	S/O	1 531,38	S/O
6.	Prolongation du séjour d'un pilote à une station d'embarquement de pilotes ou à bord d'un navire	1	S/O	S/O	S/O	0,00 pour la première demi-heure, 100,90 pour la première heure, y compris la première demi-heure, et 100,90 pour chaque heure suivante	S/O	S/O
		1-1	S/O	S/O	S/O	0,00 pour la première demi-heure, 92,83 pour la première heure, y compris la première demi-heure, et 92,83 pour chaque heure suivante	S/O	S/O
		2	S/O	S/O	S/O	0,00 pour la première demi-heure, 96,08 pour la première heure, y compris la première demi-heure, et 96,08 pour chaque heure suivante	S/O	S/O
7.	Mouvements d'un navire effectués pour la régulation des compas	1	437,43	14,40	S/O	S/O	S/O	S/O
		1-1	402,51	13,25	S/O	S/O	S/O	S/O
		2	416,60	13,72	S/O	S/O	S/O	S/O
8.	Voyage ou déplacement d'un navire mort	1, 1-1 ou 2	1,5 fois les droits de pilotage prévus aux articles 1 à 7	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
9.	Annulation d'une demande de services de pilotage si le pilote se présente pour effectuer ses fonctions de pilotage	1	542,66	S/O	S/O	0,00 pour la première heure, 201,80 pour la deuxième heure, y compris la première heure, et 100,90 pour chaque heure suivante ¹	S/O	S/O
		1-1	499,34	S/O	S/O	0,00 pour la première heure, 185,66 pour la deuxième heure, y compris la première heure, et 92,83 pour chaque heure suivante ¹	S/O	S/O
		2	516,82	S/O	S/O	0,00 pour la première heure, 192,16 pour la deuxième heure, y compris la première heure, et 96,08 pour chaque heure suivante ¹	S/O	S/O
10.	Transport d'un pilote à bord d'un navire au-delà de la circonscription pour laquelle il est breveté	1	S/O	S/O	S/O	100,90	S/O	S/O

ANNEXE 1 (suite)

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	
Article	Service de pilotage	Circonscription	Droit forfaitaire (\$)	Droit par unité (\$)	Droit par facteur temps (\$)	Droit par heure ou fraction d'heure (\$)	Droit minimum (\$)	Droit maximum (\$)
11.	Sauf en cas d'urgence, un départ ou un déplacement effectué avant l'heure prévue dans un préavis exigé par les articles 8 ou 9 du <i>Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides</i> , à la demande du capitaine, du propriétaire ou de l'agent du navire	1-1	S/O	S/O	S/O	92,83	S/O	S/O
		2	S/O	S/O	S/O	96,08	S/O	S/O
		1	2 258,03	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
		1-1	2 077,76	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
		2	2 150,51	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O

¹ Le nombre d'heures de service facturables est calculé à partir du moment où les services de pilotage sont demandés ou, s'il est postérieur, à partir du moment où le pilote se présente pour effectuer ses fonctions de pilotage jusqu'au moment de l'annulation.

**SCHEDULE 2
(Section 3)**

**SCHEDULE 2
(Sections 1, 2 and 9)**

PILOTAGE CHARGES

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8	
Item	Pilotage Service	District	Basic Charge (\$)	Charge per Unit (\$)	Charge per Time Factor (\$)	Charge per Hour or Part of an Hour (\$)	Minimum Charge (\$)	Maximum Charge (\$)
1.	Trip	1	N/A	38.86	19.13	N/A	1,988.25	N/A
		2	N/A	23.41	13.48	N/A	1,565.84	N/A
2.	Movage	1	447.27	14.72	N/A	N/A	1,988.25	N/A
		1-1	411.57	13.55	N/A	N/A	1,829.51	N/A
		2	425.97	14.03	N/A	N/A	1,893.57	N/A
3.	Anchorage during a trip or a movage	1	345.86	3.72	N/A	N/A	N/A	N/A
		1-1	318.25	3.43	N/A	N/A	N/A	N/A
		2	329.40	3.55	N/A	N/A	N/A	N/A
4.	Docking of a ship at a wharf or pier at the end of a trip	1	264.73	2.73	N/A	N/A	N/A	514.70
		2	252.12	2.60	N/A	N/A	N/A	490.20
5.	Request by a master, owner or agent of a ship for a pilot designated by the Corporation to perform a docking or undocking	2	425.97	9.63	N/A	N/A	1,565.84	N/A
6.	Detention of a pilot at a pilot boarding station or on board ship	1	N/A	N/A	N/A	0.00 for the first half-hour, 103.17 for the first hour, including the first half-hour, and 103.17 for each subsequent hour	N/A	N/A
		1-1	N/A	N/A	N/A	0.00 for the first half-hour, 94.92 for the first hour, including the first half-hour, and 94.92 for each subsequent hour	N/A	N/A
		2	N/A	N/A	N/A	0.00 for the first half-hour, 98.24 for the first hour, including the first half-hour, and 98.24 for each subsequent hour	N/A	N/A

SCHEDULE 2 — Continued

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8	
Item	Pilotage Service	District	Basic Charge (\$)	Charge per Unit (\$)	Charge per Time Factor (\$)	Charge per Hour or Part of an Hour (\$)	Minimum Charge (\$)	Maximum Charge (\$)
7.	Ship movements required for adjusting a ship's compasses	1	447.27	14.72	N/A	N/A	N/A	N/A
		1-1	411.57	13.55	N/A	N/A	N/A	N/A
		2	425.97	14.03	N/A	N/A	N/A	N/A
8.	Trip or movage of a dead ship	1, 1-1 or 2	1.5 times the pilotage charges set out in items 1 to 7	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
9.	Cancellation of a request for pilotage services if the pilot reports for pilotage duty	1	554.87	N/A	N/A	0.00 for the first hour, 206.34 for the second hour, including the first hour, and 103.17 for each subsequent hour ¹	N/A	N/A
		1-1	510.58	N/A	N/A	0.00 for the first hour, 189.84 for the second hour, including the first hour, and 94.92 for each subsequent hour ¹	N/A	N/A
		2	528.45	N/A	N/A	0.00 for the first hour, 196.48 for the second hour, including the first hour, and 98.24 for each subsequent hour ¹	N/A	N/A
10.	Carrying a pilot on a ship beyond the district for which the pilot is licensed	1	N/A	N/A	N/A	103.17	N/A	N/A
		1-1	N/A	N/A	N/A	94.92	N/A	N/A
		2	N/A	N/A	N/A	98.24	N/A	N/A
11.	Except in the case of emergency, a master, owner or agent of a ship, after filing a notice required by section 8 or 9 of the <i>Laurentian Pilotage Authority Regulations</i> , making a request that the movage or departure occur at a time before that set out in the notice	1	2,308.84	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
		1-1	2,124.51	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
		2	2,198.90	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

¹ The number of chargeable hours of service is calculated from the later of the time for which the pilotage services are requested and the time the pilot reports for pilotage duty until the time of cancellation.

**ANNEXE 2
(article 3)**

**ANNEXE 2
(articles 1, 2 et 9)**

DROITS DE PILOTAGE

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	
Article	Service de pilotage	Circonscription	Droit forfaitaire (\$)	Droit par unité (\$)	Droit par facteur temps (\$)	Droit par heure ou fraction d'heure (\$)	Droit minimum (\$)	Droit maximum (\$)
1.	Voyage	1	S/O	38,86	19,13	S/O	1 988,25	S/O
		2	S/O	23,41	13,48	S/O	1 565,84	S/O
2.	Déplacement	1	447,27	14,72	S/O	S/O	1 988,25	S/O
		1-1	411,57	13,55	S/O	S/O	1 829,51	S/O
		2	425,97	14,03	S/O	S/O	1 893,57	S/O

ANNEXE 2 (suite)

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	
Article	Service de pilotage	Circonscription	Droit forfaitaire (\$)	Droit par unité (\$)	Droit par facteur temps (\$)	Droit par heure ou fraction d'heure (\$)	Droit minimum (\$)	Droit maximum (\$)
3.	Mouillage au cours d'un voyage ou d'un déplacement	1	345,86	3,72	S/O	S/O	S/O	S/O
		1-1	318,25	3,43	S/O	S/O	S/O	S/O
		2	329,40	3,55	S/O	S/O	S/O	S/O
4.	Accostage d'un navire à un quai ou à une jetée à la fin d'un voyage	1	264,73	2,73	S/O	S/O	S/O	514,70
		2	252,12	2,60	S/O	S/O	S/O	490,20
5.	Accostage ou appareillage d'un navire effectué par un pilote désigné par la Corporation, à la demande du capitaine, du propriétaire ou de l'agent du navire	2	425,97	9,63	S/O	S/O	1 565,84	S/O
6.	Prolongation du séjour d'un pilote à une station d'embarquement de pilotes ou à bord d'un navire	1	S/O	S/O	S/O	0,00 pour la première demi-heure, 103,17 pour la première heure, y compris la première demi-heure, et 103,17 pour chaque heure suivante	S/O	S/O
		1-1	S/O	S/O	S/O	0,00 pour la première demi-heure, 94,92 pour la première heure, y compris la première demi-heure, et 94,92 pour chaque heure suivante	S/O	S/O
		2	S/O	S/O	S/O	0,00 pour la première demi-heure, 98,24 pour la première heure, y compris la première demi-heure, et 98,24 pour chaque heure suivante	S/O	S/O
7.	Mouvements d'un navire effectués pour la régulation des compas	1	447,27	14,72	S/O	S/O	S/O	S/O
		1-1	411,57	13,55	S/O	S/O	S/O	S/O
		2	425,97	14,03	S/O	S/O	S/O	S/O
8.	Voyage ou déplacement d'un navire mort	1, 1-1 ou 2	1,5 fois les droits de pilotage prévus aux articles 1 à 7	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
9.	Annulation d'une demande de services de pilotage si le pilote se présente pour effectuer ses fonctions de pilotage	1	554,87	S/O	S/O	0,00 pour la première heure, 206,34 pour la deuxième heure, y compris la première heure, et 103,17 pour chaque heure suivante ¹	S/O	S/O
		1-1	510,58	S/O	S/O	0,00 pour la première heure, 189,84 pour la deuxième heure, y compris la première heure, et 94,92 pour chaque heure suivante ¹	S/O	S/O
		2	528,45	S/O	S/O	0,00 pour la première heure, 196,48 pour la deuxième heure, y compris la première heure, et 98,24 pour chaque heure suivante ¹	S/O	S/O
10.	Transport d'un pilote à bord d'un navire au-delà de la circonscription pour laquelle il est breveté	1	S/O	S/O	S/O	103,17	S/O	S/O
		1-1	S/O	S/O	S/O	94,92	S/O	S/O
		2	S/O	S/O	S/O	98,24	S/O	S/O

ANNEXE 2 (suite)

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	
Article	Service de pilotage	Circonscription	Droit forfaitaire (\$)	Droit par unité (\$)	Droit par facteur temps (\$)	Droit par heure ou fraction d'heure (\$)	Droit minimum (\$)	Droit maximum (\$)
11.	Sauf en cas d'urgence, un départ ou un déplacement effectué avant l'heure prévue dans un préavis exigé par les articles 8 ou 9 du <i>Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides</i> , à la demande du capitaine, du propriétaire ou de l'agent du navire	1	2 308,84	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
		1-1	2 124,51	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
		2	2 198,90	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O

¹ Le nombre d'heures de service facturables est calculé à partir du moment où les services de pilotage sont demandés ou, s'il est postérieur, à partir du moment où le pilote se présente pour effectuer ses fonctions de pilotage jusqu'au moment de l'annulation.

**SCHEDULE 3
(Section 4)**

**SCHEDULE 2
(Sections 1, 2 and 9)**

PILOTAGE CHARGES

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8	
Item	Pilotage Service	District	Basic Charge (\$)	Charge per Unit (\$)	Charge per Time Factor (\$)	Charge per Hour or Part of an Hour (\$)	Minimum Charge (\$)	Maximum Charge (\$)
1.	Trip	1	N/A	39.25	19.32	N/A	2,008.13	N/A
		2	N/A	23.64	13.61	N/A	1,581.50	N/A
2.	Movage	1	451.74	14.87	N/A	N/A	2,008.13	N/A
		1-1	415.69	13.69	N/A	N/A	1,847.81	N/A
		2	430.23	14.17	N/A	N/A	1,912.51	N/A
3.	Anchorage during a trip or a movage	1	349.32	3.76	N/A	N/A	N/A	N/A
		1-1	321.43	3.46	N/A	N/A	N/A	N/A
		2	332.69	3.59	N/A	N/A	N/A	N/A
4.	Docking of a ship at a wharf or pier at the end of a trip	1	267.38	2.76	N/A	N/A	N/A	519.85
5.	Request by a master, owner or agent of a ship for a pilot designated by the Corporation to perform a docking or undocking	2	254.64	2.63	N/A	N/A	N/A	495.10
6.	Detention of a pilot at a pilot boarding station or on board ship	1	N/A	N/A	N/A	0.00 for the first half-hour, 104.20 for the first hour, including the first half-hour, and 104.20 for each subsequent hour	N/A	N/A
		1-1	N/A	N/A	N/A	0.00 for the first half-hour, 95.87 for the first hour, including the first half-hour, and 95.87 for each subsequent hour	N/A	N/A
		2	N/A	N/A	N/A	0.00 for the first half-hour, 99.22 for the first hour, including the first half-hour, and 99.22 for each subsequent hour	N/A	N/A
7.	Ship movements required for adjusting a ship's compasses	1	451.74	14.87	N/A	N/A	N/A	N/A
		1-1	415.69	13.69	N/A	N/A	N/A	N/A
		2	430.23	14.17	N/A	N/A	N/A	N/A

SCHEDULE 3 — Continued

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8	
Item	Pilotage Service	District	Basic Charge (\$)	Charge per Unit (\$)	Charge per Time Factor (\$)	Charge per Hour or Part of an Hour (\$)	Minimum Charge (\$)	Maximum Charge (\$)
8.	Trip or movage of a dead ship	1, 1-1 or 2	1.5 times the pilotage charges set out in items 1 to 7	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
9.	Cancellation of a request for pilotage services if the pilot reports for pilotage duty	1	560.42	N/A	N/A	0.00 for the first hour, 208.40 for the second hour, including the first hour, and 104.20 for each subsequent hour ¹	N/A	N/A
		1-1	515.69	N/A	N/A	0.00 for the first hour, 191.74 for the second hour, including the first hour, and 95.87 for each subsequent hour ¹	N/A	N/A
		2	533.73	N/A	N/A	0.00 for the first hour, 198.44 for the second hour, including the first hour, and 99.22 for each subsequent hour ¹	N/A	N/A
10.	Carrying a pilot on a ship beyond the district for which the pilot is licensed	1	N/A	N/A	N/A	104.20	N/A	N/A
		1-1	N/A	N/A	N/A	95.87	N/A	N/A
		2	N/A	N/A	N/A	99.22	N/A	N/A
11.	Except in the case of emergency, a master, owner or agent of a ship, after filing a notice required by section 8 or 9 of the <i>Laurentian Pilotage Authority Regulations</i> , making a request that the movage or departure occur at a time before that set out in the notice	1	2,331.93	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
		1-1	2,145.76	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
		2	2,220.89	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

¹ The number of chargeable hours of service is calculated from the later of the time for which the pilotage services are requested and the time the pilot reports for pilotage duty until the time of cancellation.

**ANNEXE 3
(article 4)**

**ANNEXE 2
(articles 1, 2 et 9)**

DROITS DE PILOTAGE

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	
Article	Service de pilotage	Circonscription	Droit forfaitaire (\$)	Droit par unité (\$)	Droit par facteur temps (\$)	Droit par heure ou fraction d'heure (\$)	Droit minimum (\$)	Droit maximum (\$)
1.	Voyage	1	S/O	39,25	19,32	S/O	2 008,13	S/O
		2	S/O	23,64	13,61	S/O	1 581,50	S/O
2.	Déplacement	1	451,74	14,87	S/O	S/O	2 008,13	S/O
		1-1	415,69	13,69	S/O	S/O	1 847,81	S/O
		2	430,23	14,17	S/O	S/O	1 912,51	S/O
3.	Mouillage au cours d'un voyage ou d'un déplacement	1	349,32	3,76	S/O	S/O	S/O	S/O
		1-1	321,43	3,46	S/O	S/O	S/O	S/O
		2	332,69	3,59	S/O	S/O	S/O	S/O

ANNEXE 3 (suite)

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	
Article	Service de pilotage	Circonscription	Droit forfaitaire (\$)	Droit par unité (\$)	Droit par facteur temps (\$)	Droit par heure ou fraction d'heure (\$)	Droit minimum (\$)	Droit maximum (\$)
4.	Accostage d'un navire à un quai ou à une jetée à la fin d'un voyage	1	267,38	2,76	S/O	S/O	S/O	519,85
		2	254,64	2,63	S/O	S/O	S/O	495,10
5.	Accostage ou appareillage d'un navire effectué par un pilote désigné par la Corporation, à la demande du capitaine, du propriétaire ou de l'agent du navire	2	430,23	9,73	S/O	S/O	1 581,50	S/O
6.	Prolongation du séjour d'un pilote à une station d'embarquement de pilotes ou à bord d'un navire	1	S/O	S/O	S/O	0,00 pour la première demi-heure, 104,20 pour la première heure, y compris la première demi-heure, et 104,20 pour chaque heure suivante	S/O	S/O
		1-1	S/O	S/O	S/O	0,00 pour la première demi-heure, 95,87 pour la première heure, y compris la première demi-heure, et 95,87 pour chaque heure suivante	S/O	S/O
		2	S/O	S/O	S/O	0,00 pour la première demi-heure, 99,22 pour la première heure, y compris la première demi-heure, et 99,22 pour chaque heure suivante	S/O	S/O
7.	Mouvements d'un navire effectués pour la régulation des compas	1	451,74	14,87	S/O	S/O	S/O	S/O
		1-1	415,69	13,69	S/O	S/O	S/O	S/O
		2	430,23	14,17	S/O	S/O	S/O	S/O
8.	Voyage ou déplacement d'un navire mort	1, 1-1 ou 2	1,5 fois les droits de pilotage prévus aux articles 1 à 7	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
9.	Annulation d'une demande de services de pilotage si le pilote se présente pour effectuer ses fonctions de pilotage	1	560,42	S/O	S/O	0,00 pour la première heure, 208,40 pour la deuxième heure, y compris la première heure, et 104,20 pour chaque heure suivante ¹	S/O	S/O
		1-1	515,69	S/O	S/O	0,00 pour la première heure, 191,74 pour la deuxième heure, y compris la première heure, et 95,87 pour chaque heure suivante ¹	S/O	S/O
		2	533,73	S/O	S/O	0,00 pour la première heure, 198,44 pour la deuxième heure, y compris la première heure, et 99,22 pour chaque heure suivante ¹	S/O	S/O
10.	Transport d'un pilote à bord d'un navire au-delà de la circonscription pour laquelle il est breveté	1	S/O	S/O	S/O	104,20	S/O	S/O
		1-1	S/O	S/O	S/O	95,87	S/O	S/O
		2	S/O	S/O	S/O	99,22	S/O	S/O

ANNEXE 3 (suite)

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	
Article	Service de pilotage	Circonscription	Droit forfaitaire (\$)	Droit par unité (\$)	Droit par facteur temps (\$)	Droit par heure ou fraction d'heure (\$)	Droit minimum (\$)	Droit maximum (\$)
11.	Sauf en cas d'urgence, un départ ou un déplacement effectué avant l'heure prévue dans un préavis exigé par les articles 8 ou 9 du <i>Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides</i> , à la demande du capitaine, du propriétaire ou de l'agent du navire	1	2 331,93	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
		1-1	2 145,76	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
		2	2 220,89	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O

¹ Le nombre d'heures de service facturables est calculé à partir du moment où les services de pilotage sont demandés ou, s'il est postérieur, à partir du moment où le pilote se présente pour effectuer ses fonctions de pilotage jusqu'au moment de l'annulation.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The Laurentian Pilotage Authority (the Authority) is responsible for administering, in the interest of safety, an efficient pilotage service within Canadian waters in and around the province of Quebec, north of the northern entrance to Saint-Lambert Lock, except the waters of Chaleur Bay, south of Cap d'Espoir. The Authority also prescribes tariffs of pilotage charges that are fair, reasonable and sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

Over the past year, the Authority negotiated with its pilotage service providers, which enabled it to conduct an in-depth review of key financial and operational factors in its pilotage contracts. These five-year agreements reduce costs and improve the Authority's financial stability, namely by removing an inappropriate productivity factor clause.

These new service contracts also address departmental requests made in June 2006. The winter night navigation rules have been amended so that all vessels with certain equipment can, with some exceptions, leave the wharf and travel at any time in the winter, whether they are up bound or down bound the St. Lawrence River. Progress has also been made in harmonizing the contracts of the two pilots corporations by eliminating the productivity clause that until recently was part of the Corporation of Mid-St. Lawrence River Pilots contract. These contracts also set out a pilotage charge increase corresponding with the Consumer Price Index (CPI).

The service contracts also include new terms regarding payment for winter services before January 1 and after March 15. This means that users no longer have to pay for double pilotage in the pre- and post-winter periods, independently from the winter navigation period determined by the Authority pursuant to paragraph 35(1)(f) of the *Laurentian Pilotage Authority Regulations*.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

L'Administration de pilotage des Laurentides (l'Administration) a le mandat d'administrer, aux fins de la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes sises dans la province de Québec et les eaux limitrophes, au nord de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert, à l'exception des eaux de la baie des Chaleurs au sud du Cap d'Espoir. De plus, l'Administration fixe des droits de pilotage équitables, raisonnables et suffisants pour lui permettre le financement autonome de ses activités.

Au cours de la dernière année, l'Administration a complété des négociations avec ses fournisseurs de services de pilotage, ce qui lui a permis de revoir en profondeur d'importants aspects financiers et opérationnels contenus aux contrats intervenus avec eux. Ces ententes d'une durée de cinq ans permettent une réduction des coûts et une meilleure stabilité financière de l'Administration, par le retrait notamment d'une clause comportant un facteur de productivité inadéquat.

Ces nouveaux contrats de services répondent aussi aux demandes ministérielles exprimées en juin 2006. D'une part, les règles de navigation de nuit en hiver ont été modifiées afin que tous les navires qui disposent de certains équipements, sauf exceptions, puissent quitter le quai et voyager en tout temps en hiver, que ce soit en montant ou en descendant le fleuve Saint-Laurent. Des progrès ont également été réalisés dans l'harmonisation des contrats des deux corporations de pilotes, notamment par l'élimination de la clause de productivité qui prévalait jusqu'à récemment avec Pilotes du Saint-Laurent Central inc. Ces contrats prévoient une augmentation des honoraires de pilotage correspondant à l'indice des prix à la consommation.

Les contrats de services comportent aussi de nouvelles modalités concernant le paiement des services d'hiver avant le 1^{er} janvier et après le 15 mars. Cela permettra aux usagers de ne plus payer spécifiquement le double pilotage lié aux périodes pré et post hivernales, indépendamment de la période de navigation d'hiver déterminée par l'Administration en vertu de l'alinéa 35(1)(f) du

The compensation paid to pilotage corporations in this regard will now be subject to a 3.5% general tariff increase in 2008 in Districts Nos. 1 and 2. Overall, this entails a net reduction of \$1.7 million for users, which is 44% of the double pilotage fees paid annually. This amendment is therefore very advantageous for the users and brings with it a significant improvement to the winter night navigation contract rules. At the same time, it increases the availability and productivity of pilots during high-traffic periods by avoiding automatically assigning a second pilot to all vessels. This approach will also reduce the number of apprentice pilots that need to be recruited by 30%.

The Authority also increases its tariffs by 2.25% in 2008 to address the overall increase in service costs, corresponding with the CPI. At the same time, the temporary 4.9% supplementary charge for District No. 1 users, which was in place to repay the amounts due to the Corporation of Mid-St. Lawrence River Pilots, will be eliminated around March 2008. This represents an annual reduction of \$1.67 million.

The Authority also sets the 2009 and 2010 tariff increases at 2.25% and 1.00%, respectively. Since the Authority now has better control over its financial operations, it can better anticipate its future needs and can set increases over a longer period of time to enable users to better anticipate and plan their pilotage costs. The requested increase rates are lower than the forecast CPI for 2009 and 2010.

Finally, the Authority increases the minimum tariff generally charged to small vessels in order to reflect the costs associated with double pilotage for slow vessels. The tariffs for the services of a second pilot on vessels that will likely travel for 10 hours or more in District No. 1, or for 10 or more hours starting between 9:00 p.m. and 2:59 a.m. in District No. 2, will henceforth be integrated into the general tariff, without additional user fees. Since the new minimum tariff for small vessels corresponds with the costs of the services they receive, the amendment is fairer for all users, without increasing the total cost to users who currently pay this minimum tariff.

Alternatives

The Authority's objective is to provide safe and efficient pilotage services at the minimum cost. For 2007, it once again successfully froze costs associated with pilot boats in certain regions, and made cost reduction the priority in its negotiations for renewal of pilotage corporation service contracts.

From this perspective, the Authority assessed several scenarios that varied according to the number of years over which the tariff changes apply and how quickly the financial objectives have to be achieved. User consultations also influenced the scenarios assessed.

Despite a greatly improved financial and operational context, the Authority must still deal with its financial situation by reducing

Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides. La compensation versée à cet égard aux corporations de pilotes fera plutôt l'objet d'une majoration générale des tarifs de 3,5 % en 2008 dans les circonscriptions n^{os} 1 et 2. Globalement, cela signifie pour les usagers une réduction nette de l'ordre de 1,7 million de dollars, soit de 44 % des frais payés annuellement pour ce double pilotage. Cette modification est donc très avantageuse pour les usagers et s'accompagne d'une amélioration importante des règles contractuelles de navigation de nuit l'hiver. Du même coup, elle augmente la disponibilité et la productivité des pilotes durant des périodes à trafic élevé, en évitant qu'un second pilote soit automatiquement affecté à tous les navires. Cette approche pourrait aussi réduire les besoins de recrutement d'apprentis-pilotes de l'ordre de 30 %.

L'Administration majore également ses tarifs de 2,25 % en 2008 pour répondre à l'augmentation générale des coûts des services correspondant à l'indice des prix à la consommation. Parallèlement, les usagers de la circonscription n^o 1 verront disparaître, au mois de mars 2008 environ, le droit supplémentaire temporaire de 4,9 % qui vise à acquitter des sommes dues à Pilotes du Saint-Laurent Central inc. Ceci représente une réduction annuelle de 1,67 million de dollars.

L'Administration fixe également à 2,25 % et 1,00 % les augmentations tarifaires de 2009 et 2010. Puisque l'Administration dispose maintenant d'un meilleur contrôle sur ses obligations financières, elle connaît mieux ses besoins futurs et peut faire bénéficier ses usagers d'augmentations fixées sur une plus longue période de temps, afin de leur permettre de mieux prévoir et planifier leurs coûts de pilotage. Les taux des augmentations prévus sont inférieurs à la prévision de l'indice des prix à la consommation pour les années 2009 et 2010.

Enfin, l'Administration augmente le droit minimum perçu généralement auprès des petits navires, afin qu'il reflète les coûts associés au double pilotage en vigueur pour les navires lents. En effet, les droits pour les services du second pilote sur les navires qui circuleront probablement pendant dix heures et plus dans la circonscription n^o 1, ou durant le même temps lorsque l'affectation se situe entre 21 h et 2 h 59 dans la circonscription n^o 2, seront désormais intégrés au tarif général, sans frais supplémentaires pour les usagers. Puisque le nouveau droit minimum correspond pour les petits navires au coût des services qu'ils reçoivent, la modification assure une plus grande équité entre les usagers, sans que ceux qui paient actuellement ce droit minimum voient leur facture totale augmenter.

Solutions envisagées

L'Administration a pour objectif d'assurer des services de pilotage sécuritaires et efficaces à un coût raisonnable. Ainsi, pour l'année 2007, elle a réussi encore une fois à geler les coûts associés aux services de bateaux-pilotes dans certaines régions, et elle a fait de la réduction des coûts la priorité dans ses négociations pour le renouvellement des contrats de service avec les corporations de pilotes.

Dans cette perspective, l'Administration a évalué divers scénarios variant selon le nombre d'années visées par la modification tarifaire et la vitesse à laquelle les objectifs financiers doivent être atteints. Les consultations menées auprès des usagers ont aussi influencé les scénarios examinés.

Malgré un contexte financier et opérationnel grandement amélioré, l'Administration doit toujours relever sa situation financière

its accumulated deficit, which was \$7,823,425 on December 31, 2006. Moreover, for the second consecutive year, the Auditor General's report has drawn Parliament's attention to the Authority's deficit, in light of the financial self-sufficiency requirement set out in the *Pilotage Act*. Her report concluded that the Authority must continue to address its financial situation to ensure that it will continue to be able to fulfill its mandate.

The Authority must also eliminate its current dependence on loans to pay for ongoing operations, and create a \$2 million financial reserve for this purpose, as instructed by the Minister of Transport, Infrastructure and Communities in a letter dated June 16, 2006. This reserve will eliminate the financing charges related to the Authority's line of credit as of the end of 2009.

In light of these financial objectives, the status quo is not an acceptable option, and the proposed solution makes it possible to achieve the desired results. This solution directly reflects the actual costs of delivering pilotage services, since the amounts owing under the service contracts with the two pilotage corporations and under the collective agreement with Port of Montreal pilots account for approximately 85 % of the Authority's expenditures.

Benefits and costs

The 3.5% tariff increase required as a result of the elimination of double pilotage charges in the pre- and post-winter periods will generate about \$1,865,000 in revenues, but will entail an overall reduction of \$1.7 million in the amount spent by users for this purpose. The additional 2.25% for 2008 will increase the Authority's revenues by \$1,284,000. The increase will be \$1,312,000 and \$597,000 in 2009 and 2010, respectively. These increases will help reduce the Authority's accumulated deficit and, by 2009, will create the \$2 million reserve needed to reduce financing charges and fulfill the financial self-sufficiency requirement.

As a result of the tariff changes, users will see an average net reduction of \$16 per assignment in 2008. There will be an average increase of \$56 and \$26 per assignment in 2009 and 2010 respectively.

Environmental impact

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a Strategic Environmental Assessment (SEA) of this proposal was conducted in the form of a preliminary scan. The SEA concluded that the proposal does not have any impact on the environment.

Consultation

The Authority regularly consults users' associations such as the Canadian Shipowners Association, Shipping Federation of Canada, and the St. Lawrence Ship Operators, and it even contacted a number of users directly regarding various financial, operational, and regulatory aspects. This tariff specifically has been the subject of several user and association consultations, including a meeting held on June 27, 2007, with 11 user representatives. The Authority presented its financial objectives and plans for achieving

en réduisant son déficit accumulé qui s'élevait à 7 823 425 \$ au 31 décembre 2006. D'ailleurs, dans son dernier rapport, la vérificatrice générale du Canada attirait l'attention du Parlement pour une deuxième année consécutive, sur la situation financière déficitaire de l'Administration, compte tenu de l'exigence d'autonomie financière prévue à la *Loi sur le pilotage*. Celle-ci concluait que l'Administration devait continuer à redresser sa situation financière afin de s'assurer qu'elle continue à être en mesure de remplir son mandat.

L'Administration doit aussi éliminer sa dépendance actuelle envers les emprunts pour payer les activités courantes et se constituer, à cette fin, une réserve financière de 2 millions de dollars comme le lui a demandé le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités dans une lettre du 16 juin 2006. Cette réserve permettra de faire disparaître les coûts de financement associés à l'utilisation de la marge de crédit et ce, à partir de la fin de l'année 2009.

Compte tenu de ces objectifs financiers, le statu quo n'est pas une option acceptable et la solution retenue permet d'atteindre les résultats voulus. Elle résulte directement des coûts réels liés à la prestation des divers services de pilotage, puisque les sommes exigibles en vertu des contrats de service avec les deux corporations de pilotes, et en vertu de la convention collective avec les pilotes employés du Port de Montréal, représentent environ 85 % des dépenses de l'Administration.

Avantages et coûts

La hausse de tarif de 3,5 % nécessaire au paiement forfaitaire du double pilotage en périodes pré et post hivernales générera des revenus d'environ 1 865 000 \$, mais entraînera globalement une réduction de 1,7 million de dollars des sommes consacrées à cette fin par les usagers. Le 2,25 % supplémentaire pour l'année 2008 augmentera les revenus de l'Administration de 1 284 000 \$. La hausse est de 1 312 000 \$ et de 597 000 \$ pour les deux années subséquentes. Ces augmentations contribueront à réduire le déficit accumulé de l'Administration et à constituer, dès 2009, la réserve de 2 millions de dollars nécessaire pour diminuer ses coûts de financement et remplir son obligation d'autonomie financière.

Les modifications tarifaires se refléteront pour les usagers par une réduction nette moyenne de 16 \$ par affectation en 2008. L'augmentation moyenne sera de 56 \$ et de 26 \$ par affectation en 2009 et 2010, respectivement.

Incidence sur l'environnement

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une évaluation environnementale stratégique (EES) de cette modification a été effectuée, sous la forme d'une exploration préliminaire. Selon les conclusions de l'EES, la modification n'aurait aucune incidence importante sur l'environnement.

Consultations

L'Administration consulte régulièrement les associations qui regroupent ses usagers, notamment l'Association des armateurs canadiens, la Fédération maritime du Canada et les Armateurs du Saint-Laurent et même plusieurs utilisateurs directement, concernant divers aspects financiers, opérationnels et réglementaires. La présente modification tarifaire a fait l'objet précis de plusieurs consultations auprès de ces associations ou usagers, y compris une rencontre tenue le 27 juin 2007 avec 11 représentants des

them, including the most recent two-year tariff increase scenario. The participants agreed to a three-year tariff proposal, which resulted in the current regulatory amendment.

This amendment was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 1, 2007, to seek comments of the public and allow interested persons to file a notice of objection. No notices of objection were filed with the Canadian Transportation Agency.

Compliance and enforcement

Section 45 of the Act provides the enforcement mechanism for the Regulations. It states that no customs officer at any port in Canada shall grant a clearance to a ship if the officer is informed by an Authority that pilotage charges in respect of the ship are outstanding and unpaid.

Section 48 of the Act provides a penalty of up to \$5,000 if the Regulations are contravened.

Contact

Réjean Lanteigne
Chief Executive Officer
Laurentian Pilotage Authority
555 René-Lévesque Blvd West, Suite 1501
Montreal, Quebec
H2Z 1B1
Telephone: 514-283-6320
Fax: 514-496-2409

usagers. L'Administration y a présenté ses objectifs financiers et sa planification pour les atteindre, y compris le plus récent scénario d'augmentation tarifaire qui était alors sur deux ans. Les participants ont exprimé leur accord avec une proposition tarifaire s'échelonnant sur trois ans, d'où la présente modification réglementaire.

Cette modification a fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 1^{er} septembre 2007, afin de solliciter des commentaires du public et d'offrir la possibilité aux personnes touchées de formuler un avis d'opposition. Aucun avis d'opposition n'a été déposé auprès de l'Office des transports du Canada.

Respect et exécution

L'article 45 de la *Loi sur le pilotage* fournit le mécanisme d'application du Règlement, à savoir qu'aucun agent des douanes, dans un port au Canada, ne peut autoriser le départ d'un navire lorsqu'il a été avisé par une administration que les droits de pilotage concernant le navire sont exigibles et impayés.

L'article 48 de la *Loi sur le pilotage* prévoit des sanctions en cas d'infraction, notamment une amende pouvant aller jusqu'à 5 000 \$.

Personne-ressource

Réjean Lanteigne
Premier dirigeant
Administration de pilotage des Laurentides
555, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 1501
Montréal (Québec)
H2Z 1B1
Téléphone : 514-283-6320
Télécopieur : 514-496-2409

Registration
SOR/2007-254 November 15, 2007

Enregistrement
DORS/2007-254 Le 15 novembre 2007

PILOTAGE ACT

LOI SUR LE PILOTAGE

Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations

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

P.C. 2007-1726 November 15, 2007

C.P. 2007-1726 Le 15 novembre 2007

Whereas the Pacific Pilotage Authority, pursuant to subsection 34(1)^a of the *Pilotage Act*, published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 1, 2007, a copy of the proposed *Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations*, substantially in the form set out in the annexed Regulations;

Attendu que, conformément au paragraphe 34(1)^a de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration de pilotage du Pacifique a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 1^{er} septembre 2007, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*, conforme en substance au texte ci-après;

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

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

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations*, made by the Pacific Pilotage Authority on October 2, 2007.

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*, ci-après, pris le 2 octobre 2007 par l'Administration de pilotage du Pacifique.

REGULATIONS AMENDING THE PACIFIC PILOTAGE TARIFF REGULATIONS

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

AMENDMENTS

MODIFICATIONS

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

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

8. Despite sections 6 and 7, the total charges payable under those sections in respect of a ship are not less than \$769.81.

8. Malgré les articles 6 et 7, le total des droits à payer à l'égard d'un navire en application de ces articles ne peut être inférieur à 769,81 \$.

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

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

Column 3	
Item	Amount (\$)
1.	3.312
2.	6.624
3.	3.312

Colonne 3	
Article	Montant (\$)
1.	3,312
2.	6,624
3.	3,312

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

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

Column 2	
Item	Time Charge (\$)
1.	166.32

Colonne 2	
Article	Droit horaire (\$)
1.	166,32

^a S.C. 1998, c. 10, s. 150
^b S.C. 1996, c. 10, s. 251(2)
¹ SOR/85-583

^a L.C. 1998, ch. 10, art. 150
^b L.C. 1996, ch. 10, par. 251(2)
¹ DORS/85-583

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

Column 2	
Item	Cancellation Charge (\$)
1.	498,96
2.	166,32

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

Column 2	
Item	Out-of-Region Charge (\$) (per hour or part of an hour)
1.	166,32
2.	166,32
3.	166,32

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

Column 2	
Item	Transportation Charges (\$)
1.	143
2.	135
3.	1,131
4.	410
5.	410
6.	143

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

Column 2	
Item	Charge (\$)
1.	360
2.	1,190
3.	2,262
4.	5,062
5.	7,308
6.	218
7.	652
8.	4,400

COMING INTO FORCE

8. These Regulations come into force on January 1, 2008.

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

Colonne 2	
Article	Droit d'annulation (\$)
1.	498,96
2.	166,32

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

Colonne 2	
Article	Droit à l'extérieur de la région, par heure ou fraction d'heure (\$)
1.	166,32
2.	166,32
3.	166,32

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

Colonne 2	
Article	Droit de déplacement (\$)
1.	143
2.	135
3.	1 131
4.	410
5.	410
6.	143

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

Colonne 2	
Article	Droit (\$)
1.	360
2.	1 190
3.	2 262
4.	5 062
5.	7 308
6.	218
7.	652
8.	4 400

ENTRÉE EN VIGUEUR

8. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2008.

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

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

The Authority increases by 3.0% its general tariff for the following pilotage charges: pilotage assignments, time charges for bridge watches and minimum charges. Additionally, cancellation charges, out-of-region charges, transportation charges, pilot boat and helicopter charges will increase in order to ensure financial self-sufficiency in each individual area. The adjustment offsets the increased costs in providing pilotage services and launch operations, thereby ensuring that the Authority will continue to operate on a self-sustaining financial basis.

Alternatives

To provide a safe and efficient pilotage service, the Authority kept its cost to the minimum. Further reductions in operating costs are not deemed to be an alternative, since this could reduce the quality of service provided.

The retention of the existing tariff rates was considered as a possible option. However, the Authority rejected this status quo alternative, since an increase of tariff rates is necessary to reflect the actual costs for the various pilotage services provided to the industry. These amendments will ensure that the Authority maintains its financial self-sufficiency while avoiding cross-subsidization among the various pilotage districts.

Benefits and costs

The increase in the pilotage charges is consistent with the current costs of providing the service and it is anticipated that these adjustments will result in an annual increase of \$2,294,000 in gross revenue. This will result in an average increase of \$178 per pilotage assignment for the users.

Environmental impact

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a Strategic Environmental Assessment (SEA) of this amendment was conducted in the form of a preliminary scan. The SEA concluded that the amendment does not impact on the environment.

Consultation

The Authority has committed to regular consultation with the Chamber of Shipping of British Columbia (CSBC), which represents the shipping community on the West Coast of British Columbia, along with other shipping community members, including North West Cruiseship Association, agents, terminal operators

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

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

L'Administration apporte une hausse du tarif de 3,0 % pour les droits de pilotage suivants : les affectations de pilotes, le droit horaire pour un quart à la passerelle et le droit minimum. De plus, les autres frais (droits d'annulation, droit à l'extérieur de la région, droit de déplacement et droits pour un bateau-pilote ou un hélicoptère) augmenteront afin d'assurer la rentabilité dans chacun des secteurs individuels. Les augmentations tarifaires serviraient à compenser les coûts liés à la prestation des services de pilotage et aux opérations d'un bateau-pilote afin que l'Administration puisse conserver son autonomie financière.

Solutions envisagées

Afin de fournir des services de pilotage sécuritaires et efficaces, l'Administration a maintenu ses dépenses au plus faible niveau possible. De nouvelles réductions des coûts d'exploitation ne sont pas envisagées, car la qualité des services fournis pourrait en souffrir.

Le maintien du tarif actuel a également été étudié. Toutefois, l'Administration a rejeté l'option du statu quo, car elle a besoin de la hausse tarifaire pour compenser les coûts réels associés à la prestation des divers services de pilotage à l'industrie. Les modifications permettront d'assurer l'autonomie financière de l'Administration et d'éviter l'interfinancement entre les circonscriptions de pilotage.

Avantages et coûts

L'augmentation des droits de pilotage correspond aux coûts réels de la prestation des services, et on estime que ces hausses donneront lieu à une augmentation annuelle de 2 294 000 \$, ce qui représente une augmentation moyenne de 178 \$ par affectation pour les usagers.

Incidence sur l'environnement

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et programmes*, une évaluation environnementale stratégique (EES) de cette modification a été effectuée, sous la forme d'une exploration préliminaire. Selon les conclusions de l'EES, la modification n'aurait aucune incidence importante sur l'environnement.

Consultations

L'Administration s'est engagée à consulter périodiquement la Chamber of Shipping of British Columbia (CSBC), qui représente le milieu du transport maritime de la côte ouest de la Colombie-Britannique, ainsi que d'autres membres de la communauté maritime, notamment des membres de la North West Cruiseship

and shipowners. This consultation covers all aspects of the Authority's operation, including financial, operational and regulatory matters.

The Authority consulted the CSBC, on May 28, 2007 and July 25, 2007. By way of a letter dated August 8, 2007, the CSBC indicated its support to this proposed tariff increase for January 1, 2008.

These amendments were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 1, 2007, to seek comments of the public and allow interested persons to file a notice of objection. No notices of objection were filed with the Canadian Transportation Agency.

Compliance and enforcement

Section 45 of the *Pilotage Act* provides that no customs officer at any port in Canada shall grant a clearance to a ship if the officer is informed by the Authority that pilotage charges in respect of the ship are outstanding and unpaid.

Contact

Mr. Kevin Obermeyer
President and Chief Executive Officer
Pacific Pilotage Authority
1130 West Pender Street, Suite 1000
Vancouver, British Columbia
V6E 4A4
Telephone: 604-666-6771
Fax: 604-666-1647
Email: oberkev@ppa.gc.ca.

Association, des agents, des exploitants de terminal maritime et des armateurs. Ces consultations visent tous les aspects des activités de l'Administration, y compris les aspects financiers, opérationnels et réglementaires.

Le 28 mai 2007 et le 25 juillet 2007, l'Administration a consulté la CSBC. Dans une lettre datée du 8 août 2007, la CSBC a approuvé l'augmentation tarifaire proposée pour le 1^{er} janvier 2008.

Ces modifications ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 1^{er} septembre 2007, afin de solliciter des commentaires du public et d'offrir la possibilité aux personnes touchées de formuler un avis d'opposition. Aucun avis d'opposition n'a été déposé auprès de l'Office des transports du Canada.

Respect et exécution

Selon l'article 45 de la *Loi sur le pilotage*, il est interdit à l'agent des douanes qui est de service dans un port canadien de donner congé à un navire s'il est informé par une Administration que des droits de pilotage concernant le navire sont exigibles et impayés.

Personne-ressource

M. Kevin Obermeyer
Président et directeur général
Administration de pilotage du Pacifique
1130, rue Pender Ouest, bureau 1000
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4A4
Téléphone : 604-666-6771
Télécopieur : 604-666-1647
Courriel : oberkev@ppa.gc.ca.

Registration
SOR/2007-255 November 15, 2007

CANADA DEPOSIT INSURANCE CORPORATION ACT

Eligible Financial Contract Regulations (Canada Deposit Insurance Corporation Act)

P.C. 2007-1730 November 15, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to subsection 39.15(8)^a of the *Canada Deposit Insurance Corporation Act*, hereby makes the annexed *Eligible Financial Contract Regulations (Canada Deposit Insurance Corporation Act)*.

**ELIGIBLE FINANCIAL CONTRACT REGULATIONS
(CANADA DEPOSIT INSURANCE CORPORATION ACT)**

1. The following definitions apply in these Regulations.

“derivatives agreement” means a financial agreement whose obligations are derived from, referenced to, or based on, one or more underlying reference items such as interest rates, indices, currencies, commodities, securities or other ownership interests, credit or guarantee obligations, debt securities, climatic variables, bandwidth, freight rates, emission rights, real property indices and inflation or other macroeconomic data and includes

- (a) a contract for differences or a swap, including a total return swap, price return swap, default swap or basis swap;
- (b) a futures agreement;
- (c) a cap, collar, floor or spread;
- (d) an option; and
- (e) a spot or forward. (*contrat dérivé*)

“financial intermediary” means

- (a) a clearing agency; or
- (b) a person, including a broker, bank or trust company, that in the ordinary course of business maintains securities accounts or futures accounts for others. (*intermédiaire financier*)

2. The following kinds of financial agreements are prescribed for the purpose of the definition “eligible financial contract” in subsection 39.15(9) of the *Canada Deposit Insurance Corporation Act*:

- (a) a derivatives agreement, whether settled by payment or delivery, that
 - (i) trades on a futures or options exchange or board, or other regulated market, or

Enregistrement
DORS/2007-255 Le 15 novembre 2007

LOI SUR LA SOCIÉTÉ D’ASSURANCE-DÉPÔTS DU CANADA

Règlement sur les contrats financiers admissibles (Loi sur la Société d’assurance-dépôts du Canada)

C.P. 2007-1730 Le 15 novembre 2007

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu du paragraphe 39.15(8)^a de la *Loi sur la Société d’assurance-dépôts du Canada*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur les contrats financiers admissibles (Loi sur la Société d’assurance-dépôts du Canada)*, ci-après.

**RÈGLEMENT SUR LES CONTRATS
FINANCIERS ADMISSIBLES (LOI SUR LA
SOCIÉTÉ D’ASSURANCE-DÉPÔTS DU CANADA)**

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

« contrat dérivé » Contrat financier dont les obligations sont dérivées d’un ou de plusieurs éléments de référence sous-jacents — tels que les taux d’intérêt, les indices, les devises, les matières premières, les titres de participation ou autres titres, les obligations de crédit ou de garantie, les titres de créance, les variables climatiques, la bande passante, le tarif pour le fret, les droits d’émission, les indices de bien immobilier et l’inflation ou autres données macroéconomiques — ou qui se rapportent à un ou plusieurs de ces éléments ou en sont fonction, y compris :

- a) le contrat pour la différence ou le contrat de swap, notamment le contrat de swap sur le rendement total, sur le rendement des prix, sur défaillance ou de taux de référence;
- b) le contrat à terme;
- c) le contrat à taux plafond, à fourchette de taux, à taux plancher ou à écart;
- d) le contrat d’option;
- e) le contrat au comptant ou le contrat à terme hors cote. (*derivatives agreement*)

« intermédiaire financier » S’entend :

- a) soit d’une agence de compensation et de dépôt;
- b) soit d’une personne, notamment un courtier, une banque ou une société de fiducie, qui, dans le cours normal de ses activités, tient pour le compte d’autrui des comptes de titres ou de contrats à terme. (*financial intermediary*)

2. Les contrats financiers ci-après sont des catégories prévues pour l’application de la définition de « contrat financier admissible » au paragraphe 39.15(9) de la *Loi sur la Société d’assurance-dépôts du Canada* :

- a) le contrat dérivé qui est réglé par paiement ou livraison et qui :
 - (i) soit se négocie sur un marché ou bourse de contrats d’option ou de contrats à terme ou sur tout autre marché réglementé,

^a S.C. 2007, c. 29, s. 103(1)

^a L.C. 2007, ch. 29, par. 103(1)

- (ii) is the subject of recurrent dealings in the derivatives markets or in the over-the-counter securities or commodities markets;
- (b) an agreement to
 - (i) borrow or lend securities or commodities, including an agreement to transfer securities or commodities under which the borrower may repay the loan with other securities or commodities, cash or cash equivalents,
 - (ii) clear or settle securities, futures, options or derivatives transactions, or
 - (iii) act as a depository for securities;
- (c) a repurchase, reverse repurchase or buy-sellback agreement with respect to securities or commodities;
- (d) a margin loan in so far as it is in respect of a securities account or futures account maintained by a financial intermediary;
- (e) any combination of agreements referred to in any of paragraphs (a) to (d);
- (f) a master agreement in so far as it is in respect of an agreement referred to in any of paragraphs (a) to (e);
- (g) a master agreement in so far as it is in respect of a master agreement referred to in paragraph (f);
- (h) a guarantee of, or an indemnity or reimbursement obligation with respect to, the liabilities under an agreement referred to in any of paragraphs (a) to (g); and
- (i) an agreement relating to financial collateral, including any form of security or security interest in collateral and a title transfer credit support agreement, with respect to an agreement referred to in any of paragraphs (a) to (h).

3. These Regulations come into force on the day on which subsection 103(2) of the *Budget Implementation Act, 2007*, chapter 29 of the Statutes of Canada, 2007 comes into force.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Efficient capital markets require a modern legal framework for financial transactions. This framework must provide issuers, investors and other parties to a transaction with clear rights and obligations. It must also keep up with international standards, advances in business practices, and evolving types of financial instruments.

The use of “eligible financial contracts,” commonly referred to as derivatives, has become an integral part of the risk management strategy for many Canadian businesses; for example, they are currently used by lenders, commodity companies, and exporters that wish to protect against risks related to credit default, commodity prices, or currency fluctuations. Growth in both exchange-traded and over-the-counter derivatives markets has been strong in recent years.

- (ii) soit fait l’objet de transactions récurrentes sur les marchés de dérivés ou sur les marchés hors cote de titres ou de matières premières;
- b) le contrat :
 - (i) soit portant sur l’emprunt ou le prêt de titres ou de matières premières, notamment le contrat prévoyant le transfert de titres ou de matières premières en vertu duquel l’emprunteur peut rembourser le prêt au moyen d’autres titres ou matières premières, ou au moyen de sommes en espèces ou d’équivalents de trésorerie,
 - (ii) soit relatif à la compensation ou au règlement des opérations sur titres ou sur contrat à terme, contrat d’option ou contrat dérivé,
 - (iii) soit autorisant à agir en tant que dépositaire de titres;
- c) le contrat de report, de report inversé ou de rachat-revente relatif aux titres ou aux matières premières;
- d) le contrat de prêt sur marge, dans la mesure où celui-ci se rapporte à des comptes de titres, ou de contrats à terme, tenus par un intermédiaire financier;
- e) toute combinaison de contrats visés à l’un ou l’autre des alinéas a) à d);
- f) tout contrat de base, dans la mesure où celui-ci se rapporte à des contrats visés à l’un ou l’autre des alinéas a) à e);
- g) tout contrat de base, dans la mesure où celui-ci se rapporte à un contrat de base visé à l’alinéa f);
- h) la garantie, l’indemnité ou l’obligation de remboursement relative aux obligations découlant d’un contrat visé à l’un ou l’autre des alinéas a) à g);
- i) le contrat relatif à une garantie financière, notamment l’accord de transfert de titres pour obtention de crédit et toute forme de sûreté portant sur une garantie, à l’égard d’un contrat visé à l’un ou l’autre des alinéas a) à h).

3. Le présent règlement entre en vigueur à la date d’entrée en vigueur du paragraphe 103(2) de la *Loi d’exécution du budget de 2007*, chapitre 29 des Lois du Canada (2007).

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

L’efficacité des marchés de capitaux suppose un cadre juridique moderne pour les opérations financières. Ce cadre doit établir des droits et des obligations sans équivoque pour les émetteurs, les investisseurs et les autres parties aux opérations. Il doit aussi suivre l’évolution des normes internationales, des pratiques commerciales et des types d’instruments financiers.

Le recours aux « contrats financiers admissibles », couramment appelés produits dérivés, s’inscrit à part entière dans la stratégie de gestion du risque de nombreuses entreprises canadiennes. Par exemple, ceux-ci sont utilisés par les prêteurs, les entreprises du secteur des matières premières et les exportateurs qui désirent se protéger contre le risque lié à la défaillance de crédit, aux prix des matières premières ou aux fluctuations monétaires. Les marchés de produits dérivés, cotés en bourse et hors cote ont connu une solide croissance ces dernières années.

Canadian insolvency and financial sector legislation currently permits the termination of an “eligible financial contract” and the netting of financial obligations between the insolvent party and the counterparties under such contracts. In addition, the legislation has recently been amended to allow counterparties to seize financial collateral under eligible financial contracts. These rights are not generally available to counterparties to contracts that do not fall within the definition of “eligible financial contract.” Because of these particular rights, determining which contracts qualify under the definition is vitally important to the parties and the financial markets.

The definition of “eligible financial contract” was enacted in 1992 and has not been substantively amended. The definition can be found in the *Bankruptcy and Insolvency Act*, the *Companies’ Creditors Arrangement Act*, the *Winding-up and Restructuring Act*, the *Canada Deposit Insurance Corporation Act*, and the *Payment Clearing and Settlement Act* (by reference to the *Winding-up and Restructuring Act*).

Three factors are driving the need to revise the definition. First, the financial markets have evolved significantly since 1992 and the definition is no longer in line with current practice. As such, there are inconsistencies in application that are causing difficulties in the market. Second, the United States and the European Union have legislation that contains a modern definition. The legal risks associated with the inconsistencies are reducing the competitiveness of Canadian financial markets, financial institutions and other market participants. Third, the Basel II Capital Accord, which will be applicable to Canadian banks starting on November 1, 2007, has drawn attention to national insolvency regimes. Legal opinions prepared for foreign market participants highlight the fact that the Canadian legislation is not competitive vis-à-vis other jurisdictions.

To address this issue, Part 9 of Bill C-52, which received Royal Assent on June 22, 2007, introduced amendments to enable the Governor in Council to prescribe the meaning of “eligible financial contract.” This will allow the Government to establish a revised definition and to update it with relative ease as financial market practices evolve.

The revised definition, which is largely based on the current definition, has the benefit of capturing agreements that may evolve from market practices. In addition, it includes margin loans made in respect of a margin account by a financial intermediary. The revised definition will be consistent with that of the United States and the European Union.

The Regulations would apply to the *Canada Deposit Insurance Corporation Act* and, by reference, to the *Payment Clearing and Settlement Act*, which are the responsibility of the Minister of Finance. Similar regulations are being proposed in respect of the *Bankruptcy and Insolvency Act*, the *Companies’ Creditors Arrangement Act*, and the *Winding-up and Restructuring Act*.

Alternatives

Maintaining the status quo fails to provide enough legal certainty to Canadian financial market participants. Further, it would put Canada’s financial markets at a competitive disadvantage vis-à-vis the United States and the European Union.

Dans ce contexte, les lois canadiennes régissant l’insolvabilité et le secteur financier permettent actuellement de mettre fin à un « contrat financier admissible » et de compenser les obligations financières entre la partie insolvable et les contreparties au contrat. En outre, la législation a été modifiée récemment afin que les contreparties puissent saisir les garanties financières aux termes de contrats financiers admissibles. De façon générale, les contreparties à des contrats qui ne sont pas visés par la définition de « contrat financier admissible » ne bénéficient pas de ces droits. L’existence de ces droits particuliers fait qu’il est essentiel, pour les parties comme pour les marchés financiers, de déterminer ce qui constitue un « contrat financier admissible ».

La définition de « contrat financier admissible » a été édictée en 1992 et n’a pas été modifiée significativement depuis. La définition se retrouve dans la *Loi sur la faillite et l’insolvabilité*, la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*, la *Loi sur les liquidations et les restructurations*, la *Loi sur la Société d’assurance-dépôts du Canada* et la *Loi sur la compensation et le règlement des paiements* (par renvoi à la *Loi sur les liquidations et les restructurations*).

Trois facteurs justifient la modification de la définition. Premièrement, les marchés financiers ont beaucoup évolué depuis 1992, et la définition existante ne reflète plus les pratiques en vigueur. Il en résulte une application incohérente qui engendre des problèmes sur le marché. Deuxièmement, les lois en vigueur aux États-Unis et dans l’Union européenne renferment une définition plus moderne que celle du Canada. Les risques juridiques associés à ces incohérences minent la compétitivité des marchés financiers, des institutions financières et des autres participants aux marchés du Canada. Troisièmement, l’accord de Bâle II sur les fonds propres, qui s’appliquera aux banques canadiennes à compter du 1^{er} novembre 2007, a mis en lumière les régimes nationaux en matière d’insolvabilité. Les avis juridiques obtenus par les intervenants des marchés étrangers soulignent que la législation canadienne ne soutient pas la concurrence internationale.

Afin de corriger ce problème, la partie 9 du Projet de loi C-52, qui a reçu la sanction royale le 22 juin 2007, apporte des modifications qui autorisent le gouverneur en conseil à définir par règlement le terme « contrat financier admissible ». Le gouvernement pourra ainsi établir une définition modifiée de ce terme, et il lui sera relativement facile de la mettre à jour à mesure que les pratiques des marchés financiers évolueront.

La nouvelle définition, qui s’inspire largement de celle en vigueur, offre l’avantage de prendre en compte les contrats financiers qui pourraient devenir répandus sur les marchés. Elle englobe en outre les prêts sur marge consentis par un intermédiaire financier. La nouvelle définition sera conforme à celles des États-Unis et de l’Union européenne.

Le Règlement s’applique à la *Loi sur la Société d’assurance-dépôts du Canada* et, par renvoi, à la *Loi sur la compensation et le règlement des paiements*, pour lesquelles le ministre des Finances est responsable. Des règlements semblables sont également proposés pour la *Loi sur la faillite et l’insolvabilité*, la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* et la *Loi sur les liquidations et les restructurations*.

Solutions envisagées

Le statu quo ne fournit pas une certitude juridique suffisante aux participants aux marchés financiers canadiens. Il placerait en outre les marchés financiers canadiens en situation de désavantage concurrentiel face aux États-Unis et à l’Union européenne.

Updating the definition by amending the legislation limits the Government's ability to further revise it as financial markets continue to evolve. The original definition has not substantively been amended in over 15 years despite the changing markets.

Benefits and costs

Benefits

In light of evolving financial markets and of the upcoming implementation of the Basel II Capital Accord in Canada, the revised definition will provide legal certainty to market participants and ensure that Canadian financial markets remain competitive vis-à-vis other jurisdictions.

Costs

The implementation of the Regulations does not bear any cost.

Consultation

The departments of Finance and Industry have consulted with key stakeholders regarding this proposal. In addition, a number of other market participants have expressed their support for a change. To date, neither department is aware of any opposition to the revised definition.

After further consultation with key stakeholders during the pre-publication period, a number of changes have been introduced to the Regulations, namely:

- The paragraphs on derivatives agreements have been restructured for ease of reading. In addition, it has been clarified that, in order to meet the definition of "eligible financial contract," derivatives agreements must be traded on regulated markets or be subject to recurrent dealings in the markets. This will ensure that contracts that are strictly bilateral in nature are not captured by the definition;
- The language on the borrowing and lending of securities and commodities, as well as that for margin loans, has been further refined to ensure that it is not overly broad;
- Given the new language for margin loans, the Regulations now include a definition for "financial intermediary;"
- The basket clause has been removed as section 1 of the Regulations is now sufficiently broad for the definition to cover future market developments;
- A few paragraphs have been moved in order to preserve the logic of the definition; and
- A few other minor editorial changes have been introduced to ensure the accuracy of the definition.

No other comments were received during the consultation period.

Compliance and enforcement

The Regulations will not result in any alteration to compliance or enforcement. The revised definition of "eligible financial contract" will simply serve as the new basis for determining which contracts are eligible for special treatment in insolvency. Further, as the revised definition will better reflect current market practices, it is expected to result in less litigation.

La mise à jour de la définition par voie législative limite la capacité du gouvernement de réviser à nouveau cette définition à mesure que les marchés financiers continueront d'évoluer. La définition initiale n'a pas été modifiée significativement en 15 ans malgré l'évolution des marchés.

Avantages et coûts

Avantages

Compte tenu de l'évolution des marchés financiers et de la mise en œuvre prochaine de l'accord de Bâle II au Canada, la définition révisée confèrera une certitude juridique aux participants au marché et préservera la compétitivité internationale des marchés financiers canadiens.

Coûts

La mise en œuvre de ce règlement n'entraîne pas de coûts.

Consultations

Les ministères des Finances et de l'Industrie ont consulté les principaux intervenants au sujet de ces propositions. D'autres participants au marché ont aussi manifesté leur appui à l'égard d'un changement. Jusqu'ici, ni l'un ni l'autre ministère n'a recensé d'opposition à la définition modifiée.

Faisant suite à d'autres discussions avec les principaux intervenants durant la période de consultation, les changements suivants ont été apportés au Règlement :

- Les alinéas sur les contrats dérivés ont été modifiés pour en faciliter la lecture. De plus, la terminologie utilisée clarifie que les contrats dérivés doivent se transiger sur des marchés réglementés ou faire l'objet de transactions récurrentes sur des marchés afin d'être couverts par la définition de « contrat financier admissible ». Ces changements assurent que les contrats strictement bilatéraux ne sont pas couverts par la définition;
- La terminologie au sujet des emprunts et des prêts de titres et de matières premières, de même que celle pour les prêts sur marge, a été clarifiée afin de ne pas être trop englobante;
- Étant donné la nouvelle terminologie adoptée pour les prêts sur marge, les règlements ont été modifiés afin d'introduire une définition pour l'expression « intermédiaire financier »;
- La disposition de portée plus générale a été retirée puisque l'article 1 du Règlement est maintenant assez englobant pour permettre à la définition de couvrir les développements futurs des marchés;
- Quelques alinéas ont été déplacés afin d'assurer la logique de la définition;
- Quelques changements éditoriaux mineurs ont été faits afin d'assurer l'exactitude de la définition.

Aucun autre commentaire n'a été reçu durant la période de consultation.

Respect et exécution

Ce règlement n'aura pas d'impact au plan du respect et de l'exécution. La nouvelle définition de « contrat financier admissible » servira tout simplement de nouveau fondement pour déterminer quels contrats peuvent bénéficier d'un traitement particulier en situation d'insolvabilité. Qui plus est, comme la nouvelle définition reflétera mieux les pratiques en vigueur sur le marché, elle sera sans doute moins contestée.

Contact

Diane Lafleur
Director
Financial Sector Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: 613-992-5885
Fax: 613-943-8436
Email: lafleur.diane@fin.gc.ca

Personne-ressource

Diane Lafleur
Directrice
Division du secteur financier
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : 613-992-5885
Télécopieur : 613-943-8436
Courriel : lafleur.diane@fin.gc.ca

Registration
SOR/2007-256 November 15, 2007

BANKRUPTCY AND INSOLVENCY ACT

**Eligible Financial Contract General Rules
(Bankruptcy and Insolvency Act)**

P.C. 2007-1731 November 15, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to section 209^a of the *Bankruptcy and Insolvency Act*^b, hereby makes the annexed *Eligible Financial Contract General Rules (Bankruptcy and Insolvency Act)*.

**ELIGIBLE FINANCIAL CONTRACT GENERAL
RULES (BANKRUPTCY AND
INSOLVENCY ACT)**

1. The following definitions apply in these Rules.

“derivatives agreement” means a financial agreement whose obligations are derived from, referenced to, or based on, one or more underlying reference items such as interest rates, indices, currencies, commodities, securities or other ownership interests, credit or guarantee obligations, debt securities, climatic variables, bandwidth, freight rates, emission rights, real property indices and inflation or other macroeconomic data and includes

- (a) a contract for differences or a swap, including a total return swap, price return swap, default swap or basis swap;
- (b) a futures agreement;
- (c) a cap, collar, floor or spread;
- (d) an option; and
- (e) a spot or forward. (*contrat dérivé*)

“financial intermediary” means

- (a) a clearing agency; or
- (b) a person, including a broker, bank or trust company, that in the ordinary course of business maintains securities accounts or futures accounts for others. (*intermédiaire financier*)

2. The following kinds of financial agreements are prescribed for the purpose of the definition “eligible financial contract” in section 2 of the *Bankruptcy and Insolvency Act*:

- (a) a derivatives agreement, whether settled by payment or delivery, that
 - (i) trades on a futures or options exchange or board, or other regulated market, or
 - (ii) is the subject of recurrent dealings in the derivatives markets or in the over-the-counter securities or commodities markets;

Enregistrement
DORS/2007-256 Le 15 novembre 2007

LOI SUR LA FAILLITE ET L'INSOLVABILITÉ

**Règles générales relatives aux contrats financiers
admissibles (Loi sur la faillite et l'insolvabilité)**

C.P. 2007-1731 Le 15 novembre 2007

Sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu de l'article 209^a de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil établit les *Règles générales relatives aux contrats financiers admissibles (Loi sur la faillite et l'insolvabilité)*, ci-après.

**RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES AUX CONTRATS
FINANCIERS ADMISSIBLES (LOI SUR LA
FAILLITE ET L'INSOLVABILITÉ)**

1. Les définitions qui suivent s'appliquent aux présentes règles.

« contrat dérivé » Contrat financier dont les obligations sont dérivées d'un ou de plusieurs éléments de référence sous-jacents — tels que les taux d'intérêt, les indices, les devises, les matières premières, les titres de participation ou autres titres, les obligations de crédit ou de garantie, les titres de créance, les variables climatiques, la bande passante, le tarif pour le fret, les droits d'émission, les indices de bien immobilier et l'inflation ou autres données macroéconomiques — ou qui se rapportent à un ou plusieurs de ces éléments ou en sont fonction, y compris :

- a) le contrat pour la différence ou le contrat de swap, notamment le contrat de swap sur le rendement total, sur le rendement des prix, sur défaillance ou de taux de référence;
- b) le contrat à terme;
- c) le contrat à taux plafond, à fourchette de taux, à taux plancher ou à écart;
- d) le contrat d'option;
- e) le contrat au comptant ou le contrat à terme hors cote. (*derivatives agreement*)

« intermédiaire financier » S'entend :

- a) soit d'une agence de compensation et de dépôt;
- b) soit d'une personne, notamment un courtier, une banque ou une société de fiducie, qui, dans le cours normal de ses activités, tient pour le compte d'autrui des comptes de titres ou de contrats à terme. (*financial intermediary*)

2. Les contrats financiers ci-après sont des catégories prescrites pour l'application de la définition de « contrat financier admissible » à l'article 2 de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité* :

- a) le contrat dérivé qui est réglé par paiement ou livraison et qui :
 - (i) soit se négocie sur un marché ou bourse de contrats d'option ou de contrats à terme ou sur tout autre marché réglementé,
 - (ii) soit fait l'objet de transactions récurrentes sur les marchés de dérivés ou sur les marchés hors cote de titres ou de matières premières;

^a S.C. 1997, c. 12, s. 112

^b R.S., c. B-3; S.C. 1992, c. 27, s. 2

^a L.C. 1997, ch. 12, art. 112

^b L.R., ch. B-3; L.C. 1992, ch. 27, art. 2

- (b) an agreement to
 - (i) borrow or lend securities or commodities, including an agreement to transfer securities or commodities under which the borrower may repay the loan with other securities or commodities, cash or cash equivalents,
 - (ii) clear or settle securities, futures, options or derivatives transactions, or
 - (iii) act as a depository for securities;
- (c) a repurchase, reverse repurchase or buy-sellback agreement with respect to securities or commodities;
- (d) a margin loan in so far as it is in respect of a securities account or futures account maintained by a financial intermediary;
- (e) any combination of agreements referred to in any of paragraphs (a) to (d);
- (f) a master agreement in so far as it is in respect of an agreement referred to in any of paragraphs (a) to (e);
- (g) a master agreement in so far as it is in respect of a master agreement referred to in paragraph (f);
- (h) a guarantee of, or an indemnity or reimbursement obligation with respect to, the liabilities under an agreement referred to in any of paragraphs (a) to (g); and
- (i) an agreement relating to financial collateral, including any form of security or security interest in collateral and a title transfer credit support agreement, with respect to an agreement referred to in any of paragraphs (a) to (h).

3. These Rules come into force on the day on which subsection 91(2) of the *Budget Implementation Act, 2007*, chapter 29 of the Statutes of Canada, 2007 comes into force.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Rules and Regulations.)

Description

Efficient capital markets require a modern legal framework for financial transactions. This framework must provide issuers, investors and other parties to a transaction with clear rights and obligations. It must also keep up with international standards, advances in business practices, and evolving types of financial instruments.

The use of “eligible financial contracts” (EFCs), commonly referred to as derivatives, has become an integral part of the risk management strategy for many Canadian businesses. For example, EFCs are currently used by lenders, commodity companies, and exporters that wish to protect against risks related to credit default, commodity prices, or currency fluctuations. Growth in both exchange-traded and over-the-counter derivatives markets has been strong in recent years.

Canadian insolvency and financial sector legislation currently permits the termination of, and netting of financial obligations under, an EFC. In addition, the legislation has recently been amended to allow counterparties to seize financial collateral under EFCs. These rights are not generally available to counterparties to

- b) le contrat :
 - (i) soit portant sur l'emprunt ou le prêt de titres ou de matières premières, notamment le contrat prévoyant le transfert de titres ou de matières premières en vertu duquel l'emprunteur peut rembourser le prêt au moyen d'autres titres ou matières premières, ou au moyen de sommes en espèces ou d'équivalents de trésorerie,
 - (ii) soit relatif à la compensation ou au règlement des opérations sur titres ou sur contrat à terme, contrat d'option ou contrat dérivé,
 - (iii) soit autorisant à agir en tant que dépositaire de titres;
- c) le contrat de report, de report inversé ou de rachat-revente relatif aux titres ou aux matières premières;
- d) le contrat de prêt sur marge, dans la mesure où celui-ci se rapporte à des comptes de titres, ou de contrats à terme, tenus par un intermédiaire financier;
- e) toute combinaison de contrats visés à l'un ou l'autre des alinéas a) à d);
- f) tout contrat de base, dans la mesure où celui-ci se rapporte à des contrats visés à l'un ou l'autre des alinéas a) à e);
- g) tout contrat de base, dans la mesure où celui-ci se rapporte à un contrat de base visé à l'alinéa f);
- h) la garantie, l'indemnité ou l'obligation de remboursement relative aux obligations découlant d'un contrat visé à l'un ou l'autre des alinéas a) à g);
- i) le contrat relatif à une garantie financière, notamment l'accord de transfert de titres pour obtention de crédit et toute forme de sûreté portant sur une garantie, à l'égard d'un contrat visé à l'un ou l'autre des alinéas a) à h).

3. Les présentes règles entrent en vigueur à la date d'entrée en vigueur du paragraphe 91(2) de la *Loi d'exécution du budget de 2007*, chapitre 29 des Lois du Canada (2007).

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des Règles et du Règlement.)

Description

L'efficacité des marchés de capitaux suppose un cadre juridique moderne pour les opérations financières. Ce cadre doit établir des droits et des obligations sans équivoque pour les émetteurs, les investisseurs et les autres parties aux opérations. Il doit aussi suivre l'évolution des normes internationales, des pratiques commerciales et des types d'instruments financiers.

Le recours aux « contrats financiers admissibles » (CFA), couramment appelés produits dérivés, s'inscrit à part entière dans la stratégie de gestion du risque de nombreuses entreprises canadiennes. Par exemple, les CFA sont utilisés par les prêteurs, les entreprises du secteur des matières premières et les exportateurs qui désirent se protéger contre les risques liés à la défaillance de crédit, aux prix des matières premières ou aux fluctuations monétaires. Les marchés de produits dérivés, cotés en bourse et hors cote, ont connu une solide croissance ces dernières années.

Les lois canadiennes régissant l'insolvabilité et le secteur financier permettent actuellement de mettre fin à un CFA, ainsi que de compenser les obligations financières en vertu d'un tel contrat. En outre, la législation a été modifiée récemment afin que les contreparties puissent saisir les garanties financières aux termes

contracts that do not fall within the definition of EFC. Because of these particular rights, determining which contracts qualify under the definition is vitally important to the parties and financial markets.

The definition of “eligible financial contract” was enacted in 1992 and has not been substantively amended. The definition can be found in the *Bankruptcy and Insolvency Act* (BIA), the *Companies’ Creditors Arrangement Act* (CCAA), the *Winding-up and Restructuring Act* (WURA), the *Canada Deposit Insurance Corporation Act* (CDICA), and the *Payment Clearing and Settlement Act* (PCSA) (by reference to WURA).

Three factors are driving the need to revise the definition. First, the financial markets have evolved significantly since 1992 and the definition is no longer in line with current practice. As such, there are inconsistencies in application that are causing difficulties in the market. Second, the United States and the European Union have legislation that contains a modern definition. The legal risks associated with the inconsistencies are reducing the competitiveness of Canadian financial markets, financial institutions and other market participants. Third, the Basel II Capital Accord, which will be applicable to Canadian banks starting on November 1, 2007, has drawn attention to national insolvency regimes. Legal opinions prepared for foreign market participants highlight the fact that the Canadian legislation is not competitive vis-à-vis other jurisdictions.

To address this issue, Part 9 of the *Budget Implementation Act, 2007*, which received Royal Assent on June 22, 2007, introduced amendments to enable the Governor in Council to prescribe the meaning of “eligible financial contract.” This will allow the Government to establish a revised definition and to update it with relative ease as financial market practices evolve.

The revised definition, which is largely based on the current definition, has the benefit of capturing agreements that may evolve from market practices. In addition, it includes margin loans made by a financial intermediary. The revised definition will be consistent with that of the United States and the European Union.

The Regulations would apply to the BIA, CCAA, and WURA, which are the responsibility of the Minister of Industry. Similar regulations are being proposed in respect of the CDICA and, by reference, to the PCSA, both of which are the responsibility of the Minister of Finance.

Alternatives

Maintaining the status quo fails to provide enough legal certainty to Canadian financial market participants. Further, it would put Canada’s financial markets at a competitive disadvantage vis-à-vis the United States and the European Union.

Updating the definition by amending the legislation limits the Government’s ability to further revise it as financial markets continue to evolve. The original definition has not been substantively amended in over 15 years despite the changing markets.

de CFA. De façon générale, les contreparties à des contrats qui ne sont pas visés par la définition de CFA ne bénéficient pas de ces droits. L’existence de ces droits particuliers fait qu’il est essentiel, pour les parties comme pour les marchés financiers, de déterminer ce qui constitue un « contrat financier admissible ».

La définition de « contrat financier admissible » a été édictée en 1992 et n’a pas été modifiée substantiellement. La définition se retrouve dans la *Loi sur la faillite et l’insolvabilité* (LFI), la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (LACC), la *Loi sur les liquidations et les restructurations* (LLR), la *Loi sur la Société d’assurance-dépôts du Canada* (LSADC) et la *Loi sur la compensation et le règlement des paiements* (LCRP) (par renvoi à la LLR).

Trois facteurs justifient la modification de la définition. Premièrement, les marchés financiers ont beaucoup évolué depuis 1992, et la définition existante ne reflète plus les pratiques en vigueur. Il en résulte une application incohérente qui engendre des problèmes sur le marché. Deuxièmement, les lois en vigueur aux États-Unis et dans l’Union européenne renferment une définition plus moderne que celle du Canada. Les risques juridiques associés à ces incohérences minent la compétitivité des marchés financiers, des institutions financières et des autres participants aux marchés du Canada. Troisièmement, l’accord de Bâle II sur les fonds propres, qui s’appliquera aux banques canadiennes à compter du 1^{er} novembre 2007, a mis en lumière les régimes nationaux en matière d’insolvabilité. Les avis juridiques obtenus par les participants des marchés étrangers soulignent que la législation canadienne ne soutient pas la concurrence internationale.

Afin de corriger ce problème, la partie 9 du Projet de loi C-52, qui a reçu la sanction royale le 22 juin 2007, apporte des modifications qui autorisent le gouverneur en conseil à définir par règlement le terme « contrat financier admissible ». Le gouvernement pourra ainsi établir une définition modifiée de ce terme, et il lui sera relativement facile de la mettre à jour à mesure que les pratiques des marchés financiers évolueront.

La nouvelle définition, qui s’inspire largement de celle en vigueur, offre l’avantage de viser les ententes qui peuvent se développer à partir des pratiques des marchés financiers. Elle englobe en outre les prêts sur marge consentis par un intermédiaire financier. La nouvelle définition sera conforme à celles des États-Unis et de l’Union européenne.

Le Règlement s’appliquerait à la LFI, à la LACC et à la LLR, pour lesquelles le ministre de l’Industrie est responsable. Des règlements semblables sont également proposés pour la LSADC et, par renvoi, à la LCRP, qui relèvent toutes les deux de la responsabilité du ministre des Finances.

Solutions envisagées

Le statu quo ne fournit pas une certitude juridique suffisante aux participants aux marchés financiers canadiens. Il placerait en outre les marchés financiers canadiens en situation de désavantage concurrentiel face aux États-Unis et à l’Union européenne.

La mise à jour de la définition par voie législative limite la capacité du gouvernement de réviser à nouveau cette définition à mesure que les marchés financiers continueront d’évoluer. La définition initiale n’a pas été modifiée substantiellement depuis plus de 15 ans malgré l’évolution des marchés.

Benefits and costs**Benefits:**

In light of evolving financial markets and of the upcoming implementation of the Basel II Capital Accord in Canada, the revised definition will provide legal certainty to market participants and ensure that Canadian financial markets remain competitive vis-à-vis other jurisdictions.

Costs:

The implementation of the General Rules and Regulations does not bear any cost.

Consultation

The department of Finance and Industry have consulted with key stakeholders regarding this proposal. In addition, a number of other market participants have expressed their support for a change. To date, neither department is aware of any opposition to the revised definition.

After further consultation with key stakeholders during the consultation period, a number of changes have been introduced to the Regulations, namely:

- The paragraphs on derivatives agreements have been restructured for ease of reading and future agreements have been moved under that heading. In addition, it has been clarified that, in order to meet the definition of “eligible financial contract,” derivatives agreements must be traded on regulated markets or be subject to recurrent dealings in the markets. This will ensure that contracts that are strictly bilateral in nature are not captured by the definition;
- The language on the borrowing and lending of securities and commodities, as well as that for margin loans, has been further refined to ensure that it is not overly broad;
- Given the new language for margin loans, a definition of “financial intermediary” has been added;
- The basket clause has been removed as section 1 is now sufficiently broad for the definition to cover future market developments;
- A few paragraphs have been moved in order to preserve the logic of the definition; and
- A few other minor editorial changes have been introduced to ensure the accuracy of the definition.

No other comments were received during the consultation period.

Compliance and enforcement

The General Rules and the Regulations will not result in any alteration to compliance or enforcement. The revised definition will simply serve as the new basis for determining which contracts are eligible for special treatment in insolvency. Further, as the revised definition will better reflect current market practices, it is expected to result in less litigation.

Avantages et coûts**Avantages :**

Compte tenu de l'évolution des marchés financiers et de la mise en œuvre prochaine de l'accord de Bâle II au Canada, la définition révisée confèrera une certitude juridique aux participants au marché et préserverait la compétitivité internationale des marchés financiers canadiens.

Coûts :

La mise en œuvre de ces règles générales et de ce règlement n'entraîne pas de coûts.

Consultations

Les ministères des Finances et de l'Industrie ont consulté les principaux intervenants au sujet de ces propositions. D'autres participants au marché ont aussi manifesté leur appui à l'égard d'un changement. Jusqu'ici, ni l'un ni l'autre ministère n'a recensé d'opposition à la définition modifiée.

Faisant suite à d'autres discussions avec les principaux intervenants durant la période de consultation, les changements suivants ont été apportés aux règlements :

- Les alinéas sur les contrats dérivés ont été modifiés pour en faciliter la lecture et le contrat à terme standardisé a été déplacé sous cet en-tête. De plus, la terminologie utilisée clarifie que les contrats dérivés doivent se transiger sur des marchés réglementés ou faire l'objet de transaction récurrentes sur des marchés afin d'être couverts par la définition de « contrat financier admissible ». Ces changements assurent que les contrats strictement bilatéraux ne sont pas couverts par la définition;
- La terminologie au sujet des emprunts et des prêts de titres et de matières premières, de même que celle pour les prêts sur marge, a été clarifiée afin de ne pas être trop englobante;
- Étant donné la nouvelle terminologie pour les prêts sur marge, une définition d'« intermédiaire financier » a été ajoutée;
- La disposition de portée plus générale a été retirée puisque l'article 1 des règlements est maintenant assez englobant pour permettre à la définition de couvrir les développements futurs des marchés;
- Quelques alinéas ont été déplacés afin d'assurer la logique de la définition;
- Quelques changements éditoriaux mineurs ont été faits afin d'assurer l'exactitude de la définition.

Aucun autre commentaire n'a été reçu durant la période de consultation.

Respect et exécution

Ces règles générales et ce règlement n'auront pas d'impact au plan du respect et de l'exécution. La nouvelle définition servira tout simplement de nouveau fondement pour déterminer quels contrats peuvent bénéficier d'un traitement particulier en situation d'insolvabilité. Qui plus est, comme la nouvelle définition reflétera mieux les pratiques en vigueur sur le marché, il est probable qu'elle sera moins contestée.

Contact

Susan Bincoletto
Director General
Marketplace Framework Policy Branch
Industry Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0H5
Telephone: 613-952-0211
Fax: 613-948-6393
Email: bincoletto.susan@ic.gc.ca

Personne-ressource

Susan Bincoletto
Directrice générale
Direction générale des politiques-cadres du marché
Industrie Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0H5
Téléphone : 613-952-0211
Télécopieur : 613-948-6393
Courriel : bincoletto.susan@ic.gc.ca

Registration
SOR/2007-257 November 15, 2007

COMPANIES' CREDITORS ARRANGEMENT ACT

**Eligible Financial Contract General Rules
(Companies' Creditors Arrangement Act)**

P.C. 2007-1732 November 15, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to subsection 18(1) of the *Companies' Creditors Arrangement Act*, hereby makes the annexed *Eligible Financial Contract General Rules (Companies' Creditors Arrangement Act)*.

**ELIGIBLE FINANCIAL CONTRACT GENERAL
RULES (COMPANIES' CREDITORS
ARRANGEMENT ACT)**

1. The following definitions apply in these Rules.

“derivatives agreement” means a financial agreement whose obligations are derived from, referenced to, or based on, one or more underlying reference items such as interest rates, indices, currencies, commodities, securities or other ownership interests, credit or guarantee obligations, debt securities, climatic variables, bandwidth, freight rates, emission rights, real property indices and inflation or other macroeconomic data and includes

- (a) a contract for differences or a swap, including a total return swap, price return swap, default swap or basis swap;
- (b) a futures agreement;
- (c) a cap, collar, floor or spread;
- (d) an option; and
- (e) a spot or forward. (*contrat dérivé*)

“financial intermediary” means

- (a) a clearing agency; or
- (b) a person, including a broker, bank or trust company, that in the ordinary course of business maintains securities accounts or futures accounts for others. (*intermédiaire financier*)

2. The following kinds of financial agreements are prescribed for the purpose of the definition “eligible financial contract” in section 2 of the *Companies' Creditors Arrangement Act*:

- (a) a derivatives agreement, whether settled by payment or delivery, that
 - (i) trades on a futures or options exchange or board, or other regulated market, or
 - (ii) is the subject of recurrent dealings in the derivatives markets or in the over-the-counter securities or commodities markets;

Enregistrement
DORS/2007-257 Le 15 novembre 2007

LOI SUR LES ARRANGEMENTS AVEC LES CRÉANCIERS
DES COMPAGNIES

**Règles générales relatives aux contrats financiers
admissibles (Loi sur les arrangements avec les
créanciers des compagnies)**

C.P. 2007-1732 Le 15 novembre 2007

Sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu du paragraphe 18(1) de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil établit les *Règles générales relatives aux contrats financiers admissibles (Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies)*, ci-après.

**RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES AUX
CONTRATS FINANCIERS ADMISSIBLES
(LOI SUR LES ARRANGEMENTS AVEC
LES CRÉANCIERS DES COMPAGNIES)**

1. Les définitions qui suivent s'appliquent aux présentes règles.

« contrat dérivé » Contrat financier dont les obligations sont dérivées d'un ou de plusieurs éléments de référence sous-jacents — tels que les taux d'intérêt, les indices, les devises, les matières premières, les titres de participation ou autres titres, les obligations de crédit ou de garantie, les titres de créance, les variables climatiques, la bande passante, le tarif pour le fret, les droits d'émission, les indices de bien immobilier et l'inflation ou autres données macroéconomiques — ou qui se rapportent à un ou plusieurs de ces éléments ou en sont fonction, y compris :

- a) le contrat pour la différence ou le contrat de swap, notamment le contrat de swap sur le rendement total, sur le rendement des prix, sur défaillance ou de taux de référence;
- b) le contrat à terme;
- c) le contrat à taux plafond, à fourchette de taux, à taux plancher ou à écart;
- d) le contrat d'option;
- e) le contrat au comptant ou le contrat à terme hors cote. (*derivatives agreement*)

« intermédiaire financier » S'entend :

- a) soit d'une agence de compensation et de dépôt;
- b) soit d'une personne, notamment un courtier, une banque ou une société de fiducie, qui, dans le cours normal de ses activités, tient pour le compte d'autrui des comptes de titres ou de contrats à terme. (*financial intermediary*)

2. Les contrats financiers ci-après sont des catégories réglementaires pour l'application de la définition de « contrat financier admissible » à l'article 2 de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* :

- a) le contrat dérivé qui est réglé par paiement ou livraison et qui :
 - (i) soit se négocie sur un marché ou bourse de contrats d'option ou de contrats à terme ou sur tout autre marché réglementé,

- (b) an agreement to
 - (i) borrow or lend securities or commodities, including an agreement to transfer securities or commodities under which the borrower may repay the loan with other securities or commodities, cash or cash equivalents,
 - (ii) clear or settle securities, futures, options or derivatives transactions, or
 - (iii) act as a depository for securities;
- (c) a repurchase, reverse repurchase or buy-sellback agreement with respect to securities or commodities;
- (d) a margin loan in so far as it is in respect of a securities account or futures account maintained by a financial intermediary;
- (e) any combination of agreements referred to in any of paragraphs (a) to (d);
- (f) a master agreement in so far as it is in respect of an agreement referred to in any of paragraphs (a) to (e);
- (g) a master agreement in so far as it is in respect of a master agreement referred to in paragraph (f);
- (h) a guarantee of, or an indemnity or reimbursement obligation with respect to, the liabilities under an agreement referred to in any of paragraphs (a) to (g); and
- (i) an agreement relating to financial collateral, including any form of security or security interest in collateral and a title transfer credit support agreement, with respect to an agreement referred to in any of paragraphs (a) to (h).

3. These Rules come into force on the day on which subsection 104(2) of the *Budget Implementation Act, 2007*, chapter 29 of the Statutes of Canada, 2007 comes into force.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Rules appears at page 2382, following SOR/2007-256.

- (ii) soit fait l'objet de transactions récurrentes sur les marchés de dérivés ou sur les marchés hors cote de titres ou de matières premières;
- b) le contrat :
 - (i) soit portant sur l'emprunt ou le prêt de titres ou de matières premières, notamment le contrat prévoyant le transfert de titres ou de matières premières en vertu duquel l'emprunteur peut rembourser le prêt au moyen d'autres titres ou matières premières, ou au moyen de sommes en espèces ou d'équivalents de trésorerie,
 - (ii) soit relatif à la compensation ou au règlement des opérations sur titres ou sur contrat à terme, contrat d'option ou contrat dérivé,
 - (iii) soit autorisant à agir en tant que dépositaire de titres;
- c) le contrat de report, de report inversé ou de rachat-revente relatif aux titres ou aux matières premières;
- d) le contrat de prêt sur marge, dans la mesure où celui-ci se rapporte à des comptes de titres, ou de contrats à terme, tenus par un intermédiaire financier;
- e) toute combinaison de contrats visés à l'un ou l'autre des alinéas a) à d);
- f) tout contrat de base, dans la mesure où celui-ci se rapporte à des contrats visés à l'un ou l'autre des alinéas a) à e);
- g) tout contrat de base, dans la mesure où celui-ci se rapporte à un contrat de base visé à l'alinéa f);
- h) la garantie, l'indemnité ou l'obligation de remboursement relative aux obligations découlant d'un contrat visé à l'un ou l'autre des alinéas a) à g);
- i) le contrat relatif à une garantie financière, notamment l'accord de transfert de titres pour obtention de crédit et toute forme de sûreté portant sur une garantie, à l'égard d'un contrat visé à l'un ou l'autre des alinéas a) à h).

3. Les présentes règles entrent en vigueur à la date d'entrée en vigueur du paragraphe 104(2) de la *Loi d'exécution du budget de 2007*, chapitre 29 des Lois du Canada (2007).

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ces règles se trouve à la page 2382, à la suite du DORS/2007-256.

Registration
SOR/2007-258 November 15, 2007

WINDING-UP AND RESTRUCTURING ACT

Eligible Financial Contract Regulations (Winding-up and Restructuring Act)

P.C. 2007-1733 November 15, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to subsection 22.1(3)^a of the *Winding-up and Restructuring Act*^b, hereby makes the annexed *Eligible Financial Contract Regulations (Winding-up and Restructuring Act)*.

**ELIGIBLE FINANCIAL CONTRACT REGULATIONS
(WINDING-UP AND RESTRUCTURING ACT)**

1. The following definitions apply in these Regulations.

“derivatives agreement” means a financial agreement whose obligations are derived from, referenced to, or based on, one or more underlying reference items such as interest rates, indices, currencies, commodities, securities or other ownership interests, credit or guarantee obligations, debt securities, climatic variables, bandwidth, freight rates, emission rights, real property indices and inflation or other macroeconomic data and includes

- (a) a contract for differences or a swap, including a total return swap, price return swap, default swap or basis swap;
- (b) a futures agreement;
- (c) a cap, collar, floor or spread;
- (d) an option; and
- (e) a spot or forward. (*contrat dérivé*)

“financial intermediary” means

- (a) a clearing agency; or
- (b) a person, including a broker, bank or trust company, that in the ordinary course of business maintains securities accounts or futures accounts for others. (*intermédiaire financier*)

2. The following kinds of financial agreements are prescribed for the purpose of the definition “eligible financial contract” in subsection 22.1(2) of the *Winding-up and Restructuring Act*:

- (a) a derivatives agreement, whether settled by payment or delivery, that
 - (i) trades on a futures or options exchange or board, or other regulated market, or
 - (ii) is the subject of recurrent dealings in the derivatives markets or in the over-the-counter securities or commodities markets;

Enregistrement
DORS/2007-258 Le 15 novembre 2007

LOI SUR LES LIQUIDATIONS ET LES RESTRUCTURATIONS

Règlement sur les contrats financiers admissibles (Loi sur les liquidations et les restructurations)

C.P. 2007-1733 Le 15 novembre 2007

Sur recommandation du ministre de l’Industrie et en vertu du paragraphe 22.1(3)^a de la *Loi sur les liquidations et les restructurations*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur les contrats financiers admissibles (Loi sur les liquidations et les restructurations)*, ci-après.

**RÈGLEMENT SUR LES CONTRATS FINANCIERS
ADMISSIBLES (LOI SUR LES LIQUIDATIONS
ET LES RESTRUCTURATIONS)**

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

« contrat dérivé » Contrat financier dont les obligations sont dérivées d’un ou de plusieurs éléments de référence sous-jacents — tels que les taux d’intérêt, les indices, les devises, les matières premières, les titres de participation ou autres titres, les obligations de crédit ou de garantie, les titres de créance, les variables climatiques, la bande passante, le tarif pour le fret, les droits d’émission, les indices de bien immobilier et l’inflation ou autres données macroéconomiques — ou qui se rapportent à un ou plusieurs de ces éléments ou en sont fonction, y compris :

- a) le contrat pour la différence ou le contrat de swap, notamment le contrat de swap sur le rendement total, sur le rendement des prix, sur défaillance ou de taux de référence;
- b) le contrat à terme;
- c) le contrat à taux plafond, à fourchette de taux, à taux plancher ou à écart;
- d) le contrat d’option;
- e) le contrat au comptant ou le contrat à terme hors cote. (*derivatives agreement*)

« intermédiaire financier » S’entend :

- a) soit d’une agence de compensation et de dépôt;
- b) soit d’une personne, notamment un courtier, une banque ou une société de fiducie, qui, dans le cours normal de ses activités, tient pour le compte d’autrui des comptes de titres ou de contrats à terme. (*financial intermediary*)

2. Les contrats financiers ci-après sont des catégories prévues pour l’application de la définition de « contrat financier admissible » au paragraphe 22.1(2) de la *Loi sur les liquidations et les restructurations* :

- a) le contrat dérivé qui est réglé par paiement ou livraison et qui :
 - (i) soit se négocie sur un marché ou bourse de contrats d’option ou de contrats à terme ou sur tout autre marché réglementé,
 - (ii) soit fait l’objet de transactions récurrentes sur les marchés de dérivés ou sur les marchés hors cote de titres ou de matières premières;

^a S.C. 2007, c. 29, s. 113(4)
^b R.S., c. W-11; 1996, S.C. c. 6, s. 134

^a L.C. 2007, ch. 29, par. 113(4)
^b L.R., ch. W-11; 1996, ch. 6, art. 134

- (b) an agreement to
 - (i) borrow or lend securities or commodities, including an agreement to transfer securities or commodities under which the borrower may repay the loan with other securities or commodities, cash or cash equivalents,
 - (ii) clear or settle securities, futures, options or derivatives transactions, or
 - (iii) act as a depository for securities;
- (c) a repurchase, reverse repurchase or buy-sellback agreement with respect to securities or commodities;
- (d) a margin loan in so far as it is in respect of a securities account or futures account maintained by a financial intermediary;
- (e) any combination of agreements referred to in any of paragraphs (a) to (d);
- (f) a master agreement in so far as it is in respect of an agreement referred to in any of paragraphs (a) to (e);
- (g) a master agreement in so far as it is in respect of a master agreement referred to in paragraph (f);
- (h) a guarantee of, or an indemnity or reimbursement obligation with respect to, the liabilities under an agreement referred to in any of paragraphs (a) to (g); and
- (i) an agreement relating to financial collateral, including any form of security or security interest in collateral and a title transfer credit support agreement, with respect to an agreement referred to in any of paragraphs (a) to (h).

3. These Regulations come into force on the day on which subsection 113(2) of the *Budget Implementation Act, 2007*, chapter 29 of the Statutes of Canada, 2007 comes into force.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 2382, following SOR/2007-256.

- b) le contrat :
 - (i) soit portant sur l'emprunt ou le prêt de titres ou de matières premières, notamment le contrat prévoyant le transfert de titres ou de matières premières en vertu duquel l'emprunteur peut rembourser le prêt au moyen d'autres titres ou matières premières, ou au moyen de sommes en espèces ou d'équivalents de trésorerie,
 - (ii) soit relatif à la compensation ou au règlement des opérations sur titres ou sur contrat à terme, contrat d'option ou contrat dérivé,
 - (iii) soit autorisant à agir en tant que dépositaire de titres;
- c) le contrat de report, de report inversé ou de rachat-revente relatif aux titres ou aux matières premières;
- d) le contrat de prêt sur marge, dans la mesure où celui-ci se rapporte à des comptes de titres, ou de contrats à terme, tenus par un intermédiaire financier;
- e) toute combinaison de contrats visés à l'un ou l'autre des alinéas a) à d);
- f) tout contrat de base, dans la mesure où celui-ci se rapporte à des contrats visés à l'un ou l'autre des alinéas a) à e);
- g) tout contrat de base, dans la mesure où celui-ci se rapporte à un contrat de base visé à l'alinéa f);
- h) la garantie, l'indemnité ou l'obligation de remboursement relative aux obligations découlant d'un contrat visé à l'un ou l'autre des alinéas a) à g);
- i) le contrat relatif à une garantie financière, notamment l'accord de transfert de titres pour obtention de crédit et toute forme de sûreté portant sur une garantie, à l'égard d'un contrat visé à l'un ou l'autre des alinéas a) à h).

3. Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur du paragraphe 113(2) de la *Loi d'exécution du budget de 2007*, chapitre 29 des Lois du Canada (2007).

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 2382, à la suite du DORS/2007-256.

Registration
SOR/2007-259 November 15, 2007

HAZARDOUS PRODUCTS ACT

Order Amending Schedule I to the Hazardous Products Act (Asbestos Products)

P.C. 2007-1734 November 15, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to section 6^a of the *Hazardous Products Act*, hereby makes the annexed *Order Amending Schedule I to the Hazardous Products Act (Asbestos Products)*.

Enregistrement
DORS/2007-259 Le 15 novembre 2007

LOI SUR LES PRODUITS DANGEREUX

Décret modifiant l'annexe I de la Loi sur les produits dangereux (produits en amiante)

C.P. 2007-1734 Le 15 novembre 2007

Sur recommandation du ministre de la Santé et en vertu de l'article 6^a de la *Loi sur les produits dangereux*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe I de la Loi sur les produits dangereux (produits en amiante)*, ci-après.

**ORDER AMENDING SCHEDULE I TO
THE HAZARDOUS PRODUCTS ACT
(ASBESTOS PRODUCTS)**

AMENDMENTS

1. Item 16 of Part I of Schedule I to the *Hazardous Products Act*¹ is repealed.
2. Item 28 of Part I of Schedule I to the Act is repealed.
3. Item 37 of Part I of Schedule I to the Act is repealed.
4. Item 40 of Part I of Schedule I to the Act is repealed.
5. Item 44 of Part II of Schedule I to the Act is replaced by the following:
44. Asbestos products as defined in the *Asbestos Products Regulations*.

COMING INTO FORCE

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Order and the Regulations.)

Description

This regulatory initiative makes the regulatory requirements for asbestos and asbestos products more user-friendly under the *Hazardous Products Act* (HPA). This is accomplished by consolidating the five separate Schedule I items under the HPA concerning asbestos and asbestos products into one regulation. There are no changes to the context of the current items.

^a S.C. 1996, c. 8, s. 26
¹ R.S., c. H-3

**DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE I DE LA LOI
SUR LES PRODUITS DANGEREUX
(PRODUITS EN AMIANTE)**

MODIFICATIONS

1. L'article 16 de la partie I de l'annexe I de la *Loi sur les produits dangereux*¹ est abrogé.
2. L'article 28 de la partie I de l'annexe I de la même loi est abrogé.
3. L'article 37 de la partie I de l'annexe I de la même loi est abrogé.
4. L'article 40 de la partie I de l'annexe I de la même loi est abrogé.
5. L'article 44 de la partie II de l'annexe I de la même loi est remplacé par ce qui suit :
44. Produits en amiante au sens du *Règlement sur les produits en amiante*.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

(Ce résumé ne fait pas partie du Décret et du Règlement.)

Description

La présente initiative de réglementation rend les exigences réglementaires relatives à l'amiante et aux produits de l'amiante plus conviviales en vertu de la *Loi sur les produits dangereux* (LPD). Pour y arriver, les cinq articles distincts de l'annexe I de la LPD concernant l'amiante et les produits de l'amiante sont regroupés dans un seul règlement. Il n'y a aucune modification au contexte des articles actuels.

^a L.C. 1996, ch. 8, art. 26
¹ L.R., ch. H-3

Background

Asbestos is the commercial name for a variety of fibrous minerals found naturally in rock formations around the world. Industrially, these minerals are valued for their unique resistance to heat and chemicals. The health hazard associated with asbestos products exists in the inhalation of asbestos fibres raised by either (a) industrial asbestos mining processes or (b) abrasion of products containing asbestos such that the fibres become airborne. While the vast majority of asbestos-related disease has originated from occupational exposure to asbestos, the presence of asbestos in consumer products poses a health risk that also needs to be addressed.

The HPA prohibits or restricts the advertisement, sale or importation of products which are, or are likely to be, a danger to the health or safety of the public. Under the authority of the HPA, various requirements were introduced to reduce the risk of asbestos exposure from consumer products containing asbestos. Currently, these requirements are separated into five items of Schedule I to the HPA:

- Item 16 of Part I: Asbestos in textile fibre products.
- Item 28 of Part I: Asbestos in products for use by a child; products for use in modelling or sculpture; products for use in construction, repairs or renovations; and products for use in simulating ashes or embers.
- Item 37 of Part I: Products that are composed of asbestos fibres.
- Item 40 of Part I: Asbestos products that are destined for application by spraying.
- Item 44 of Part II: Products that are composed of or contain crocidolite asbestos fibres.

Each of these items currently serves independently to protect the Canadian public in the following manners:

- They prevent the exposure of consumers to products containing or consisting entirely of asbestos that can readily shed loose fibres which can be inhaled and cause health effects.
- They prescribe strict labelling requirements and restrict the conditions under which crocidolite asbestos or products containing crocidolite asbestos may be advertised, sold or imported. Crocidolite is a fibrous amphibole mineral also known as blue asbestos. These requirements and restrictions are currently stipulated in the *Hazardous Products (Crocidolite Asbestos) Regulations*.
- They enable the passing into law of the 1986 International Labour Organization Convention 162 guidelines regarding the safe use of asbestos in the workplace, and to ratify international compliance of these guidelines.

Historically, the asbestos-related items were individually introduced in response to specific hazards to the Canadian public identified over a span of 30 years. Unfortunately, this scattered approach by which individual requirements were enacted over the years has resulted in difficulties with the facilitation of industry compliance, and made Health Canada's enforcement requirements far more labour intensive than is necessary.

Contexte

L'amiante est le nom commercial d'une variété de minéraux fibreux trouvés à l'état naturel dans les formations rocheuses partout dans le monde. Le monde industriel apprécie la résistance exceptionnelle de ces minéraux à la chaleur et aux produits chimiques. L'inhalation de fibres d'amiante soulevées par a) les procédés industriels utilisés dans les mines d'amiante ou b) l'abrasion de produits contenant de l'amiante, de telle sorte que les fibres deviennent suspendues dans l'air, constitue un risque pour la santé associé aux produits de l'amiante. Bien que la grande majorité des maladies associées à l'amiante ait été causée par l'exposition à l'amiante au travail, la présence de cette substance minérale dans les produits de consommation représente un risque pour la santé qui doit aussi être abordé.

La LPD interdit ou limite la publicité, la vente ou l'importation de produits représentant ou susceptibles de représenter un danger pour la santé et la sécurité du public. En vertu de la LPD, diverses exigences ont été formulées afin de réduire le risque associé à l'exposition à des produits de consommation qui contiennent de l'amiante. À l'heure actuelle, ces exigences sont réparties dans cinq articles de l'annexe I de la LPD :

- article 16, partie I : amiante dans les produits de fibres textiles;
- article 28, partie I : amiante dans les produits destinés à l'usage des enfants, au modelage ou à la sculpture, dans les produits employés dans la construction, la réparation ou la rénovation, et dans les produits servant à simuler des cendres ou de la braise;
- article 37, partie I : produits composés en totalité de fibres d'amiante;
- article 40, partie I : produits d'amiante à vaporiser;
- article 44, partie II : produits composés en tout ou en partie de fibres d'amiante crocidolite.

Chacun de ces articles permet de protéger la population canadienne des façons suivantes :

- Ils permettent d'éviter que les consommateurs ne soient exposés à des produits contenant de l'amiante ou fabriqués entièrement en amiante dont les fibres peuvent se détacher et être inhalées et avoir des effets sur la santé.
- Ils prévoient des exigences rigoureuses en matière d'étiquetage et restreignent les conditions dans lesquelles l'amiante crocidolite ou les produits contenant de l'amiante crocidolite peuvent être annoncés, vendus ou importés. La crocidolite est une amphibole fibreuse connue aussi sous le nom d'amiante bleu. Ces exigences et restrictions sont stipulées dans le *Règlement sur les produits dangereux (amiante crocidolite)*.
- Ils permettent l'adoption des lignes directrices de la Convention 162 de l'Organisation internationale du travail (1986) au sujet de l'utilisation sécuritaire de l'amiante au travail et la ratification de ces lignes directrices à l'échelle internationale.

Dans le passé, les articles relatifs à l'amiante ont été introduits individuellement en réaction à des dangers particuliers pour la population canadienne, identifiés sur une période de 30 ans. Malheureusement, cette approche dispersée, grâce à laquelle des exigences individuelles avaient été édictées au fil des années, n'avait pas facilité la tâche de l'industrie quant au respect de ces exigences et avait également rendu la tâche de Santé Canada en matière d'application beaucoup plus exigeante en main-d'œuvre que nécessaire.

The regulatory amendment will alleviate those difficulties, in accordance with Health Canada's commitment to:

- protect the Canadian public against risk factors over which they have little control;
- reduce the exposure of the Canadian public to asbestos from consumer products; and
- assist industry regulatory compliance in accordance with its "safe-use" principle with regards to asbestos, as outlined in the Minerals and Metals Policy of the Government of Canada (1996).

Alternatives

1. Do not consolidate the existing items (status quo)

The status quo, previously with five separate items, each of which addressed the use of certain types of asbestos in certain types of products, resulted in confusion for industry regarding the asbestos content to which their products must comply. This outdated piecemeal approach would have continued in a system that no longer fits current regulatory practice.

Benefits and costs

The revised Regulations streamline and simplify the requirements so that affected stakeholders are provided with the proper tools to facilitate and ensure their compliance. Health Canada can now apply these universal requirements to all asbestos-related products advertised, sold or imported in Canada.

There were no substantive costs associated with this regulatory initiative and no new amendments which would change the existing requirements. The modifications were determined to have no socio-economic implications. A cost-benefit study was deemed not necessary.

Consultation

In January 2005, the proposed draft of the new Regulations was sent for comments to Natural Resources Canada and the Chrysotile Institute, a non profit organization directed by a Board made up of industry, labour and government representatives in Canada. Chrysotile is the predominant type of asbestos mined in Canada. No specific objections were noted.

On November 11, 2006, the proposed Regulations were pre-published in Part I of the *Canada Gazette*. They were also placed on Health Canada's "Consultations" Web site during the 75-day comment period.

The Chrysotile Institute sent a formal letter to Health Canada which suggested that the existing regulatory references to chrysotile asbestos be formally differentiated from other, more toxic forms of asbestos. Unfortunately, this could not be addressed in this current effort as it would change the context of the existing Regulations, rather than the government's purpose of doing a straight forward consolidation.

One minor typographic correction to the Regulations was made to that the term "chrysolite" in the Definitions of the Interpretation section of the Regulations was changed to the proper term "chrysotile", as it was in the original text of item 28.

La présente modification réglementaire va contrer ces difficultés, conformément à l'engagement de Santé Canada de faire ce qui suit :

- protéger la population canadienne des facteurs de risque sur lesquels elle n'a que peu de contrôle;
- réduire l'exposition de la population canadienne à l'amiante se trouvant dans les produits de consommation;
- favoriser la conformité de l'industrie aux règlements, conformément au principe d'« utilisation sécuritaire » concernant l'amiante, comme il est décrit dans la politique des minéraux et des métaux du gouvernement du Canada (1996).

Solutions envisagées

1. Ne pas regrouper les articles en vigueur (statu quo)

Précédemment, le statu quo relatif à cinq articles distincts, dont chacun portait sur l'utilisation de certains types d'amiante dans certains types de produits, semait la confusion au sein de l'industrie quant à la quantité d'amiante que pouvaient contenir leurs produits. Cette approche fragmentée et désuète aurait été conservée dans le cadre d'un système ne correspondant plus à la pratique réglementaire actuelle.

Avantages et coûts

La modification du Règlement rationalise et simplifie les exigences de façon à ce que les intervenants touchés disposent des outils adéquats pour faciliter et assurer leur conformité. Santé Canada est maintenant en mesure d'appliquer des exigences universelles à tous les produits d'amiante, qu'ils fassent l'objet de publicité, qu'ils soient vendus ou qu'ils soient importés au Canada.

Aucun coût important n'a été associé à cette initiative réglementaire, ni nouvelle modification pouvant modifier les exigences actuelles. Aucune conséquence socio-économique n'a été associée à ces modifications. Une étude coûts-avantages n'a pas été jugée nécessaire.

Consultations

En janvier 2005, l'ébauche proposée du nouveau règlement a été envoyée à Ressources naturelles Canada et à l'Institut du chrysotile, un organisme sans but lucratif dirigé par un conseil composé de représentants de l'industrie, de représentants syndicaux et de représentants gouvernementaux du Canada. Le chrysotile est le type prédominant d'amiante extrait des mines au Canada. Aucune objection spécifique n'a été signalée.

Le règlement proposé a été publié au préalable le 11 novembre 2006 dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Celui-ci a également été affiché sur le site Web de Santé Canada sous la rubrique « Consultations » pendant la période de consultation de 75 jours.

L'Institut du chrysotile a fait parvenir une lettre officielle à Santé Canada afin de suggérer de tenir compte des différences entre l'amiante chrysotile et les autres formes d'amiante plus toxiques dans la réglementation. Il est cependant impossible de considérer ce genre de modification lors de la présente initiative puisque cela impliquerait un changement au règlement actuel. Le présent objectif du gouvernement est d'effectuer une simple codification.

Une erreur typographique mineure a été corrigée dans la section Définitions du Règlement. Le terme « chrysolite » a été remplacé par le terme correct « chrysotile » tel qu'il apparaissait dans le texte original de l'article 28.

Compliance and enforcement

The Regulations do not change existing compliance mechanisms. Compliance and enforcement of the Regulations will follow established departmental policy and procedures and continues to be undertaken by Health Canada's Product Safety Programme inspectors under the authority of the *Hazardous Products Act*.

Contact

Jason Rancourt
Project Officer
Chemistry and Flammability Division
Consumer Product Safety Bureau
Product Safety Programme
Healthy Environments and Consumer Safety Branch
Department of Health
Address Locator: 3504D
123 Slater Street
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Fax: 613-952-9138
Email: Jason_Rancourt@hc-sc.gc.ca

Respect et exécution

Le Règlement ne modifie pas les mécanismes de conformité en vigueur. La conformité et la mise en application de la réglementation suivront les politiques et les procédures établies par le ministère et continueront d'être du ressort des inspecteurs du Programme de la sécurité des produits de Santé Canada, conformément à la *Loi sur les produits dangereux*.

Personne-ressource

Jason Rancourt
Agent de projet
Division de la chimie et de l'inflammabilité
Bureau de la sécurité des produits de consommation
Programme de la sécurité des produits
Direction générale de la santé environnementale
et de la sécurité des consommateurs
Ministère de la Santé
Indice de l'adresse : 3504D
123, rue Slater
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Télécopieur : 613-952-9138
Courriel : jason_rancourt@hc-sc.gc.ca

Registration
SOR/2007-260 November 15, 2007

HAZARDOUS PRODUCTS ACT

Asbestos Products Regulations

P.C. 2007-1735 November 15, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to section 5^a of the *Hazardous Products Act*, hereby makes the annexed *Asbestos Products Regulations*.

ASBESTOS PRODUCTS REGULATIONS

INTERPRETATION

Definitions

1. The following definitions apply in these Regulations.

“asbestos product”
« produit en amiante »

“display surface”
« aire d’affichage »

“main display panel”
« aire d’affichage principale »

“asbestos product” means a product that contains any type of asbestos, including actinolite, amosite, anthophyllite, chrysotile, crocidolite, cummingtonite, fibrous erionite and tremolite.

“display surface” means any part of the surface area of an asbestos product or its container on which the information required by these Regulations can be displayed. It does not include the surface area of the bottom, of any seam or of any concave or convex surface near the top or the bottom of a product or container.

“main display panel” means any part of the display surface that is displayed or visible under normal conditions of sale to the consumer. It includes

(a) in the case of a rectangular product or container, the largest side of the display surface;

(b) in the case of a cylindrical product or container, the larger of

(i) the area of the top, and

(ii) 40% of the area obtained by multiplying the circumference of the product or container by the height of the display surface;

(c) in the case of a bag, the largest side of the bag; and

(d) in any other case, the largest side of the product or container that is not less than 40% of the total display surface.

AUTHORIZATION

Advertising, sale and importation

2. The advertising, sale and importation of an asbestos product are authorized if the requirements of these Regulations are met.

^a S.C. 2004, c. 9, s. 2

Enregistrement
DORS/2007-260 Le 15 novembre 2007

LOI SUR LES PRODUITS DANGEREUX

Règlement sur les produits en amiante

C.P. 2007-1735 Le 15 novembre 2007

Sur recommandation du ministre de la Santé et en vertu de l’article 5^a de la *Loi sur les produits dangereux*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur les produits en amiante*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LES PRODUITS EN AMIANTE

DÉFINITIONS

Définitions

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

« aire d’affichage » Toute partie de la surface d’un produit en amiante ou de son contenant sur laquelle peuvent figurer les renseignements exigés par le présent règlement, à l’exclusion du dessus, du dessous, de tout joint et de toute surface convexe ou concave située près du dessus ou du dessous.

« aire d’affichage principale » Toute partie de l’aire d’affichage qui est exposée ou visible dans les conditions normales de vente aux consommateurs. La présente définition vise :

a) dans le cas où un produit ou son contenant est de forme rectangulaire, le plus grand côté de l’aire d’affichage;

b) dans le cas où un produit ou son contenant est de forme cylindrique, la plus grande des aires suivantes :

(i) l’aire du dessus,

(ii) 40 % de la superficie obtenue par la multiplication de la circonférence du produit ou du contenant par la hauteur de l’aire d’affichage;

c) dans le cas d’un sac, le plus grand côté du sac;

d) dans tout autre cas, la plus grande surface du produit ou du contenant qui représente au moins 40 % de l’aire d’affichage.

« produit en amiante » Produit qui contient de l’amiante, notamment de l’actinolite, de l’amosite, de l’anthophyllite, de la chrysotile, de la crocidolite, de la cummingtonite, de l’ériionite fibreuse ou de la trémolite.

« aire d’affichage »
“display surface”

« aire d’affichage principale »
“main display panel”

« produit en amiante »
“asbestos product”

AUTORISATION

Vente, importation et publicité

2. La vente, l’importation et la publicité d’un produit en amiante sont autorisées si les exigences du présent règlement sont respectées.

^a L.C. 2004, ch. 9, art. 2

REQUIREMENTS

NON-CROCIDOLITE ASBESTOS PRODUCTS

- Authorized asbestos products **3.** (1) Subject to subsection (2), a person may advertise, sell or import an asbestos product that does not contain crocidolite asbestos.
- Conditional authorization (2) A person may advertise, sell or import an asbestos product that does not contain crocidolite asbestos and that is set out in column 1 of the table to this section if the requirements set out in column 2 are met.
- Prohibited asbestos products (3) Subsections (1) and (2) do not apply to any of the following asbestos products:
 (a) a product for use in modelling or sculpture;
 (b) a product for use in simulating ashes or embers; and
 (c) a consumer product that is composed entirely of asbestos.

EXIGENCES

PRODUITS EN AMIANTE NE CONTENANT PAS D'AMIANTE CROCIDOLITE

- Produits en amiante autorisés **3.** (1) Sous réserve du paragraphe (2), toute personne peut vendre ou importer un produit en amiante qui ne contient pas d'amiante crocidolite, ou en faire la publicité.
- Autorisation conditionnelle (2) La vente, l'importation et la publicité d'un produit en amiante qui ne contient pas d'amiante crocidolite et qui est mentionné à la colonne 1 du tableau du présent article sont autorisées si les exigences figurant à la colonne 2 sont respectées.
- Interdiction (3) Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas aux produits en amiante suivants :
 a) ceux utilisés pour le modelage ou la sculpture;
 b) ceux servant à simuler des cendres ou de la braise;
 c) ceux composés en totalité d'amiante et utilisé par un consommateur.

**TABLE TO SECTION 3
NON-CROCIDOLITE ASBESTOS PRODUCTS**

Item	Column 1 Non-crocidolite asbestos products	Column 2 Requirements
1.	A textile fibre product that is worn on the person	(a) The product provides protection from fire or heat hazards. (b) A person who uses the product in a reasonably foreseeable manner cannot come into contact with airborne asbestos from the product.
2.	A product that is used by a child in learning or play	Airborne asbestos cannot become separated from the product.
3.	A product that is used in construction, repair or renovation as a drywall joint cement or compound or as a spackling or patching compound	Airborne asbestos cannot become separated from the product during its post-manufacture preparation, application or removal.
4.	A product that is applied by spraying	(a) The asbestos is encapsulated with a binder during spraying. (b) The materials that result from the spraying are not friable after drying.

TABLEAU DE L'ARTICLE 3

PRODUITS EN AMIANTE NE CONTENANT PAS D'AMIANTE CROCIDOLITE

Article	Colonne 1 Produits en amiante ne contenant pas d'amiante crocidolite	Colonne 2 Exigences
1.	Produit de fibres textiles à être porté	a) Le produit offre au consommateur une protection contre le feu ou la chaleur b) La personne qui, de manière raisonnablement prévisible, utilise le produit ne peut entrer en contact avec des particules d'amiante du produit en suspension dans l'air
2.	Produit utilisé par un enfant à des fins éducatives ou récréatives	Des particules d'amiante ne peuvent se détacher du produit
3.	Ciment à jointage pour murs secs, composé à jointage pour murs secs, composé à replâtrage ou composé à reboucher utilisés dans la construction, la réparation ou la rénovation	Des particules d'amiante ne peuvent se détacher du produit lors de la préparation précédant son utilisation, lors de son application ou lors de son enlèvement
4.	Produit à vaporiser	a) L'amiante est encapsulé dans un liant pendant la vaporisation b) Les matériaux qui résultent de la vaporisation ne sont pas friables après le séchage

CROCIDOLITE ASBESTOS PRODUCTS

- Conditional authorization **4.** A person may advertise, sell or import an asbestos product that contains crocidolite asbestos and that is set out in the table to this section if all of the following requirements are met:
 (a) the product is not composed entirely of crocidolite asbestos;
 (b) a person who uses the product in a reasonably foreseeable manner cannot come into contact with airborne asbestos from the product; and

PRODUITS EN AMIANTE CONTENANT DE L'AMIANTE CROCIDOLITE

- Autorisation conditionnelle **4.** Toute personne peut vendre ou importer un produit en amiante qui contient de l'amiante crocidolite, ou en faire la publicité, s'il est mentionné au tableau du présent article et si les exigences ci-après sont respectées :
 a) le produit n'est pas composé en totalité d'amiante crocidolite;
 b) la personne qui, de manière raisonnablement prévisible, utilise le produit ne peut entrer en

(c) in the case of a product set out in any of items 1 to 4 of the table to this section, the following statement is legibly printed, in accordance with section 6, and prominently displayed on the product's container or, if the product has no container, on the product itself or on a label affixed to it:

**“CONTAINS CROCIDOLITE ASBESTOS —
CONTIENT DE L’AMIANTE CROCIDOLITE”.**

**TABLE TO SECTION 4
CROCIDOLITE ASBESTOS
PRODUCTS**

Item	Asbestos products that contain crocidolite asbestos
1.	Asbestos cement pipes
2.	Torque converters
3.	Diaphragms for chloralkali production
4.	Acid and temperature resistant seals, gaskets, gland packings and flexible couplings
5.	A product that is composed of or contains one or more of the asbestos products set out in items 1 to 4

Asbestos product imported for manufacturing

5. A person may import an asbestos product that is composed entirely of crocidolite asbestos for the purpose of manufacturing a product set out in item 3 or 4 of the table to section 4 if both of the following conditions are met:

(a) on or before the date of importation, the importer gives an inspector a written notice that contains all of the following information:

- (i) a declaration that states that the person has imported or intends to import the asbestos product,
- (ii) a description of the product and a statement of the quantity imported or to be imported,
- (iii) the date or proposed date of importation,
- (iv) the port of entry or the proposed port of entry, and
- (v) the address of the premises where the asbestos product is to be used in the manufacture; and

(b) the following statement is legibly printed, in accordance with section 6, and prominently displayed on the product's container or on a label affixed to the container, in such a way that the statement remains prominently displayed and legible until the asbestos product is used in the manufacturing process:

**“CONTAINS CROCIDOLITE ASBESTOS —
CONTIENT DE L’AMIANTE CROCIDOLITE”.**

Format of statement

6. The statement required by paragraphs 4(c) and 5(b) must be printed in bold-faced type that has the following minimum height:

(a) in the case of an asbestos product that is in a container whose main display panel area is set out in column 1 of the table to this section, the height set out in column 2;

contact avec des particules d’amiante du produit en suspension dans l’air;

c) le contenant des produits mentionnés aux articles 1 à 4 du tableau du présent article ou, à défaut, le produit ou l’étiquette fixée au produit, porte, conformément à l’article 6, la mention ci-après de manière évidente et lisible :

**CONTIENT DE L’AMIANTE CROCIDOLITE —
CONTAINS CROCIDOLITE ASBESTOS**

**TABLEAU DE L’ARTICLE 4
PRODUITS EN AMIANTE CONTENANT
DE L’AMIANTE CROCIDOLITE**

Article	Produits en amiante contenant de l’amiante crocidolite
1.	Tuyau en amiante-ciment
2.	Convertisseur de couple
3.	Diaphragmes pour la production de chloralcali
4.	Joint d’étanchéité, joint statique, garniture d’étanchéité et manchon de raccordement flexible qui résistent aux acides et à la température
5.	Produit comprenant au moins l’un des produits figurant aux articles 1 à 4

Produit importé pour la fabrication

5. Toute personne peut importer, à des fins de fabrication de l’un des produits figurant aux articles 3 et 4 du tableau de l’article 4, un produit composé en totalité d’amiante crocidolite si les exigences ci-après sont respectées :

a) l’importateur fournit à un inspecteur, au plus tard à la date d’importation du produit, un avis écrit qui comporte les renseignements suivants :

- (i) une déclaration selon laquelle il a importé le produit ou en a l’intention,
- (ii) la description du produit ainsi que sa quantité,
- (iii) la date réelle ou prévue de l’importation,
- (iv) le bureau d’entrée réel ou prévu,
- (v) l’adresse des lieux où le produit sera utilisé pour la fabrication;

b) le contenant du produit ou l’étiquette fixée au contenant porte, conformément à l’article 6, la mention ci-après qui demeure évidente et lisible jusqu’à l’utilisation du produit aux fins de fabrication :

**CONTIENT DE L’AMIANTE CROCIDOLITE —
CONTAINS CROCIDOLITE ASBESTOS**

6. La mention exigée par les alinéas 4c) et 5b) est en caractères gras dont la hauteur minimale satisfait à l’une des exigences suivantes :

Présentation de la mention

a) dans le cas où le produit en amiante est dans un contenant, la hauteur est, selon la superficie de l’aire d’affichage principale mentionnée à la colonne 1 du tableau du présent article, celle prévue à la colonne 2;

(b) in the case of an asbestos product that is not in a container, that is rectangular or cylindrical in shape and whose main display panel area is set out in column 1 of the table to this section, the height set out in column 2; and

(c) in the case of an asbestos product that is not in a container and that is not rectangular or cylindrical in shape, 12 mm.

b) dans le cas où le produit en amiante n'est pas dans un contenant et est de forme rectangulaire ou cylindrique, la hauteur est, selon la superficie de l'aire d'affichage principale mentionnée à la colonne 1 du tableau du présent article, celle prévue à la colonne 2;

c) dans le cas où le produit en amiante n'est pas dans un contenant et n'est pas de forme rectangulaire ou cylindrique, la hauteur est de 12 mm.

TABLE TO SECTION 6
MINIMUM HEIGHT OF TYPE

	Column 1	Column 2
Item	Area of the main display panel	Minimum height of type (mm)
1.	250 cm ² or less	2
2.	More than 250 cm ² but not more than 1 000 cm ²	6
3.	More than 1 000 cm ² but not more than 3 500 cm ²	12
4.	More than 3 500 cm ²	24

TABLEAU DE L'ARTICLE 6
HAUTEUR MINIMALE DES CARACTÈRES

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Superficie de l'aire d'affichage principale	Hauteur minimale des caractères (mm)
1.	250 cm ² ou moins	2
2.	Plus de 250 cm ² mais au plus 1 000 cm ²	6
3.	Plus de 1 000 cm ² mais au plus 3 500 cm ²	12
4.	Plus de 3 500 cm ²	24

REPEAL

Hazardous Products (Crocidolite Asbestos) Regulations

7. The Hazardous Products (Crocidolite Asbestos) Regulations¹ are repealed.

ABROGATION

7. Le Règlement sur les produits dangereux (amiante crocidolite)¹ est abrogé. *Règlement sur les produits dangereux (amiante crocidolite)*

COMING INTO FORCE

Registration

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

ENTRÉE EN VIGUEUR

8. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement. *Enregistrement*

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 2390, following SOR/2007-259.

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 2390, à la suite du DORS/2007-259.

¹ SOR/89-440

¹ DORS/89-440

Registration
SOR/2007-261 November 15, 2007

EXPORT AND IMPORT PERMITS ACT

Order Amending the Import Control List

P.C. 2007-1737 November 15, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to section 6^a of the *Export and Import Permits Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Import Control List*.

ORDER AMENDING THE IMPORT CONTROL LIST

AMENDMENT

1. Item 96 of the *Import Control List*¹ is replaced by the following:

96. Live fowls of the species *Gallus domesticus* (other than those for breeding purposes and other than started pullets and spent fowls), weighing more than 185 g, that are classified under tariff item No. 0105.94.91 or 0105.94.92, in the List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff*.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

The amendment to the *Import Control List* is needed to reflect the technical changes made to the 2007 *Customs Tariff*, effective January 1, 2007. Specifically, in Item 96 of the *Import Control List*, the cited tariff item 0105.92.91 is changed to 0105.94.91 and 0105.92.92 is changed to 0105.94.92.

Alternatives

No alternative was considered as this measure is required to implement a consequential amendment.

Enregistrement
DORS/2007-261 Le 15 novembre 2007

LOI SUR LES LICENCES D'EXPORTATION ET D'IMPORTATION

Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée

C.P. 2007-1737 Le 15 novembre 2007

Sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu de l'article 6^a de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT LA LISTE DES MARCHANDISES D'IMPORTATION CONTRÔLÉE

MODIFICATION

1. L'article 96 de la *Liste des marchandises d'importation contrôlée*¹ est remplacé par ce qui suit :

96. Volailles vivantes de l'espèce domestique (autres que celles destinées à la reproduction, les poussins démarrés et la volaille de réforme), pesant plus de 185 g, qui sont classées dans les numéros tarifaires 0105.94.91 ou 0105.94.92 de la liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes*.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Décret.)

Description

Cette modification à la *Liste des marchandises d'importation contrôlée* est nécessaire pour tenir compte de corrections techniques apportées au *Tarif des douanes* de 2007 entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2007. Plus particulièrement, les numéros tarifaires 0105.92.91 et 0105.92.92 figurant à l'article 96 de la *Liste de marchandises d'importation contrôlée* sont remplacés respectivement par le 0105.94.91 et le 0105.94.92.

Solutions envisagées

Aucune solution de rechange n'a été envisagée. Cette mesure est nécessaire pour mettre en œuvre une modification corrélative.

^a S.C. 1991, c. 28, s. 3

¹ C.R.C., c. 604

^a L.C. 1991, ch. 28, art. 3

¹ C.R.C., ch. 604

Benefits and costs

The amendment will have no impact on existing policy and will involve no new financial implications. It is needed to ensure continuity of import controls.

Consultation

The amendment is simply a consequential amendment. It does not involve any new policy or financial implications which could have an impact on Canadian industry; therefore, no consultations were held on this consequential amendment.

However, the Canada Border Services Agency conducted consultations with Canadian industry on the Harmonized Commodity Description and Coding System (HS) changes to the *Customs Tariff* during the discussions concerning changes to the HS tariff structure at the World Customs Organization to ensure that the changes to the *Customs Tariff* reflected industry's concerns and interests. The present amendment reflects the results of these consultations.

Contact

Ron Krystynak
Deputy Director
Trade Controls Policy Division (TIC)
Export and Import Controls Bureau
Department of Foreign Affairs and International Trade
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Telephone: 613-995-2744

Avantages et coûts

Cette modification n'aura pas d'incidence sur la politique en vigueur ni de nouvelles répercussions financières. Elle est nécessaire à la continuité des contrôles à l'importation.

Consultations

Cette modification est simplement une modification corrélative. Il n'en résultera aucune nouvelle incidence sur la politique ou les finances qui pourrait avoir des répercussions pour l'industrie nationale; par conséquent, il n'y a pas eu de consultations sur cette modification.

Toutefois, l'Agence des services frontaliers du Canada a consulté l'industrie canadienne concernant les changements qu'apporte le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH) au *Tarif des douanes* lors des discussions qui ont eu lieu sur les changements à la structure tarifaire du SH, sous l'égide de l'Organisation mondiale des douanes pour veiller à ce que les changements au *Tarif des douanes* tiennent dûment compte des préoccupations et des intérêts de l'industrie. La modification proposée reflète les résultats de cette consultation.

Personne-ressource

Ron Krystynak
Directeur adjoint
Direction de la politique sur la réglementation commerciale (TIC)
Direction générale des contrôles à l'exportation et à l'importation
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Téléphone : 613-995-2744

Registration
SOR/2007-262 November 15, 2007

AERONAUTICS ACT

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and III)

P.C. 2007-1739 November 15, 2007

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

Enregistrement
DORS/2007-262 Le 15 novembre 2007

LOI SUR L' AÉRONAUTIQUE

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et III)

C.P. 2007-1739 Le 15 novembre 2007

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

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PARTS I AND III)

AMENDMENTS

1. Part III of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is amended by adding the following after the reference "Section 302.09":

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 302.202(1)	5,000	25,000
Subsection 302.202(2)	1,000	5,000
Paragraph 302.202(3)(a)	3,000	15,000
Paragraph 302.202(3)(b)	1,000	5,000
Paragraph 302.202(4)(a)	3,000	15,000
Paragraph 302.202(4)(b)	3,000	15,000
Subsection 302.203(1)	5,000	25,000
Subsection 302.203(2)	3,000	15,000
Section 302.204	1,000	5,000
Section 302.205	1,000	5,000
Subsection 302.206(1)	1,000	5,000
Subsection 302.206(3)	1,000	5,000
Subsection 302.206(4)	1,000	5,000
Subsection 302.207(1)	5,000	25,000
Subsection 302.207(2)	5,000	25,000
Subsection 302.207(3)	1,000	5,000
Subsection 302.208(2)	3,000	15,000
Subsection 302.208(3)	1,000	5,000
Subsection 302.208(4)	1,000	5,000
Subsection 302.208(5)	1,000	5,000
Subsection 302.208(6)	1,000	5,000
Subsection 302.208(7)	1,000	5,000
Subsection 302.208(9)	1,000	5,000
Subsection 302.208(10)	1,000	5,000
Subsection 302.208(11)	1,000	5,000
Subsection 302.208(12)	1,000	5,000
Subsection 302.208(13)	1,000	5,000
Subsection 302.208(14)	1,000	5,000

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (PARTIES I ET III)

MODIFICATIONS

1. La partie III de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du *Règlement de l'aviation canadien*¹ est modifiée par adjonction, après la mention « Article 302.09 », de ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 302.202(1)	5 000	25 000
Paragraphe 302.202(2)	1 000	5 000
Alinéa 302.202(3)(a)	3 000	15 000
Alinéa 302.202(3)(b)	1 000	5 000
Alinéa 302.202(4)(a)	3 000	15 000
Alinéa 302.202(4)(b)	3 000	15 000
Paragraphe 302.203(1)	5 000	25 000
Paragraphe 302.203(2)	3 000	15 000
Article 302.204	1 000	5 000
Article 302.205	1 000	5 000
Paragraphe 302.206(1)	1 000	5 000
Paragraphe 302.206(3)	1 000	5 000
Paragraphe 302.206(4)	1 000	5 000
Paragraphe 302.207(1)	5 000	25 000
Paragraphe 302.207(2)	5 000	25 000
Paragraphe 302.207(3)	1 000	5 000
Paragraphe 302.208(2)	3 000	15 000
Paragraphe 302.208(3)	1 000	5 000
Paragraphe 302.208(4)	1 000	5 000
Paragraphe 302.208(5)	1 000	5 000
Paragraphe 302.208(6)	1 000	5 000
Paragraphe 302.208(7)	1 000	5 000
Paragraphe 302.208(9)	1 000	5 000
Paragraphe 302.208(10)	1 000	5 000
Paragraphe 302.208(11)	1 000	5 000
Paragraphe 302.208(12)	1 000	5 000
Paragraphe 302.208(13)	1 000	5 000
Paragraphe 302.208(14)	1 000	5 000

^a S.C. 1992, c. 4, s. 7
^b S.C. 2004, c. 15, s. 18
¹ SOR/96-433

^a L.C. 1992, ch. 4, art. 7
^b L.C. 2004, ch. 15, art. 18
¹ DORS/96-433

2. The reference “[302.12 to 302.300 reserved]” after section 302.11 of the Regulations is replaced by the following:

[302.12 to 302.200 reserved]

DIVISION II — AIRPORT EMERGENCY PLANNING

Interpretation

302.201 The following definitions apply in this Division.

- “community organization” means an organization, corporation, department or public service. (*organisme communautaire*)
- “emergency coordination centre” means a designated area to be used in supporting and coordinating emergency operations. (*centre de coordination des urgences*)
- “full emergency standby” means attendance at an emergency scene and preparedness to respond at the necessary level when an aircraft has, or may have, an operational problem that affects flight operations to the extent that there is a possibility of an accident. (*état d’alerte complet*)
- “on-scene controller” means the person identified in an airport emergency plan as being responsible for the overall coordination of the response at an emergency scene. (*coordonnateur sur place*)
- “table top exercise” means an exercise requiring the participation of the community organizations and other resources identified in an airport emergency plan to review and coordinate their respective roles, responsibilities and response actions without actually activating the plan. (*exercice en salle*)

Airport Emergency Plan

General

302.202 (1) After consultation with a representative sample of the air operators that use the airport and with community organizations that may be of assistance during emergency operations at the airport or in its vicinity, the operator of an airport shall develop and maintain an emergency plan for the purpose of identifying

- (a) the emergencies that can reasonably be expected to occur at the airport or in its vicinity and that could be a threat to the safety of persons or to the operation of the airport;
- (b) the measures to activate the emergency plan for each type of emergency;
- (c) the community organizations capable of providing assistance in an emergency; and
- (d) any additional resources available at the airport and in the surrounding area.

(2) The operator of an airport shall establish a degree of supervision and control sufficient to manage the size and complexity of an emergency.

- (3) The operator of an airport shall
 - (a) maintain at the airport, in the format of a manual, a copy of an updated version of the emergency plan; and
 - (b) provide a copy to the Minister on request.

2. La mention « [302.12 à 302.300 réservés] » qui suit l’article 302.11 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

[302.12 à 302.200 réservés]

SECTION II — PLANIFICATION D’URGENCE AUX AÉROPORTS

Définitions

302.201 Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente section.

- « centre de coordination des urgences » Endroit désigné destiné à servir à l’appui et à la coordination des opérations d’urgence. (*emergency coordination center*)
- « coordonnateur sur place » La personne indiquée dans le plan d’urgence de l’aéroport à titre de responsable de la coordination générale des opérations d’intervention sur les lieux d’une urgence. (*on-scene controller*)
- « état d’alerte complet » Présence sur les lieux d’une urgence et préparation à intervenir au niveau nécessaire lorsqu’un aéronef a ou peut avoir un problème opérationnel qui nuit aux opérations de vol au point où un accident est possible. (*full emergency standby*)
- « exercice en salle » Exercice qui exige la participation des organismes communautaires et des autres ressources qui figurent dans le plan d’urgence de l’aéroport en vue d’examiner et de coordonner le rôle, les responsabilités et les mesures d’intervention de chacun sans véritablement activer le plan. (*table top exercise*)
- « organisme communautaire » Organisme, société, ministère ou service public. (*community organization*)

Plan d’urgence de l’aéroport

Généralités

302.202 (1) Après consultation auprès d’un échantillon représentatif des exploitants aériens qui utilisent l’aéroport et auprès des organismes communautaires qui peuvent prêter assistance au cours d’opérations d’urgence à l’aéroport ou dans son voisinage, l’exploitant de l’aéroport doit élaborer et tenir à jour un plan d’urgence en vue de déterminer :

- a) les urgences qui peuvent vraisemblablement se produire à l’aéroport ou dans son voisinage et qui pourraient menacer la sécurité des personnes ou l’exploitation de l’aéroport;
- b) les mesures d’activation du plan d’urgence pour chaque type d’urgence;
- c) les organismes communautaires qui sont en mesure de prêter assistance au cours d’une urgence;
- d) toute ressource supplémentaire disponible à l’aéroport ou dans les environs.

(2) L’exploitant de l’aéroport doit établir un niveau de surveillance et de coordination suffisant pour gérer l’ampleur et la complexité de l’urgence.

- (3) L’exploitant de l’aéroport doit :
 - a) conserver à l’aéroport, sous forme de manuel, une version à jour du plan d’urgence;
 - b) en fournir un exemplaire au ministre sur demande.

- (4) The operator of an airport shall
- (a) update the emergency plan as necessary to ensure its effectiveness in emergency operations; and
 - (b) review the plan and make any required updates at least once a year after consultation with a representative sample of the air operators that use the airport and the community organizations identified in the plan.

Content

302.203 (1) In an emergency plan, the operator of an airport shall, at a minimum,

- (a) identify the potential emergencies, including
 - (i) an aircraft accident or incident
 - (A) within the airport boundaries, and
 - (B) within a critical rescue and fire-fighting access area that extends 1000 m beyond the ends of a runway and 150 m at 90° outwards from the centreline of the runway, including any part of that area outside the airport boundaries,
 - (ii) an aircraft emergency declared by either air traffic services or a pilot,
 - (iii) a fuel spill that spreads at least 1.5 m in any direction or exceeds 12 mm in depth,
 - (iv) a medical emergency,
 - (v) a fire in which airport operations or passenger safety is threatened,
 - (vi) an emergency that is related to a special aviation event and that might have an impact on airport operations,
 - (vii) a natural disaster, and
 - (viii) any other emergency that is a threat or is likely to be a threat to the safety of persons or to the operation of the airport;
- (b) identify the organizations at the airport and the community organizations that are capable of providing assistance during an emergency at an airport or in its vicinity, provide the telephone numbers and other contact information for each organization and describe the type of assistance each can provide;
- (c) identify the other resources available at the airport and in the surrounding communities for use during emergency response or recovery operations and provide their telephone numbers and other contact information;
- (d) describe for emergency situations the lines of authority and the relationships between the organizations identified in the emergency plan and describe how actions will be coordinated among all and within each of the organizations;
- (e) identify for emergency situations the supervisors and describe the responsibilities of each;
- (f) specify the positions occupied by the airport personnel who will respond to an emergency and describe the specific emergency response duties of each;
- (g) identify the on-scene controller and describe the controller's emergency response duties;
- (h) provide authorization for a person to act as an on-scene controller or a supervisor if they are not airport personnel;
- (i) set out the criteria to be used for positioning the on-scene controller within visual range of an emergency scene;
- (j) set out the measures to be taken to make the on-scene controller easily identifiable at all times by all persons responding to an emergency;

- (4) L'exploitant de l'aéroport doit :
- a) mettre à jour, au besoin, le plan d'urgence pour en assurer l'efficacité dans les opérations d'urgence;
 - b) faire l'examen du plan et, s'il y a lieu, le mettre à jour au moins une fois l'an après avoir consulté un échantillon représentatif des exploitants aériens qui utilisent l'aéroport et les organismes communautaires qui figurent dans le plan d'urgence.

Contenu

302.203 (1) Dans le plan d'urgence, l'exploitant de l'aéroport doit, à tout le moins :

- a) indiquer les urgences potentielles, notamment :
 - (i) les accidents ou incidents d'aviation qui surviennent :
 - (A) dans les limites de l'aéroport,
 - (B) dans une zone d'accès critique de sauvetage et de lutte contre les incendies qui s'étend à 1 000 m au-delà des extrémités d'une piste et à 150 m à un angle de 90° de part et d'autre de l'axe de celle-ci, y compris toute partie de cette zone qui se trouve à l'extérieur des limites de l'aéroport,
 - (ii) les aéronefs en état d'urgence déclarés par les services de la circulation aérienne ou un pilote,
 - (iii) les déversements de carburant qui s'étendent à au moins 1,5 m dans n'importe quelle direction ou qui dépassent 12 mm de profondeur,
 - (iv) les urgences médicales,
 - (v) les incendies qui menacent la sécurité des passagers ou l'exploitation de l'aéroport,
 - (vi) les urgences liées à des manifestations aéronautiques spéciales qui pourraient avoir une incidence sur l'exploitation de l'aéroport,
 - (vii) les désastres naturels,
 - (viii) toute autre urgence qui menace, ou est susceptible de menacer, la sécurité des personnes ou l'exploitation de l'aéroport;
- b) indiquer les organismes à l'aéroport et les organismes communautaires qui sont en mesure de prêter assistance au cours d'une urgence à l'aéroport ou dans son voisinage, ainsi que les numéros de téléphone et les autres coordonnées pour chaque organisme, et décrire le genre d'assistance qu'ils sont en mesure de prêter;
- c) indiquer les autres ressources qui sont disponibles à l'aéroport et dans les collectivités avoisinantes et qui pourront servir au cours d'opérations d'intervention d'urgence ou de récupération après urgence, ainsi que les numéros de téléphone et les autres coordonnées;
- d) indiquer, pour les situations d'urgence, la voie hiérarchique et les rapports entre les organismes qui figurent dans le plan d'urgence et la manière dont les mesures prises dans le cadre d'une intervention seront coordonnées entre tous les organismes et au sein de chacun d'entre eux;
- e) indiquer, pour les situations d'urgence, les surveillants et les responsabilités de chacun;
- f) préciser les postes qu'occupent les membres du personnel de l'aéroport qui interviendront dans une urgence et indiquer les fonctions d'intervention d'urgence particulières de chacun d'eux;
- g) indiquer le coordonnateur sur place et ses fonctions d'intervention d'urgence;
- h) fournir une autorisation à toute personne qui agit à titre de coordonnateur sur place ou de surveillant, si elle n'est pas membre du personnel de l'aéroport;

- (k) if initial on-scene control has been assumed by a person from a responding organization, describe the procedure for transferring control to the on-scene controller;
- (l) describe any training and qualifications required for the on-scene controller and the airport personnel identified in the emergency plan;
- (m) describe the method for recording any training provided to the on-scene controller and airport personnel;
- (n) describe the communication procedures and specify the radio frequencies to be used to link the operator of the airport with
- (i) the on-scene controller, and
 - (ii) the providers of ground traffic control services and air traffic control services at the airport;
- (o) describe the communication procedures allowing the on-scene controller to communicate with the organizations identified in the emergency plan;
- (p) identify the alerting procedures that
- (i) activate the emergency plan,
 - (ii) establish the necessary level of response,
 - (iii) allow immediate communication with the organizations identified in the emergency plan in accordance with the required level of response,
 - (iv) if applicable, confirm the dispatch of each responding organization,
 - (v) establish the use of standard terminology in communications, and
 - (vi) establish the use of the appropriate radio frequencies as set out in the emergency plan;
- (q) specify
- (i) the airport communication equipment testing procedures,
 - (ii) a schedule for the testing, and
 - (iii) the method of keeping records of the tests;
- (r) for airports designated under Subpart 3, specify the location of the emergency coordination centre used to provide support to the on-scene controller;
- (s) describe the measures for dealing with adverse climatic conditions and darkness for each potential emergency set out in paragraph (a);
- (t) describe the procedures to assist persons who have been evacuated if their safety is threatened or airside operations are affected;
- (u) describe the procedures respecting the review and confirmation of the following to permit the return of the airport to operational status after an emergency situation:
- (i) emergency status reports,
 - (ii) coordination with the coroner and the investigator designated by the Transportation Safety Board of Canada regarding the accident site conditions,
 - (iii) disabled aircraft removal,
 - (iv) airside inspection results,
 - (v) accident or incident site conditions, and
 - (vi) air traffic services and NOTAM coordination;
- (v) describe the procedures for controlling vehicular flow during an emergency to ensure the safety of vehicles, aircraft and persons;
- i) prévoir les critères à appliquer pour poster le coordonnateur sur place à portée visuelle des lieux d'une urgence;
- j) prévoir les mesures à prendre pour que les personnes qui interviennent dans une urgence puissent reconnaître facilement et en tout temps le coordonnateur sur place;
- k) indiquer la marche à suivre pour le transfert de la coordination au coordonnateur sur place si une personne d'un organisme d'intervention a pris initialement en charge la coordination sur place;
- l) décrire la formation et les qualités que doivent posséder le coordonnateur sur place et les membres du personnel de l'aéroport qui figurent dans le plan d'urgence;
- m) décrire la méthode de consignation de toute formation donnée au coordonnateur sur place et aux membres du personnel de l'aéroport;
- n) décrire la méthode de communication et préciser les fréquences radio à utiliser pour permettre à l'exploitant de l'aéroport de communiquer avec les personnes suivantes :
- (i) le coordonnateur sur place,
 - (ii) les fournisseurs de services de contrôle de la circulation au sol et de contrôle de la circulation aérienne à l'aéroport;
- o) décrire la méthode permettant au coordonnateur sur place de communiquer avec les organismes qui figurent dans le plan d'urgence;
- p) décrire la marche à suivre concernant l'alerte qui, à la fois :
- (i) active le plan d'urgence,
 - (ii) établit le niveau d'intervention nécessaire,
 - (iii) permet la communication immédiate avec les organismes qui figurent dans le plan d'urgence selon le niveau d'intervention nécessaire,
 - (iv) confirme le déploiement de chaque organisme d'intervention, s'il y a lieu,
 - (v) établit l'utilisation d'une terminologie normalisée dans les communications,
 - (vi) établit l'utilisation des fréquences radio appropriées qui sont prévues dans le plan d'urgence;
- q) préciser ce qui suit :
- (i) la méthode de mise à l'essai de l'équipement de communication de l'aéroport,
 - (ii) le calendrier de mise à l'essai,
 - (iii) la méthode de consignation des essais;
- r) dans le cas des aéroports désignés en vertu de la sous-partie 3, préciser l'emplacement du centre de coordination des urgences utilisé pour appuyer le coordonnateur sur place;
- s) décrire les mesures à prendre pour faire face aux mauvaises conditions climatiques et à l'obscurité pour chacune des urgences potentielles prévues à l'alinéa a);
- t) décrire la marche à suivre pour assister les personnes qui ont été évacuées si leur sécurité est menacée ou si l'exploitation côté piste de l'aéroport est touchée;
- u) décrire les modalités relatives à l'examen et à la confirmation des éléments ci-après pour que l'aéroport puisse retourner à l'état opérationnel à la suite d'une situation d'urgence :
- (i) les comptes rendus de la situation d'urgence,
 - (ii) la coordination avec le coroner et l'enquêteur désigné du Bureau de la sécurité des transports du Canada en ce qui concerne l'état des lieux de l'accident,

(w) specify the procedures for issuing a NOTAM in the event of

- (i) an emergency affecting the critical category for fire fighting required under section 303.07, or
- (ii) changes or restrictions in facilities or services at the airport during and after an emergency;

(x) describe the procedures for preserving evidence as it relates to

- (i) aircraft or aircraft part removal, and
- (ii) the site of the accident or incident in accordance with the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*;

(y) describe the procedures to be followed, after any exercise set out in section 302.208 or the activation of the plan for an emergency that requires a full emergency standby, in the following cases:

- (i) a post-emergency debriefing session with all participating organizations,
- (ii) the recording of the minutes of the debriefing session,
- (iii) an evaluation of the effectiveness of the emergency plan to identify deficiencies,
- (iv) changes, if any, to be made in the emergency plan, and
- (v) partial testing subsequent to the modification of an emergency plan;

(z) describe

- (i) the process for an annual review and update of the emergency plan, and
- (ii) the administrative procedure for the distribution of copies of an updated version of the emergency plan to the airport personnel who require them and to the community organizations identified in the plan; and

(z.1) describe the procedures to assist in locating an aircraft when the airport receives notification that an ELT has been activated.

(2) The operator of an airport shall include a copy of the following documents in the emergency plan:

- (a) the signed agreements, if any, between the airport operator and the community organizations that provide emergency response services to the airport; and
- (b) an airport grid map.

On-scene Controller

302.204 The on-scene controller shall be at the emergency site and shall not have other duties during an emergency, unless the life of a person is in danger nearby and the on-scene controller is alone and has the ability to assist the person.

- (iii) l'enlèvement de l'aéronef accidenté,
- (iv) les résultats de l'inspection côté piste,
- (v) l'état des lieux de l'incident ou de l'accident,
- (vi) la coordination des services de la circulation aérienne et des NOTAM;

v) décrire la marche à suivre relative au contrôle de la circulation des véhicules au cours d'une urgence à l'aéroport pour assurer la sécurité des personnes, des véhicules et des aéronefs; w) préciser la marche à suivre relative à la publication d'un NOTAM dans l'une des éventualités suivantes :

- (i) l'urgence a une incidence sur la catégorie critique — SLIA prévue à l'article 303.07,
- (ii) des modifications ou des restrictions touchant les installations ou les services à l'aéroport sont apportés pendant et après une urgence;

x) décrire la marche à suivre relative à la conservation des éléments de preuve qui visent :

- (i) d'une part, l'enlèvement d'un aéronef en tout ou en partie,
- (ii) d'autre part, les lieux où s'est produit l'accident ou l'incident conformément à la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*;

y) décrire la marche à suivre après tout exercice indiqué à l'article 302.208 ou l'activation du plan à la suite d'une urgence qui exige un état d'alerte complet, dans les cas suivants :

- (i) la tenue d'une séance de compte rendu avec tous les organismes participants,
- (ii) la consignation du procès-verbal de la séance de compte rendu,
- (iii) l'évaluation de l'efficacité du plan d'urgence pour en relever les lacunes,
- (iv) les modifications à apporter au plan d'urgence, s'il y a lieu,
- (v) les essais partiels à la suite d'une modification du plan d'urgence;

z) décrire ce qui suit :

- (i) les modalités relatives à l'examen et à la mise à jour annuels du plan d'urgence,
- (ii) les mesures administratives visant la distribution d'exemplaires de la version à jour du plan d'urgence aux membres du personnel de l'aéroport qui doivent en avoir un et aux organismes communautaires qui y figurent;

z.1) décrire la marche à suivre pour aider à localiser un aéronef lorsque l'aéroport est avisé qu'une ELT a été déclenchée.

(2) L'exploitant de l'aéroport doit inclure dans le plan d'urgence une copie des documents suivants :

- a) s'il y a lieu, les accords signés entre l'exploitant de l'aéroport et les organismes communautaires qui fournissent des services d'intervention d'urgence à l'aéroport;
- b) la carte quadrillée de l'aéroport.

Coordonnateur sur place

302.204 Le coordonnateur sur place doit être sur les lieux de l'urgence et ne peut exercer d'autres fonctions au cours d'une urgence, sauf si la vie d'une personne est en péril à proximité des lieux et qu'il est seul et est en mesure d'aider la personne.

302.205 The operator of an airport shall establish procedures that make the on-scene controller easily identifiable by all persons responding to an emergency.

Aircraft Crash Charts and Airport Grid Maps

302.206 (1) For aircraft operating in a passenger or cargo configuration, the operator of an airport shall make available to the emergency coordination centre aircraft crash charts specific to the aircraft used by the air operators that use the airport, and shall provide copies of the charts to

- (a) the organizations responsible for fire-fighting services that are identified in the emergency plan; and
- (b) the on-scene controller.

(2) In the case of aircraft that have or may have a seating configuration of not more than nine passenger seats, the operator of an airport may use, instead of the aircraft crash charts referred to in subsection (1), other documents containing equivalent information.

(3) The operator of an airport shall develop and review and update annually, if necessary, an airport grid map that includes a minimum of

- (a) an area covering at least one kilometre around each runway;
- (b) the airport access roads and gates; and
- (c) the location of rendezvous points to which persons and vehicles that are responding to an emergency situation proceed in order to receive instructions.

(4) The operator of an airport shall provide copies of the airport grid map to the airport personnel who must have one and the organizations identified in the emergency plan.

Personnel and Training

302.207 (1) The operator of an airport shall assign specific emergency response duties, other than those of an on-scene controller or a supervisor, only to those airport personnel who are identified in the emergency plan and who

- (a) are knowledgeable of their duties as described in the plan; and
- (b) have the skills to carry out their duties.

(2) The operator of an airport shall assign to act as an on-scene controller or a supervisor only those airport personnel, or other persons authorized by the operator in the emergency plan, who are

- (a) knowledgeable about the contents of the emergency plan;
- (b) familiar with the procedures for the overall coordination of emergency operations at an emergency site; and
- (c) trained for the particular role that they perform.

(3) The operator of an airport shall

- (a) keep records of the training that was received by persons to meet the requirements of subsections (1) and (2);

302.205 L'exploitant de l'aéroport doit prévoir des mesures pour faire en sorte que les personnes qui interviennent dans une urgence puissent facilement reconnaître le coordonnateur sur place.

Diagrammes d'urgence d'aéronefs et cartes quadrillées de l'aéroport

302.206 (1) Dans le cas d'aéronefs dont la configuration permet le transport de passagers ou de fret, l'exploitant de l'aéroport doit mettre à la disposition du centre de coordination des urgences les diagrammes d'urgence d'aéronefs propres aux aéronefs utilisés par les exploitants aériens qui utilisent l'aéroport et en fournir des copies aux personnes et organismes suivants :

- a) les organismes responsables des services de lutte contre les incendies qui figurent dans le plan d'urgence;
- b) le coordonnateur sur place.

(2) Dans le cas d'aéronefs dont la configuration est d'au plus neuf sièges passagers ou qui permettent cette configuration, l'exploitant de l'aéroport peut utiliser, au lieu des diagrammes d'urgence d'aéronefs visés au paragraphe (1), d'autre document contenant des renseignements similaires.

(3) L'exploitant de l'aéroport doit élaborer une carte quadrillée de l'aéroport et, au besoin, en faire l'examen et la mettre à jour chaque année, laquelle indique à tout le moins :

- a) une zone couvrant au moins un kilomètre autour de chaque piste;
- b) les routes et les grilles d'accès à l'aéroport;
- c) l'emplacement des points de rendez-vous vers lesquels les personnes et les véhicules qui interviennent se rendent dans une situation d'urgence pour y recevoir des instructions.

(4) L'exploitant de l'aéroport doit fournir des copies de la carte quadrillée de l'aéroport aux membres du personnel de l'aéroport qui doivent en avoir une copie et aux organismes qui figurent dans le plan d'urgence.

Personnel et formation

302.207 (1) L'exploitant de l'aéroport ne peut assigner des fonctions d'intervention d'urgence particulières, autres que celles de coordonnateur sur place ou de surveillant, qu'à des membres du personnel de l'aéroport qui figurent dans le plan d'urgence et qui répondent aux exigences suivantes :

- a) ils connaissent bien leurs fonctions telles qu'elles sont décrites dans le plan d'urgence;
- b) ils possèdent les compétences pour s'acquitter de leurs fonctions.

(2) L'exploitant de l'aéroport ne peut désigner à titre de coordonnateur sur place ou de surveillant que des membres du personnel de l'aéroport, ou d'autres personnes autorisées par lui dans le plan d'urgence, qui répondent aux exigences suivantes :

- a) ils connaissent bien le contenu du plan d'urgence;
- b) ils ont une bonne connaissance de la marche à suivre relative à la coordination générale des opérations d'urgence sur les lieux d'une urgence;
- c) ils ont reçu la formation relative au rôle particulier qu'ils exercent.

(3) L'exploitant de l'aéroport doit :

- a) tenir à jour des dossiers de la formation reçue par les personnes pour satisfaire aux exigences des paragraphes (1) et (2);

- (b) preserve the records of training for three years after the day on which the training was received; and
- (c) submit a copy of the training records to the Minister on request.

- b) conserver les dossiers de la formation pendant trois ans après la date à laquelle la formation a été reçue;
- c) fournir au ministre, sur demande, une copie des dossiers de formation.

Testing of the Emergency Plan

Mise à l'essai du plan d'urgence

302.208 (1) In this section, “international service” has the same meaning as in subsection 55(1) of the *Canada Transportation Act*.

302.208 (1) Dans le présent article, « service international » s’entend au sens du paragraphe 55(1) de la *Loi sur les transports au Canada*.

(2) The operator of an airport shall test the emergency plan by conducting a full-scale exercise

(2) L’exploitant de l’aéroport doit mettre à l’essai le plan d’urgence en procédant à un exercice général :

- (a) for the airports designated by the Minister in the *Canada Flight Supplement* to be used by international service, at intervals not exceeding two years; and
- (b) for other airports, at intervals not exceeding four years.

- a) à intervalle d’au plus deux ans, dans le cas des aéroports désignés par le ministre dans le *Supplément de vol - Canada* pour le service international;
- b) à intervalle d’au plus quatre ans, dans le cas des autres aéroports;

(3) The operator of an airport shall conduct full-scale exercises based on scenarios that relate to a major aircraft accident and, at a minimum, the exercises shall include the assembly and deployment of fire-fighting, policing and medical services organizations.

(3) L’exploitant de l’aéroport doit procéder à des exercices généraux d’après des scénarios comportant un accident d’aéronef important et, à tout le moins, les exercices doivent comprendre le rassemblement et le déploiement des organismes fournissant des services de lutte contre l’incendie, des services de police et des services médicaux.

(4) The operator of an airport shall conduct a table top exercise each year in which no full-scale exercise is conducted.

(4) L’exploitant de l’aéroport doit procéder à un exercice en salle chaque année où il n’y a pas d’exercice général.

(5) The operator of an airport, when conducting a table top exercise, shall have

(5) Lorsqu’il procède à un exercice en salle, l’exploitant de l’aéroport doit avoir à sa disposition :

- (a) an up-to-date list of the participants and their telephone numbers and the radio frequencies used to communicate;
- (b) fully operational communication equipment; and
- (c) a copy of the airport grid map.

- a) la liste à jour des participants et de leurs numéros de téléphone, ainsi que des fréquences radio à utiliser pour communiquer;
- b) l’équipement de communication qui est en état de fonctionnement;
- c) une copie de la carte quadrillée de l’aéroport.

(6) The operator of an airport shall base the table top exercises on scenarios that include an aircraft accident or incident.

(6) L’exploitant de l’aéroport doit faire reposer les exercices en salle sur des scénarios comportant un accident ou un incident d’aéronef.

(7) The operator of an airport shall provide the Minister with a notice in writing of the date and time when a table top or full-scale exercise is to be carried out at least 60 days before the day of the exercise.

(7) L’exploitant de l’aéroport doit aviser le ministre, par écrit, de la date et de l’heure où sera tenu un exercice en salle ou un exercice général au moins 60 jours avant la date de l’exercice.

(8) The Minister may observe the testing of an emergency plan.

(8) Le ministre peut assister à la mise à l’essai du plan d’urgence.

(9) After each exercise, the operator of an airport shall conduct a debriefing with all the organizations identified in the plan and a representative of the airport personnel who participated to evaluate the effectiveness of the emergency plan and identify deficiencies.

(9) Après chaque exercice, l’exploitant de l’aéroport doit tenir une séance de compte rendu avec tous les organismes qui figurent dans le plan et un représentant des membres du personnel de l’aéroport qui y ont participé en vue d’évaluer l’efficacité du plan d’urgence et d’en relever les lacunes.

(10) The operator of an airport shall implement an action plan to correct any deficiencies in the emergency plan that were identified during a debriefing session.

(10) L’exploitant de l’aéroport doit mettre en œuvre un plan d’action destiné à corriger, le cas échéant, les lacunes du plan d’urgence qui ont été relevées au cours d’un exercice.

(11) The operator of an airport shall conduct partial exercises to assess proposed changes in the plan in order to correct deficiencies.

(11) L’exploitant de l’aéroport doit procéder à des exercices partiels destinés à évaluer les modifications proposées au plan d’urgence pour en corriger les lacunes.

(12) The operator of an airport shall record

(12) L’exploitant de l’aéroport doit consigner les renseignements suivants :

- (a) the date of an exercise;
- (b) the type of exercise;
- (c) the minutes of the debriefing session after the exercise; and
- (d) any action plans to correct deficiencies that were identified during a debriefing session.

- a) la date de l’exercice;
- b) le type d’exercice;
- c) le procès-verbal de la séance de compte rendu de l’exercice;
- d) tout plan d’action destiné à corriger les lacunes relevées au cours de l’exercice.

(13) The operator of an airport shall keep an exercise record for 10 years after the day on which the record is made.

(14) The operator of an airport shall submit debriefing minutes and corrective action plans relating to an exercise to the Minister on request.

Authorization

302.209 The Minister may, on application by the operator of an airport, provide to the operator written authorization not to conduct the full-scale exercise during an interval set out in paragraph 302.208(2)(a) or (b) if the operator demonstrates that the testing requirements for a full-scale exercise have been met through an activation of the emergency plan in response to an emergency during that interval.

[302.210 to 302.300 reserved]

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force on the day that is one year after the day on which they are published in *Canada Gazette, Part II*.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and III)* replace the existing standards and recommended practices addressing airport emergency response planning with performance-based provisions allowing site-specific plans to be developed and implemented by airport operators. The new regulations provide the criteria to be used in developing plans to respond to emergencies at all airports in Canada. These plans will result from consultation by the airport operators with a representative sample of the air operators that use the airport and with community organizations that may be of assistance during an emergency at or in the vicinity of an airport. These plans will reflect the level of traffic and the type of aircraft using the airport.

Prior to this amendment, airport emergency response measures in the *Canadian Aviation Regulations (CARs)* provided limited criteria for developing and implementing emergency response measures with no standards set by which to assess them or their performance.

These new regulations implement Transport Canada's response to the recommendations with respect to airport emergency services made by the *Commission of Inquiry into the Air Ontario*

(13) L'exploitant de l'aéroport doit conserver les dossiers d'exercices pendant 10 ans après la date à laquelle ils ont été établis.

(14) L'exploitant de l'aéroport doit présenter au ministre, sur demande, le procès-verbal de la séance de compte rendu et les plans d'action correctifs relatifs à un exercice.

Autorisation

302.209 Le ministre peut, à la demande de l'exploitant de l'aéroport, autoriser par écrit celui-ci à ne pas procéder à l'exercice général au cours de l'un des intervalles mentionnés aux alinéas 302.208(2)a) ou b) s'il démontre que les exigences relatives aux essais dans le cadre de l'exercice général ont été respectées grâce à l'activation du plan d'urgence pour répondre à une urgence au cours de cet intervalle.

[302.210 à 302.300 réservés]

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur un an après la date de sa publication dans la *Gazette du Canada Partie II*.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

Le présent *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et III)* remplace les normes et les pratiques recommandées actuelles traitant de la planification d'intervention d'urgence dans les aéroports par des dispositions axées sur les résultats qui permettront aux exploitants des aéroports de préparer et de mettre en œuvre des plans d'urgence adaptés à chaque aéroport. Ces nouvelles dispositions précisent les critères à utiliser dans la préparation des plans qui permettront de répondre aux situations d'urgence dans tous les aéroports au Canada. Ces plans découleront de consultations entre les exploitants des aéroports et un échantillon représentatif des exploitants aériens qui utilisent ces aéroports, ainsi qu'avec les organismes communautaires qui peuvent prêter assistance en cas d'urgence à ces aéroports ou dans le voisinage de ceux-ci. Ces plans tiendront compte du volume de la circulation à chaque aéroport ainsi que des types d'aéronefs qui y sont utilisés.

Avant la présente modification, les mesures d'intervention d'urgence dans les aéroports contenues dans le *Règlement de l'aviation canadien (RAC)* fournissaient un nombre limité de critères en matière de préparation et de mise en œuvre de mesures d'intervention d'urgence, et il n'y avait aucune norme pouvant servir à évaluer ces mesures ou leur rendement.

La nouvelle réglementation permet la mise en œuvre de la réponse de Transports Canada aux recommandations en matière de services d'urgence aux aéroports formulées par la *Commission*

Crash at Dryden, Ontario (Moshansky Commission)¹. This Commission conducted an exhaustive investigation into the circumstances of a crash of a Fokker F-28 MK1000 of Air Ontario at Dryden, Ontario on March 10, 1989, in which 21 of the 65 passengers and three of the four crew on board died.

Specific recommendations of the Moshansky Commission which relate to these amendments addressed the issues of:

- ensuring all persons with responsibilities for emergency response, with specific reference to supervisory personnel and to on-site coordinators, fully participate in exercises to test the plans;
- ensuring the emergency response plans be clearly delineated in all relevant documentation;
- ensuring that training programs include preparation for the realities of an aircraft accident; and
- ensuring that all Canadian airports, that service a scheduled air carrier operation, have appropriate crash charts made available for quick reference and training purposes.

Details

Part I (General Provisions)

Part I contains definitions affecting more than one part of the CARs and administrative provisions applicable to all parts of the CARs.

Changes to Part I introduce maximum monetary penalties that may be assessed for non-compliance with new sections introduced in this amendment to the CARs.

Part III (Aerodromes, Airports and Heliports)

Part III, *Aerodromes, Airports and Heliports*, of the CARs comprises rules governing the operation of civilian aerodromes, airports and heliports in Canada. Subpart 2 *Airports* of Part III (Subpart 302) sets out which Canadian aerodromes must be certified as airports and the conditions that operators of airports must satisfy.

These amendments introduce a new division, Division II, *Airport Emergency Planning*, into Subpart 302. This division consists of nine sections that contain:

- definitions,
- a section setting forth the consultation requirements for developing the plan,
- specifications of the content of the plan,
- a requirement for the testing of the emergency plan, and
- if there has been an activation of the emergency plan, provision for the Minister to authorize the airport operator not to conduct a scheduled test of the emergency plan.

¹ *Commission of Inquiry into the Air Ontario Crash at Dryden, Ontario*, Final Report, Volume III, Minister of Supply and Services, Canada, 1992 (Cat. No. CP 32-55/3-1992E), p. 1208

d'enquête sur l'écrasement d'un avion d'Air Ontario à Dryden (Ontario) (Commission Moshansky)¹. Cette commission a procédé à une enquête en profondeur sur les circonstances ayant entraîné l'écrasement d'un avion Fokker F-28 MK1000 d'Air Ontario à Dryden (Ontario) le 10 mars 1989, accident au cours duquel 21 des 65 passagers et trois des quatre membres d'équipage avaient perdu la vie.

Les recommandations précises de la Commission Moshansky qui se rapportent aux présentes modifications portent sur les points suivants :

- s'assurer que toutes les personnes ayant des responsabilités dans le cadre d'une intervention d'urgence, et notamment les surveillants et les coordonnateurs sur place, participent pleinement aux exercices servant à tester les plans;
- s'assurer que les plans d'intervention d'urgence soient clairement définis dans toute la documentation pertinente;
- s'assurer que les programmes de formation incluent la préparation aux réalités d'un accident d'aéronef;
- enfin, s'assurer que tous les aéroports canadiens qui accueillent des vols effectués par des transporteurs aériens réguliers puissent fournir des diagrammes d'urgence à des fins de référence facilement accessible et à des fins de formation.

Détails

Partie I (Dispositions générales)

La partie I contient des définitions qui s'appliquent à plus d'une partie du RAC ainsi que des dispositions administratives applicables à l'ensemble du RAC.

Les modifications apportées à la partie I introduisent des amendes maximales qui pourront être imposées en cas de contravention aux dispositions des nouveaux articles introduits dans la présente modification au RAC.

Partie III (Aérodromes, aéroports et héliports)

La partie III du RAC, intitulée *Aérodromes, aéroports et héliports*, comprend les dispositions réglementaires relatives à l'exploitation des aérodromes, des aéroports et des héliports civils au Canada. Quant à la sous-partie 2 de la partie III, intitulée *Aéropports* et ci-après appelée la sous-partie 302, elle précise quels aérodromes canadiens doivent être exploités comme aéroports en vertu d'un certificat d'aéroports ainsi que les conditions que les exploitants des aéroports doivent respecter.

Les présentes modifications introduisent au sein de la sous-partie 302 une nouvelle section, à savoir la section II, *Planification d'urgence aux aéroports*. Cette section se compose de neuf articles renfermant ce qui suit :

- des définitions,
- un article précisant les exigences relatives aux consultations entourant l'élaboration du plan,
- des spécifications relatives au contenu du plan,
- une exigence prévoyant la mise à l'essai du plan d'urgence,
- enfin, si le plan d'urgence a été activé, une disposition permettant au ministre d'autoriser l'exploitant de l'aéroport à ne pas mettre à l'essai le plan d'urgence dans le cadre d'un exercice général planifié.

¹ *Commission d'enquête sur l'écrasement d'un avion d'Air Ontario à Dryden (Ontario)*, Rapport final, Volume III, Ministère des Approvisionnements et Services 1992 (No de cat. CP 32-55/3-1992F), p. 1334

Section 302.201 Interpretation

Five definitions that have application only to the airport emergency plan provisions as contained in Division II *Airport Emergency Planning* have been added.

Section 302.202 General

This section contains the requirements for the airport operator to develop and maintain an emergency plan, including a requirement to consult with a representative sample of the air operators that use the airport and with community organizations prior to establishing an emergency plan.

It also provides that the airport operator must establish a degree of supervision and control sufficient to manage the size and complexity of an emergency. The airport operator is required to keep a copy of an updated version of the emergency plan and of any amendments to the plan at the airport and to submit a copy to the Minister when requested. The airport operator shall update the emergency plan, if necessary, to ensure its effectiveness in emergency operations, and shall review and update it at least once a year after consultation with a representative sample of the air operators that use the airport and with the community organizations identified in the plan.

The remaining sections (i.e., 302.203 to 302.209) provide the detailed requirements for content, treatment and testing of an airport emergency plan such as: on-scene controller qualifications and duties, and documents that are required to be made available to the emergency coordination centre such as airport grid maps and aircraft crash charts or other documents containing similar information.

Finally, there will be a one-year period between the day on which these provisions are published in Part II of the *Canada Gazette* and the day on which they come into force. This will allow airport operators time in which to conduct the required consultations and to put in place the necessary arrangements for airport emergency plans.

Alternatives

There is no alternative to regulatory action to ensure a more consistent approach is taken to planning for airport emergency response in Canada and to implement Transport Canada's response to recommendations of the *Commission of Inquiry into the Air Ontario Crash at Dryden, Ontario* (Moshansky Commission).

Strategic environmental assessment

A preliminary scan of this initiative has been done in accordance with the criteria of *Transport Canada's Strategic Environmental Assessment Policy Statement — March 2001*. It is not expected that these changes will produce effects that would be considered environmentally important. Stakeholders have been consulted and no environmental concerns were identified.

It is concluded from the preliminary scan that a detailed analysis is not necessary. Further assessments or studies regarding any other environmental effects of this initiative are not likely to yield a different determination.

Article 302.201 Définitions

Cinq définitions s'appliquant uniquement aux dispositions relatives au plan d'urgence des aéroports contenues à la section II, *Planification d'urgence aux aéroports*, ont été ajoutées.

Article 302.202 Généralités

Cet article renferme les obligations voulant que l'exploitant de l'aéroport élabore et tienne à jour un plan d'urgence, y compris l'obligation de consulter un échantillon représentatif des exploitants aériens utilisant l'aéroport ainsi que des organismes communautaires avant de mettre sur pied un tel plan.

Il précise également que l'exploitant de l'aéroport doit établir un niveau de surveillance et de coordination suffisant pour gérer l'ampleur et la complexité d'une urgence. L'exploitant de l'aéroport est tenu de conserver à l'aéroport une version à jour du plan d'urgence et d'en fournir un exemplaire au ministre si celui-ci en fait la demande. L'exploitant de l'aéroport doit mettre à jour, au besoin, le plan d'urgence pour en assurer l'efficacité dans les opérations d'urgence et doit l'examiner et le mettre à jour au moins une fois l'an après avoir consulté un échantillon représentatif des exploitants aériens qui utilisent l'aéroport ainsi que les organismes communautaires qui figurent dans le plan.

Les autres articles (302.203 à 302.209) détaillent les exigences en matière de contenu, de traitement et de mise à l'essai d'un plan d'urgence à un aéroport, à savoir : la formation, les qualités et les fonctions d'intervention d'urgence du coordonnateur sur place, et les documents qui doivent être mis à la disposition du centre de coordination des urgences comme les cartes quadrillées d'aéroports et les diagrammes d'urgence d'aéronefs ou des documents contenant des renseignements similaires.

Enfin, il y aura une période d'un an entre le jour de la publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada* des dispositions et le jour de leur entrée en vigueur. Cette période donnera aux exploitants d'aéroport le temps de procéder aux consultations requises et de conclure les accords nécessaires aux plans d'urgence d'aéroport.

Solutions envisagées

À part la prise de mesures réglementaires, il n'existe aucune autre solution permettant de s'assurer de l'existence d'une approche plus formelle en matière de planification des interventions d'urgence aux aéroports canadiens et de mettre en œuvre la réponse de Transports Canada aux recommandations de la *Commission d'enquête sur l'écrasement d'un avion d'Air Ontario à Dryden (Ontario)* (Commission Moshansky).

Évaluation environnementale stratégique

Un premier examen sommaire de cette initiative a été effectué conformément aux critères de l'*Énoncé de politique sur l'évaluation environnementale stratégique de Transports Canada de mars 2001*. On ne s'attend pas à ce que ces modifications aient des effets environnementaux jugés importants. Les parties intéressées ont été consultées et aucune préoccupation d'ordre environnemental n'a été identifiée.

Ce premier examen a permis de conclure qu'une analyse détaillée n'était pas nécessaire. D'autres évaluations ou études ayant trait aux répercussions que pourrait avoir la présente initiative sur l'environnement ne donneront probablement pas des résultats différents.

Benefits and costs**Benefits**

These amendments are intended to bring all airports up to the same standard of airport emergency planning as that achieved by the airports exemplifying the best practices currently in use. They introduce a consistent and clear set of criteria by which emergency response plans at airports can be developed and evaluated.

The existence of a consistent set of criteria will simplify the task of airport operators in fulfilling their responsibilities for designing emergency response plans for the sites for which they are answerable. Such criteria will also provide a useful reference tool for users of airports (air operators, other tenants and the traveling public) and for organizations in nearby communities to determine what they can expect from airport resources and what their own responsibilities may be in the event of an emergency on or near the airport. The benefits to be expected from these amendments will accrue to those who use services provided by airports including the traveling public, air operators and airport tenants.

The clarification provided by the criteria for the development and evaluation of airport emergency response plans will make a response to an emergency situation on an airport likely to be more effective. Individual airport authorities, as members of their communities, will be better positioned to play an efficient part in responding to emergencies on and near the airport site and to coordinate their responses with resources available from local community organizations. Such an improvement in effectiveness of emergency responses will reduce the severity of the consequences of airport emergencies. Fewer lives will be lost, injuries will be fewer and less severe, and property damage and psychological trauma will be reduced.

Regular exercises, which include, at a minimum, the participation of fire-fighting, policing and medical service organizations with responsibilities for responding to an airport emergency, will offer the participants the opportunity to experience the simulated performance of their duties on the site and to make contact with those with whom they would be expected to coordinate in the event of an emergency. Such exercises are a valuable form of on-the-job training for emergency responders and, especially, for those who will be acting as on-scene controllers or in a supervisory role. These exercises will help to familiarize all parties with the physical surroundings and with the personnel with whom they will have to interact. Changes in the environment and in personnel from one exercise to the next can then be identified and plans changed, if necessary, to take those changes into account.

These amendments will provide a regulatory structure for the development and evaluation of airport emergency response plans with their attendant benefits as discussed above.

Avantages et coûts**Avantages**

Grâce aux présentes modifications, tous les aéroports devraient atteindre la même norme de planification des urgences aux aéroports que celle déjà atteinte par les aéroports ayant recours aux meilleures pratiques actuellement en usage. Ces modifications introduisent un ensemble cohérent et bien défini de critères à partir desquels il sera possible d'élaborer et d'évaluer les plans d'urgence aux aéroports.

L'existence d'un ensemble cohérent de critères va simplifier la tâche des exploitants d'aéroport quand ceux-ci devront s'acquitter de leurs responsabilités en matière de conception des plans d'urgence destinés aux aéroports dont ils ont la charge. De plus, de tels critères vont également offrir un outil de référence utile aux utilisateurs des aéroports (exploitants aériens, autres locataires d'installations et public voyageur) ainsi qu'aux organismes des collectivités avoisinantes en leur permettant de déterminer ce qu'ils peuvent attendre des ressources de l'aéroport et ce que pourraient être leurs propres responsabilités en cas d'urgence à l'aéroport ou dans le voisinage. Les avantages attendus des présentes modifications vont profiter à ceux qui ont recours aux services offerts par les aéroports, comme le public voyageur, les exploitants aériens et les locataires d'installations aéroportuaires.

Grâce aux éclaircissements offerts par les critères en matière d'élaboration et d'évaluation des plans d'urgence aux aéroports, il y a tout lieu de croire qu'il y aura une augmentation de l'efficacité d'une intervention résultant d'une situation d'urgence à un aéroport donné. À titre de membres de leurs collectivités respectives, les administrations aéroportuaires seront mieux à même de jouer un rôle efficace pendant leur intervention dans des situations d'urgence survenues à l'aéroport ou dans le voisinage et de coordonner leurs interventions avec les autres ressources disponibles auprès des organismes des collectivités locales. Ainsi, le fait de pouvoir compter sur des interventions d'urgence plus efficaces va se traduire par une réduction de la gravité des conséquences des situations d'urgence aux aéroports. Les pertes de vie seront réduites, les blessures seront moins nombreuses et moins graves, et les dommages aux biens et les traumatismes psychologiques seront moindres.

Les exercices réguliers, qui incluent au minimum la participation des organismes représentant les services de lutte contre les incendies, les services de police et les services médicaux ayant des responsabilités à assumer pendant des interventions d'urgence aux aéroports, donneront aux participants l'occasion de simuler leurs fonctions sur place et de rencontrer ceux avec qui ils devront coordonner leurs efforts dans l'éventualité d'une situation d'urgence. De tels exercices sont un outil précieux de formation en cours d'emploi pour les intervenants en cas d'urgence, et notamment pour les personnes qui devront agir à titre de surveillants ou de coordonnateurs sur place. Ces exercices aideront à mieux faire connaître à toutes les parties l'environnement physique et le personnel avec qui elles devront interagir. Les modifications touchant, d'un exercice à l'autre, l'environnement et le personnel pourront alors être identifiées, ce qui permettra, le cas échéant, de modifier les plans pour tenir compte de ces modifications.

Les présentes modifications vont offrir une structure réglementaire en matière d'élaboration et d'évaluation des plans d'intervention d'urgence aux aéroports, structure qui va s'accompagner des avantages dont nous venons de discuter.

Costs

The cost impact of these amendments will come primarily from three sources: preparing the emergency plan, conducting exercises to test the plan and training airport personnel identified in the plan.

The requirements addressed in these amendments are not new to airport operators. Following the recommendations of the Moshansky Commission, airport operators have been voluntarily instituting good management practices that include the development and implementation of emergency response measures. However, the completeness of these voluntary measures varies from airport to airport, and thus, the impact of these costs will depend on the thoroughness of implementation of each airport's existing individual measures. For the airports at which comprehensive measures are in place, any additional costs as a result of these amendments are not likely to be burdensome.

In aggregate, the benefits will outweigh the costs for the civil aviation industry as a whole and for the Canadian economy.

Consultation

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and III)* were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I on October 7, 2006. Nine comments were received. The comments and the response to each comment can be obtained by requesting the *Disposition of Comments* from the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) Secretariat.

CARAC was established to increase public access and participation in the rule-making process, to discuss and debate issues from various viewpoints, to bring the various rule-making proposals to the notice of senior management at an earlier stage, and to facilitate harmonization with other national aviation jurisdictions.

CARAC includes Technical Committees, representing each Part of the *Canadian Aviation Regulations (CARs)*, whose role is to review and analyze assigned issues and make regulatory recommendations. These Technical Committees consist of representatives from Transport Canada Civil Aviation, the aviation community and other interested parties. As well, CARAC includes the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC), composed of the respective Senior Departmental Executives, whose role and responsibility it is to recommend final regulatory proposals to the Minister.

Should a CARAC member request it, their objection will be formally added to the record as a dissent that will ultimately be presented to CARC. They will review the dissent relative to the issue and decide on the course of action to be taken. The Executive Director or the Secretariat, as appropriate, will also ensure that the dissenter is advised of the CARC decision.

Pre-publication

The main concerns received after pre-publication related to issues of cost to airports and local communities, the lack of

Coûts

Les coûts inhérents aux présentes modifications vont essentiellement découler de trois éléments : la préparation du plan d'urgence, la tenue des exercices servant à mettre le plan à l'essai, et la formation du personnel d'aéroport mentionné dans le plan.

Les exigences dont il est question dans les présentes modifications ne représentent pas une nouveauté pour les exploitants d'aéroport. À la suite des recommandations de la Commission Moshansky, les exploitants d'aéroport ont instauré volontairement de bonnes pratiques de gestion comprenant l'élaboration et la mise en œuvre de mesures d'intervention d'urgence. Toutefois, le niveau d'exhaustivité de ces mesures volontaires varie d'un aéroport à l'autre, ce qui veut dire que l'importance des coûts dépendra du degré de mise en œuvre des mesures individuelles actuelles de chaque aéroport. Dans le cas des aéroports qui bénéficient de mesures d'intervention exhaustives, les coûts additionnels résultant des présentes modifications ne seront probablement pas très élevés.

Tout compte fait, les avantages vont l'emporter sur les coûts, tant pour le milieu de l'aviation civile dans son ensemble que pour l'économie canadienne.

Consultations

Le présent *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et III)* a fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 7 octobre 2006. Neuf commentaires ont été reçus. Il est possible d'obtenir ces commentaires et les réponses faites à chacun de ceux-ci en demandant le *Suivi des commentaires* auprès du Secrétariat du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC).

Le CCRAC a été mis sur pied pour rendre le processus de réglementation accessible au public de sorte qu'il puisse aussi y participer, pour obtenir des points de vue variés sur les questions débattues, pour aviser la haute direction dès le début du processus des projets d'élaboration de la réglementation et pour faciliter l'harmonisation des règlements avec d'autres autorités nationales compétentes en aviation.

Le CCRAC comprend des Comités techniques, qui représentent chaque partie du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*, dont le rôle consiste à examiner et à analyser les questions assignées ainsi qu'à soumettre des recommandations en matière de réglementation. Ces Comités techniques sont formés de représentants de Transports Canada Aviation civile (TCAC), du milieu de l'aviation et d'autres parties intéressées. De plus, le CCRAC comprend le Comité de réglementation de l'Aviation civile (CRAC), formé de cadres supérieurs représentant toutes les autorités fonctionnelles de TCAC, dont le rôle et les responsabilités consistent à recommander au ministre des décisions finales en matière de réglementation.

S'il en fait la demande, tout membre du CCRAC verra ses objections officiellement ajoutées au compte rendu sous la forme d'opinions divergentes qui seront en fin de compte présentées au CRAC. Celui-ci examinera l'opinion divergente propre à la question et décidera des mesures à prendre. Le directeur exécutif ou le Secrétariat, selon le cas, veillera également à ce que l'auteur de l'opinion divergente soit avisé de la décision du CRAC.

Publication préalable

Les principales inquiétudes exprimées après la publication préalable portaient sur des questions de coûts imposés aux aéroports

flexibility of some provisions (e.g., identification of on-scene controller) and concerns that the provisions are not in accord with the Safety Management System (SMS).

The Canadian Airports Council (CAC), representing airport operators, objected particularly to the cost of the full scale testing of the emergency plans and cited the cost impact on airports that do not have on-site fire-fighting and on local communities. CAC suggested limiting the applicability to airports that already have on-site fire-fighting services. While this would substantially reduce costs imposed as a consequence of the requirement for airport emergency plans, it would not achieve the goals of this requirement to ensure consistency in airports across Canada. CAC also indicated that some communities are unwilling to commit themselves to a response requirement which they see as requiring them to incur costs for training or possibly putting airport emergencies at a higher priority for their limited resources than other community emergencies.

The training requirements have been reduced from requiring a full-scale testing of the plan once every three years to once every four years in recognition of the comments from several of the commenters (not solely from CAC) and to reduce the cost burden on the smaller airports. This is a balance between recognizing the right of passengers using all airports to protection in the event of an emergency and addressing burdens on the industry. The coordination of responses in emergency situations is critical for saving lives. Pre-planning is necessary to ensure this coordination operates smoothly and the responses are effective.

To give more flexibility, particularly to smaller airports, the following changes have been made to the pre-published Regulations:

- The on-scene controller requirements have been clarified to allow non-airport personnel (such as members of the police department), who have been authorized by the airport operator in the emergency plan, to act as an on-scene controller or in a supervisory role (section 302.207 *Personnel and Training*). As well, the responsibilities of the on-scene controller have been eased to allow them to leave the site, even when they are alone, to assist a person whose life is in danger (sections 302.204 and 302.205 *On-scene Controller*).
- The requirements to provide aircraft crash charts have also been eased to allow operators of small aircraft (i.e., aircraft that have a seating configuration of not more than nine passenger seats) to use other documents containing equivalent information to aircraft crash charts (section 302.206 *Aircraft Crash Charts and Airport Grid Maps*).
- The content of the emergency plan has been rewritten to specify that
 - The lines of authority and the relationships between the organizations identified in the emergency plan are to be described for emergency situations only;
 - Supervisors are to be identified in the plan;
 - Authorization is to be provided in the plan for a person to act as an on-scene controller or supervisor if they are not airport personnel;

et aux collectivités locales, sur le manque de flexibilité de certaines dispositions (comme l'identification du coordonnateur sur place) et sur le fait que les dispositions n'étaient pas en accord avec le Système de gestion de la sécurité (SGS).

Le Conseil des aéroports du Canada (CAC), qui représente les exploitants d'aéroport, s'est notamment objecté aux coûts liés à un exercice général de mise à l'essai des plans d'urgence et a fait état des coûts que devront supporter les aéroports qui ne possèdent pas leurs propres services de lutte contre les incendies ainsi que les collectivités locales. Le CAC suggérait de limiter le champ d'application de cette mesure aux seuls aéroports qui possèdent déjà leurs propres services de lutte contre les incendies. Si cette façon de faire peut se traduire par une importante réduction des coûts propres à cette exigence en matière de plans d'intervention d'urgence aux aéroports, il n'empêche qu'elle ne permettra plus d'en atteindre le but en ce qui a trait à l'uniformité dans tous les aéroports au Canada. Le CAC a également fait savoir que certaines collectivités étaient réticentes à s'engager face à une exigence en matière d'intervention qui leur imposera des coûts de formation et qui leur demandera éventuellement d'accorder une priorité plus élevée aux interventions d'urgence dans les aéroports qu'aux autres interventions d'urgence dans la collectivité, eu égard à leurs ressources limitées.

Les exigences relatives à la formation ont été réduites, puisque la fréquence de l'exercice général de mise à l'essai du plan est passée d'un exercice aux trois ans à un exercice aux quatre ans afin de tenir compte des commentaires formulés par plusieurs intervenants (et pas seulement par le CAC) et de réduire les coûts imposés aux petits aéroports. Il s'agit là d'un équilibre entre la reconnaissance du droit des passagers utilisant tous les aéroports à une protection en cas d'urgence et le fait de ne pas ignorer les coûts imposés à l'industrie. La coordination des interventions dans les situations d'urgence est d'une importance capitale quand des vies sont en jeu. Une planification préalable est nécessaire pour assurer une coordination en douceur et une intervention efficace.

Pour donner plus de flexibilité, notamment aux petits aéroports, les modifications suivantes ont été apportées à la réglementation figurant dans la publication préalable :

- Les exigences relatives au coordonnateur sur place ont été clarifiées afin de permettre à du personnel extérieur à l'aéroport (comme des membres du service de police) qui a été autorisé par l'exploitant d'aéroport dans le plan d'urgence, à agir à titre de coordonnateur sur place ou de surveillant (article 302.207 *Personnel et formation*). De plus, les responsabilités du coordonnateur sur place ont été allégées afin de permettre à cette personne de quitter les lieux, même si elle est seule, afin d'aller porter secours à quelqu'un dont la vie est en danger (articles 302.204 et 302.205 *Coordonnateur sur place*).
- Les exigences en matière de fourniture de diagrammes d'urgence d'aéronefs ont également été allégées afin de permettre aux exploitants de petits aéronefs (à savoir des aéronefs dont la configuration est d'au plus neuf sièges de passager) de se servir d'autres documents contenant des renseignements équivalents à ceux qui se trouvent dans les diagrammes d'urgence d'aéronefs (article 302.206 *Diagrammes d'urgence d'aéronefs et cartes quadrillées de l'aéroport*).
- Le contenu du plan d'urgence a été réécrit afin de préciser ce qui suit :
 - la description de la voie hiérarchique et les rapports entre les organismes qui figurent dans le plan d'urgence ne concerne que les situations d'urgence;

- Procedures to assist in locating an aircraft when the airport receives notification that an Emergency Locator Transmitter has been activated are to be included in the plan (section 302.203 *Content*).
- les surveillants doivent être identifiés dans le plan;
- l'autorisation permettant à une personne qui n'est pas membre du personnel de l'aéroport d'agir à titre de coordonnateur sur place ou de surveillant doit figurer dans le plan;
- la marche à suivre pour aider à localiser un aéronef dans le cas où l'aéroport est avisé qu'une radiobalise de repérage d'urgence a été déclenchée, doit être incluse dans le plan (article 302.203 *Contenu*).

With regard to the comment on SMS, the departmental position remains that there is no discordance between the two since the new planning activity will form part of an airport SMS.

Prior to pre-publication, members of the CARAC Aerodromes and Airports (A&A) Technical Committee were consulted with respect to these amendments. Its actively participating members include representatives from operators of airports (such as Aéroports de Montréal, Airport Management Conference of Ontario, Canadian Airports Council, and Edmonton Regional Airports Authority), aeronautical associations (such as Air Transport Association of Canada, Alberta Aviation Council, Association des Gens de l'Air du Québec, Association québécoise des transporteurs aériens inc., Canadian Business Aircraft Association, Canadian Owners and Pilots Association, NAV CANADA, and Northern Air Transport Association), public interest organizations (such as the Advisory Committee on Accessible Transportation, Air Passenger Safety Group, and Canadian Association of Fire Chiefs), representatives of provincial and municipal governments, organizations of industry employees (such as Air Line Pilots Association, Canadian Air Traffic Control Association, Canadian Union of Public Employees (CUPE), International Association of Fire Fighters, and Union of Canadian Transport Employees) and federal government departments. During the Technical Committee meeting held in October 2000, after lengthy discussion and some revisions to the original wording, the proposed amendments were accepted by the members of the A&A Technical Committee.

The proposed amendments were presented along with several dissents to the CARC in October 2001.

The dissents and their disposition were as follows.

A dissent to a proposed requirement for the emergency response plan to include preparation for response to the ditching of an aircraft in water if there is a large body of water within eight kilometres of any runway was accepted. Guidance material is to be developed to address the emergency response plan requirements if there is water in the vicinity of an airport.

A dissent to a proposed requirement that all airports be required to hold a full-scale test of their emergency response plans every two years was accepted. The frequency of testing will be at least once every two years for the busiest airports as identified in the schedule to the new division while frequency for the remaining airports will be at least once every three years. (Following comments received after pre-publication the frequency of full-scale testing has been reduced to at least once every four years.)

Quant au commentaire sur le SGS, le Ministère maintient sa position comme quoi il n'y a aucune discordance entre les deux, puisque la nouvelle activité de planification va faire partie du SGS de l'aéroport.

Avant la publication préalable, les présentes modifications ont fait l'objet de consultations auprès des membres du Comité technique sur les aérodromes et les aéroports (A&A) du CCRAC. Parmi les membres actifs dudit Comité, on trouve des représentants des exploitants d'aéroports (comme Aéroports de Montréal, le Airport Management Conference of Ontario, le Conseil canadien des aéroports et le Edmonton Regional Airports Authority), des associations aéronautiques (comme l'Association du transport aérien du Canada, l'Alberta Aviation Council, l'Association des gens de l'air du Québec, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, la Canadian Owners and Pilots Association, NAV CANADA et la Northern Air Transport Association), des organismes de défense de l'intérêt public (comme le Comité consultatif sur le transport accessible, le Groupe de sécurité des passagers aériens et l'Association canadienne des chefs de pompiers), des représentants d'instances provinciales et municipales, d'organismes regroupant des employés de l'industrie (comme la Air Line Pilots Association, l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP), l'Association internationale des pompiers et l'Union canadienne des employés des transports) et de ministères fédéraux. Au cours de la réunion du Comité technique qui a eu lieu en octobre 2000, et après de longues discussions et quelques révisions apportées au libellé original, les membres du Comité technique A&A ont accepté les modifications proposées.

En octobre 2001, les modifications proposées ainsi que plusieurs opinions divergentes ont été présentées devant le CRAC.

Voici quelles sont les opinions divergentes et le suivi qui en a été fait.

Une opinion divergente à une proposition d'exigence voulant que le plan d'intervention d'urgence inclue la préparation à une intervention en cas d'amerrissage forcé d'un aéronef si une grande étendue d'eau se trouve à moins de huit kilomètres de la piste, a été acceptée. Une documentation d'appoint va être préparée afin de traiter des exigences relatives au plan d'urgence si une étendue d'eau se trouve à proximité d'un aéroport.

Une opinion divergente à une proposition d'exigence voulant que tous les aéroports soient tenus de procéder à un exercice général de mise à l'essai de leurs plans d'urgence selon un intervalle d'au plus deux ans a été acceptée. Les exercices généraux devront se dérouler à une fréquence d'au moins un exercice tous les deux ans dans le cas des aéroports les plus fréquentés, selon ce qui est indiqué dans l'annexe de la nouvelle section, tandis que la fréquence des exercices généraux à utiliser par les autres aéroports sera d'au moins un exercice tous les trois ans. (À la suite des commentaires reçus après la publication préalable, la fréquence des exercices généraux a été réduite à au moins un exercice tous les quatre ans.)

Dissents to proposed requirements to hold a plan activation during night and winter conditions were accepted on the grounds that such an exercise would be hazardous to the participants. Night and winter conditions are to be considered in the emergency response plan.

Dissents to the proposed requirement to involve local organizations in the airport emergency response plan that cited the difficulty of implementing such a requirement were rejected. The respective roles of the airport and of local community organizations have been clarified by inserting a proposed requirement that, when an airport operator has a signed agreement with a local community organization, a copy of it be in the emergency response plan.

The CUPE had expressed a dissent to the possibility that the Minister's approval would not be required for the manuals called for under these amendments. The question raised by this dissent was initially addressed at the meeting of CARC on May 28, 2001. At that time CARC had decided that while certain administrative matters (such as contact telephone numbers, etc.) could be amended by the airport operator without Ministerial approval, substantial amendments would require the Minister's approval. Thus, CUPE's dissent had been partially accepted at the May 2001 meeting.

Comments bearing on the principles underlying SMS and proposed requirements for the Minister to approve various plans required for airport operations such as airport emergency plans were discussed during meetings of CARC held on October 17, 2005 and on March 7, 2006. The consensus of these meetings was that the requirement for the Minister to approve these various plans including airport emergency plans could be removed since these plans must comply with the detailed requirements for them which will be set forth in the proposed regulations. Compliance of a plan with the regulatory requirements can be determined during Departmental inspections and audits. Therefore, it is considered redundant for approval of the plans to be required before their implementation.

The removal of the requirement for the Minister to approve these plans will reduce the government burden on this segment of the industry and will streamline the process that an airport operator must follow in implementing such a plan without compromising safety.

The overall obligation and the Department's responsibility to conduct periodic inspections and audits to confirm that regulatory requirements are being met will remain.

Compliance and enforcement

These amendments to the *Canadian Aviation Regulations* will be enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, through suspension or cancellation of a Canadian aviation document or through judicial action introduced by way of summary conviction as per section 7.3 of the *Aeronautics Act*.

Des opinions divergentes à une proposition d'exigences voulant qu'il faille procéder à une activation du plan dans des conditions nocturnes et hivernales ont été acceptées, au motif qu'un tel exercice pourrait être dangereux pour les participants. Les conditions nocturnes et hivernales seront prises en considération dans le plan d'urgence.

Des opinions divergentes à la proposition d'exigence ayant pour objet de prévoir la participation des organismes locaux dans le plan d'intervention d'urgence d'un aéroport et qui se fondaient sur la difficulté à mettre en œuvre une telle exigence, ont été rejetées. Les rôles respectifs de l'aéroport et des organismes des collectivités locales ont été clarifiés par l'insertion d'une proposition d'exigence voulant que, lorsque les exploitants d'aéroport ont une entente signée, une copie de cette entente se trouve dans le plan d'intervention d'urgence.

Le SCFP a présenté une opinion divergente quant à la possibilité que l'approbation du ministre ne soit pas requise en ce qui concerne les manuels demandés en vertu des présentes modifications. La question soulevée par cette opinion divergente a été traitée au départ à la réunion du CRAC qui s'est tenue le 28 mai 2001. Le CRAC a décidé ce jour-là que, si l'exploitant d'aéroport pouvait modifier certains points d'ordre administratif (comme les numéros de téléphone des personnes-ressources, etc.) sans approbation du ministre, les modifications importantes devraient être approuvées par le ministre. Par conséquent, l'opinion divergente du SCFP a été partiellement acceptée à la réunion de mai 2001.

Les commentaires portant sur les principes sous-jacents aux SGS et sur la proposition d'exigences voulant que le ministre approuve les divers plans requis pour les opérations aéroportuaires, comme les plans d'urgence aux aéroports, ont fait l'objet de discussions au cours des réunions du CRAC qui ont eu lieu le 17 octobre 2005 et le 7 mars 2006. D'après le consensus qui s'est dégagé de ces réunions, il est possible de supprimer l'obligation faite au ministre d'approuver ces divers plans, y compris les plans d'urgence aux aéroports, puisque ces plans doivent se conformer aux exigences détaillées les concernant qui sont prévues dans le règlement proposé. Compte tenu du fait qu'il est possible, pendant les inspections et les vérifications effectuées par le Ministère, de déterminer si un plan répond aux exigences réglementaires, il a été considéré redondant d'exiger l'approbation des plans avant leur mise en œuvre.

La suppression de l'obligation faite au ministre d'approuver ces plans va réduire le fardeau du gouvernement dans ce segment de l'industrie et va alléger le processus que devra suivre un exploitant d'aéroport pour mettre en œuvre un tel plan sans que la sécurité ne soit pour autant compromise.

L'obligation générale et la responsabilité du Ministère de procéder à des inspections et à des vérifications périodiques servant à confirmer que les exigences réglementaires sont bien respectées, vont demeurer.

Respect et exécution

L'exécution des modifications proposées au *Règlement de l'aviation canadien* se fera au moyen de l'imposition d'amendes en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, de la suspension ou de l'annulation d'un document d'aviation canadien, ou encore de poursuites judiciaires intentées par procédure sommaire en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Contact

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

Personne-ressource

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

Registration
SOR/2007-263 November 15, 2007

CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ACT

Regulations Amending Certain Regulations Made under the Canadian Environmental Assessment Act (Miscellaneous Program)

P.C. 2007-1740 November 15, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to section 59^a of the *Canadian Environmental Assessment Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending Certain Regulations Made under the Canadian Environmental Assessment Act (Miscellaneous Program)*.

REGULATIONS AMENDING CERTAIN REGULATIONS MADE UNDER THE CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ACT (MISCELLANEOUS PROGRAM)

LAW LIST REGULATIONS

1. Item 1 of Part I of Schedule I to the French version of the *Law List Regulations*¹, as enacted by Order in Council P.C. 2006-1023 of September 21, 2006², is renumbered as item 1.1 and the reference to that item in item 0.1 of Part I of Schedule I to the English version of the Regulations is renumbered accordingly.

INCLUSION LIST REGULATIONS

2. Section 40 of the schedule to the *Inclusion List Regulations*³ is replaced by the following:

40. The dumping of any substance for which a permit is required under Division 3 of Part 7 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

3. Section 48.1 of the schedule to the French version of the Regulations is replaced by the following:

48.1 Les activités concrètes qui sont exercées au Canada à l'extérieur d'un parc national, d'une réserve à vocation de parc national, d'un lieu historique national ou d'un canal historique et qui ont pour but spécifique de menacer la permanence d'une population biologique au sein d'un écodistrict, soit directement, soit par la modification de son habitat, sauf les activités exercées à un aéroport ou dans les environs immédiats de celui-ci afin d'assurer la sécurité d'utilisation des aéronefs.

4. Section 73.1 of the schedule to the Regulations is repealed.

5. Section 73.3 of the schedule to the Regulations is repealed.

Enregistrement
DORS/2007-263 Le 15 novembre 2007

LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Règlement correctif visant certains règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale

C.P. 2007-1740 Le 15 novembre 2007

Sur recommandation du ministre de l'Environnement et en vertu de l'article 59^a de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant certains règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, ci-après.

RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT CERTAINS RÈGLEMENTS PRIS EN VERTU DE LA LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

RÈGLEMENT SUR LES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES DÉSIGNÉES

1. L'article 1 de la partie I de l'annexe I de la version française du *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées*¹, édicté par le décret C.P. 2006-1023 du 21 septembre 2006², devient l'article 1.1 et le renvoi à cet article, à l'article 0.1 de la partie I de l'annexe I de la version anglaise du même règlement, est modifié en conséquence.

RÈGLEMENT SUR LA LISTE D'INCLUSION

2. L'article 40 de l'annexe du *Règlement sur la liste d'inclusion*³ est remplacé par ce qui suit :

40. L'immersion de substances qui nécessite un permis aux termes de la section 3 de la partie 7 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

3. L'article 48.1 de l'annexe de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

48.1 Les activités concrètes qui sont exercées au Canada à l'extérieur d'un parc national, d'une réserve à vocation de parc national, d'un lieu historique national ou d'un canal historique et qui ont pour but spécifique de menacer la permanence d'une population biologique au sein d'un écodistrict, soit directement, soit par la modification de son habitat, sauf les activités exercées à un aéroport ou dans les environs immédiats de celui-ci afin d'assurer la sécurité d'utilisation des aéronefs.

4. L'article 73.1 de l'annexe du même règlement est abrogé.

5. L'article 73.3 de l'annexe du même règlement est abrogé.

^a S.C. 2003, c. 9, s. 29

^b S.C. 1992, c. 37

¹ SOR/94-636

² SOR/2006-223

³ SOR/94-637

^a L.C. 2003, ch. 9, art. 29

^b L.C. 1992, ch. 37

¹ DORS/94-636

² DORS/2006-223

³ DORS/94-637

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The purpose of these miscellaneous amendments is to make technical adjustments to the *Inclusion List Regulations*, i.e. to correct an outdated reference to another statute, to eliminate language inconsistencies, and to repeal two references to other regulations which are no longer in force. The amendments also correct a numbering problem in the *Law List Regulations*.

The *Inclusion List Regulations* contain a number of references to provisions of certain other Acts. These references can become outdated due to changes made to those other Acts. One such outdated reference in the *Inclusion List Regulations* has been brought to the attention of the Canadian Environmental Assessment Agency by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR). These amendments replace the reference to Part VI of the former *Canadian Environmental Protection Act* with the corresponding Division of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

In addition, the SJCSR has noted some inconsistencies between the English and French versions of section 48.1 of the schedule to the Regulations, which are now corrected. The miscellaneous amendments also repeal sections 73.1 and 73.3 of the schedule to the Regulations, which refer to activities under the *Yukon Quartz Mining Land Use Regulations* and *Yukon Placer Mining Land Use Regulations*, respectively. The latter two Regulations are no longer in force.

These miscellaneous amendments also correct a numbering problem in the *Law List Regulations*. There are currently two items in Part I of Schedule I to the French version of the *Law List Regulations* that are identified as item 1 of that Part. The first item is a reference to the *Migratory Birds Convention Act, 1994* and the second is a reference to the *Aeronautics Act*. The amendment rectifies the problem by renumbering the latter item in the French version of the Regulations as item 1.1 and changing the reference to that item in the English version.

All of the amendments to these Regulations are of a technical nature. They do not reflect substantive changes to the Regulations they modify. It is expected that these changes will have little impact on Canadians.

The miscellaneous amendments program was developed to streamline the regulatory process and to reduce costs by providing for a brief regulatory impact analysis statement and for publication of the Regulations directly in the *Canada Gazette*, Part II.

ENTRÉE EN VIGUEUR

6. 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 correctif vise à apporter des modifications de nature technique au *Règlement sur la liste d'inclusion*, soit de corriger un renvoi désuet aux dispositions d'une autre loi, d'éliminer des disparités entre les versions française et anglaise, ou de supprimer deux renvois à d'autres règlements qui ne sont plus en vigueur. Les modifications permettent de remédier également à un problème de numérotation dans le *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées*.

Le *Règlement sur la liste d'inclusion* contient un certain nombre de renvois à des dispositions de certaines lois. Ces renvois peuvent devenir désuets à cause des modifications apportées à ces lois. Un renvoi désuet en ce qui concerne le *Règlement sur la liste d'inclusion* a été signalé à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMPER). Ces modifications remplacent le renvoi à la partie VI de l'ancienne *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* par la section correspondante de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

De plus, le CMPER a noté certaines disparités entre les versions française et anglaise au paragraphe 48.1 de l'annexe du Règlement. Ces disparités sont désormais corrigées. Le règlement correctif abroge également les paragraphes 73.1 et 73.3 de l'annexe du Règlement qui font référence à des activités aux termes du *Règlement sur l'utilisation des terres pour l'exploitation du quartz au Yukon* et du *Règlement sur l'utilisation des terres pour l'exploitation des placers au Yukon*, respectivement. Ces deux derniers règlements ne sont plus en vigueur.

Le règlement correctif permet aussi de remédier à un problème de numérotation du *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées*. Il existe actuellement deux articles dans la partie I de l'annexe I de la version française du *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* qui sont décrits à l'article 1 de la même partie. Le premier article renvoie à la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* et le second renvoie à la *Loi sur l'aéronautique*. Le règlement correctif remédie au problème en attribuant, dans la version française, un nouveau numéro à ce dernier article qui devient l'article 1.1 et en changeant le renvoi à cet article dans la version anglaise.

Toutes les modifications apportées à ces règlements sont de nature technique et n'entraînent aucun changement de fond aux règlements en question. On s'attend à ce que ces modifications aient très peu de répercussions pour les Canadiennes et les Canadiens.

Le programme des règlements correctifs a été conçu pour rationaliser le processus de réglementation et réduire les coûts, en permettant la production d'un bref résumé de l'étude d'impact de la réglementation et la publication directe des règlements correctifs dans la *Partie II de la Gazette du Canada*.

Consultation

In preparing these amendments, the Canadian Environmental Assessment Agency consulted Environment Canada who confirmed the accuracy of the new reference to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

Contact

John D. Smith
Director of Legislative and Regulatory Affairs
Canadian Environmental Assessment Agency
Place Bell Canada, 22nd Floor
160 Elgin Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H3
Telephone: 613-948-1942
Fax: 613-957-0897
Email: john.smith@ceaa-acee.gc.ca

Consultations

Durant l'élaboration de ces modifications, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale a consulté Environnement Canada qui a confirmé l'exactitude du nouveau renvoi à la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

Personne-ressource

John D. Smith
Directeur des Affaires législatives et réglementaires
Agence canadienne d'évaluation environnementale
Place Bell Canada, 22^e étage
160, rue Elgin
Ottawa (Ontario)
K1A 0H3
Téléphone : 613-948-1942
Télécopieur : 613-957-0897
Courriel : john.smith@acee-ceaa.gc.ca

Registration
SOR/2007-264 November 15, 2007

Enregistrement
DORS/2007-264 Le 15 novembre 2007

CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ACT

LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION
ENVIRONNEMENTALE

**Regulations Amending the Crown Corporations
Involved in the Provision of Commercial Loans
Environmental Assessment Regulations
(Miscellaneous Program)**

**Règlement correctif visant le Règlement sur
l'évaluation environnementale à l'égard des
sociétés d'État consentant des prêts commerciaux**

P.C. 2007-1741 November 15, 2007

C.P. 2007-1741 Le 15 novembre 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to paragraph 59(j.2)^a of the *Canadian Environmental Assessment Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Crown Corporations Involved in the Provision of Commercial Loans Environmental Assessment Regulations (Miscellaneous Program)*.

Sur recommandation du ministre de l'Environnement et en vertu de l'alinéa 59j.2)^a de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement sur l'évaluation environnementale à l'égard des sociétés d'État consentant des prêts commerciaux*, ci-après.

**REGULATIONS AMENDING THE CROWN
CORPORATIONS INVOLVED IN THE
PROVISION OF COMMERCIAL
LOANS ENVIRONMENTAL
ASSESSMENT REGULATIONS
(MISCELLANEOUS PROGRAM)**

**RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT LE RÈGLEMENT
SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE À
L'ÉGARD DES SOCIÉTÉS D'ÉTAT
CONSENTANT DES PRÊTS
COMMERCIAUX**

AMENDMENT

MODIFICATION

1. Subsection 3(2) of the *Crown Corporations Involved in the Provision of Commercial Loans Environmental Assessment Regulations*¹ is replaced by the following:

1. Le paragraphe 3(2) du *Règlement sur l'évaluation environnementale à l'égard des sociétés d'État consentant des prêts commerciaux*¹ est remplacé par ce qui suit :

(2) Subsections 20(3) and (4) of the Act apply only if the responsible authority gives or is required to give the public an opportunity to participate in the screening in accordance with subsection 18(3) of the Act.

(2) Les paragraphes 20(3) et (4) de la Loi s'appliquent uniquement lorsque l'autorité responsable donne ou est tenue de donner au public la possibilité de participer à l'examen préalable conformément au paragraphe 18(3) de la Loi.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

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

(This statement is not part of the Regulations.)

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

Description

The purpose of these miscellaneous amendments is to respond to a concern from the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR). They do not reflect substantive changes to the regulations they modify.

Le règlement correctif présenté dans ce qui suit vise à répondre à une préoccupation du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMPER). Il n'apporte aucune modification de fond au règlement qu'il corrige.

The *Crown Corporations Involved in the Provision of Commercial Loans Environmental Assessment Regulations* (the Regulations) vary the environmental assessment process under the

Le *Règlement sur l'évaluation environnementale à l'égard des Sociétés d'État consentant des prêts commerciaux* (le Règlement) modifie le processus d'évaluation environnementale en vertu de

^a S.C. 2003, c. 9, s. 29(4)

^b S.C. 1992, c. 37

¹ SOR/2006-104

^a L.C. 2003, ch. 9, par. 29(4)

^b L.C. 1992, ch. 37

¹ DORS/2006-104

Canadian Environmental Assessment Act (the Act) for two federal parent Crown Corporations, namely Business Development Bank of Canada (BDC) and Farm Credit Canada (FCC). In order to protect client confidentiality, the Regulations remove the obligation for BDC and FCC to post, on a project-by-project basis, detailed information on the Canadian Environmental Assessment Registry Internet Site for each project it is considering funding that requires a screening environmental assessment under the Act. However, the obligation to post such information is not removed for screening assessments which involve public participation.

Under the Act, public participation in a screening is required in two circumstances: (i) where the responsible authority is of the opinion that public participation is appropriate in the circumstances, or (ii) where public participation is required by regulation. The SJCSR has indicated that one of the provisions of the Regulations do not accurately capture the latter situation.

The present miscellaneous amendment restores the intent that subsections 20(3) and (4) of the Act, which specify information to be posted on the Registry Internet Site, apply only if there is public participation under the Act, whether through determination by the responsible authority or if required by regulation.

It should be noted that no such regulations requiring public participation currently exist. It is expected that this change will have no impact on Canadians.

The miscellaneous amendments program was developed to streamline the regulatory process and to reduce costs by providing for a brief regulatory impact analysis statement and for publication of the regulations directly in the *Canada Gazette*, Part II.

Consultation

The BDC and FCC, who are the only entities subject to the Regulation, were consulted on this change and had no comments.

Contact

John D. Smith
 Director of Legislative and Regulatory Affairs
 Canadian Environmental Assessment Agency
 Place Bell Canada, 22nd Floor
 160 Elgin Street
 Ottawa, Ontario
 K1A 0H3
 Telephone: 613-948-1942
 Fax: 613-957-0897
 Email: john.smith@ceaa-acee.gc.ca

la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (la Loi) pour deux sociétés d'État mères, soit la Banque de développement du Canada (BDC) et Financement agricole Canada (FAC). Afin de protéger le droit du client à la confidentialité, le Règlement élimine l'obligation pour la BDC et FAC d'afficher, projet par projet, des renseignements détaillés sur le site Internet du Registre canadien d'évaluation environnementale pour chaque projet qu'il prévoit financer et qui nécessite une évaluation environnementale de type examen préalable en vertu de la Loi. Cependant, l'obligation d'afficher de telles informations dans le Registre demeure en vigueur en ce qui a trait aux exigences des évaluations menées à titre d'examen préalable qui prévoient la participation du public.

En vertu de la Loi, la participation du public à un examen préalable est exigée dans deux cas : (i) dans le cas où l'autorité responsable estime que la participation du public est indiquée ou (ii) dans le cas où la participation du public est prévue par règlement. Le Comité CMPER a indiqué que l'une des dispositions du Règlement ne reflète pas intégralement le dernier cas.

Ce règlement correctif rétablit le but visé que les paragraphes 20(3) et 20(4) de la Loi, lesquels précisent le type d'information devant être affichée sur le site Internet du Registre, s'applique uniquement s'il y a participation du public en vertu de la Loi, lorsque l'autorité responsable estime que la participation du public à l'examen préalable est indiquée ou si cette participation est prévue par règlement.

Il convient de préciser qu'aucun règlement prévoyant la participation du public n'existe actuellement. Cette modification n'aura vraisemblablement aucun effet sur les Canadiennes et les Canadiens.

Le programme des règlements correctifs a été conçu pour rationaliser le processus de réglementation et réduire les coûts, en permettant la production d'un bref Résumé de l'étude d'impact de la réglementation et la publication directe du règlement correctif dans la *Gazette du Canada*, Partie II.

Consultation

La BDC et FAC, qui sont les seules entités assujetties au Règlement, ont été consultées au sujet de la modification proposée et aucun commentaire n'a été transmis de leur part.

Personne-ressource

John D. Smith
 Directeur des Affaires législatives et réglementaires
 Agence canadienne d'évaluation environnementale
 Place Bell Canada, 22^e étage
 160, rue Elgin
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0H3
 Téléphone : 613-948-1942
 Télécopieur : 613-957-0897
 Courriel : john.smith@acee-ceaa.gc.ca

Registration
SOR/2007-265 November 15, 2007

CANADIAN WHEAT BOARD ACT

Regulations Amending the Canadian Wheat Board Regulations

P.C. 2007-1757 November 15, 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to subparagraph 32(1)(b)(i)^a, subsection 47(2)^b and section 61 of the *Canadian Wheat Board Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Wheat Board Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN WHEAT BOARD REGULATIONS

AMENDMENT

1. Subsections 26(1) to (4) of the *Canadian Wheat Board Regulations*¹ are replaced by the following:

26. (1) The sum certain that the Corporation is required to pay producers on a per tonne basis under paragraph 32(1)(b) of the Act in respect of the base grade of wheat sold and delivered to the Corporation during the pool period ending on July 31, 2008 and known as No. 1 Canada Western Red Spring (12.5% protein content) is

- (a) \$230.50 for straight wheat;
- (b) \$222.50 for tough wheat;
- (c) \$215.00 for damp wheat;
- (d) \$222.50 for straight wheat, rejected on account of stones;
- (e) \$214.50 for tough wheat, rejected on account of stones; and
- (f) \$207.00 for damp wheat, rejected on account of stones.

(2) The sum certain that the Corporation is required to pay producers on a per tonne basis under paragraph 32(1)(b) of the Act in respect of the base grade of wheat sold and delivered to the Corporation during the pool period ending on July 31, 2008 and known as No. 1 Canada Western Amber Durum (12.5% protein content) is

- (a) \$314.50 for straight wheat;
- (b) \$306.50 for tough wheat;
- (c) \$299.00 for damp wheat;
- (d) \$306.50 for straight wheat, rejected on account of stones;
- (e) \$298.50 for tough wheat, rejected on account of stones; and
- (f) \$291.00 for damp wheat, rejected on account of stones.

(3) The sum certain that the Corporation is required to pay producers on a per tonne basis under paragraph 32(1)(b) and section 47 of the Act in respect of the base grade of barley sold and delivered to the Corporation during the pool period ending on January 31, 2008 and known as No. 1 Canada Western is

Enregistrement
DORS/2007-265 Le 15 novembre 2007

LOI SUR LA COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ

Règlement modifiant le Règlement sur la Commission canadienne du blé

C.P. 2007-1757 Le 15 novembre 2007

Sur recommandation du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et en vertu du sous-alinéa 32(1)b)(i)^a, du paragraphe 47(2)^b et de l'article 61 de la *Loi sur la Commission canadienne du blé*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la Commission canadienne du blé*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ

MODIFICATION

1. Les paragraphes 26(1) à (4) du *Règlement sur la Commission canadienne du blé*¹ sont remplacés par ce qui suit :

26. (1) La somme déterminée par tonne métrique que la Commission est tenue, aux termes de l'alinéa 32(1)b) de la Loi, de payer aux producteurs pour le blé du grade de base Blé roux de printemps n° 1 de l'Ouest canadien (teneur en protéines de 12,5 %) qui est vendu et livré à la Commission pendant la période de mise en commun se terminant le 31 juillet 2008 est la suivante :

- a) 230,50 \$ s'il est à l'état sec;
- b) 222,50 \$ s'il est à l'état gourd;
- c) 215,00 \$ s'il est à l'état humide;
- d) 222,50 \$ s'il est à l'état sec, rejeté en raison de pierres;
- e) 214,50 \$ s'il est à l'état gourd, rejeté en raison de pierres;
- f) 207,00 \$ s'il est à l'état humide, rejeté en raison de pierres.

(2) La somme déterminée par tonne métrique que la Commission est tenue, aux termes de l'alinéa 32(1)b) de la Loi, de payer aux producteurs pour le blé du grade de base Blé dur ambré n° 1 de l'Ouest canadien (teneur en protéines de 12,5 %) qui est vendu et livré à la Commission pendant la période de mise en commun se terminant le 31 juillet 2008 est la suivante :

- a) 314,50 \$ s'il est à l'état sec;
- b) 306,50 \$ s'il est à l'état gourd;
- c) 299,00 \$ s'il est à l'état humide;
- d) 306,50 \$ s'il est à l'état sec, rejeté en raison de pierres;
- e) 298,50 \$ s'il est à l'état gourd, rejeté en raison de pierres;
- f) 291,00 \$ s'il est à l'état humide, rejeté en raison de pierres.

(3) La somme déterminée par tonne métrique que la Commission est tenue, aux termes de l'alinéa 32(1)b) et de l'article 47 de la Loi, de payer aux producteurs pour l'orge du grade de base n° 1 de l'Ouest canadien qui est vendue et livrée à la Commission pendant la période de mise en commun se terminant le 31 janvier 2008 est la suivante :

^a S.C. 1995, c. 31, s. 2(1)
^b S.C. 1995, c. 31, s. 4
¹ C.R.C., c. 397

^a L.C. 1995, ch. 31, par. 2(1)
^b L.C. 1995, ch. 31, art. 4
¹ C.R.C., ch. 397

- (a) \$230.50 for straight barley;
- (b) \$223.50 for tough barley;
- (c) \$217.00 for damp barley;
- (d) \$225.50 for straight barley, rejected on account of stones;
- (e) \$218.50 for tough barley, rejected on account of stones; and
- (f) \$212.00 for damp barley, rejected on account of stones.

(4) The sum certain that the Corporation is required to pay producers on a per tonne basis under paragraph 32(1)(b) and section 47 of the Act in respect of the base grade of barley sold and delivered to the Corporation during the pool period ending on July 31, 2008 and known as Special Select Canada Western Two-Row selected and accepted as pot barley or for use in the malting or pearling process is

- (a) \$260.00 for straight barley;
- (b) \$253.00 for tough barley; and
- (c) \$246.50 for damp barley.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Section 26 establishes in the *Canadian Wheat Board Regulations* the initial payments to be paid upon delivery for grains delivered to the Canadian Wheat Board. The amendment establishes a higher initial payment for the base grades of wheat (an increase of \$54.50 per tonne), amber durum wheat (an increase of \$127.00 per tonne), barley (an increase of \$100.00 per tonne), and designated barley (an increase of \$61.50 per tonne) for the 2007-08 pool period. The Canadian Wheat Board advises that, upon review of the wheat, amber durum wheat, barley and designated barley pool accounts, increases in the initial payments are recommended.

Alternatives

In addition to the proposed increases, the option of retaining the existing initial payments for wheat, amber durum wheat, barley and designated barley was considered. Maintaining the initial payments at current levels is not in keeping with the Canadian Wheat Board's objective of putting money in producers' hands as quickly as possible when sales from pools are sufficient to allow this to be done without risk, or when there has been an increase in international prices for these grains. The primary reasons for the recommended increase are additional sales by the Canadian Wheat Board and higher prices since the current initial payments were established in August 2007.

- a) 230,50 \$ si elle est à l'état sec;
- b) 223,50 \$ si elle est à l'état gourd;
- c) 217,00 \$ si elle est à l'état humide;
- d) 225,50 \$ si elle est à l'état sec, rejetée en raison de pierres;
- e) 218,50 \$ si elle est à l'état gourd, rejetée en raison de pierres;
- f) 212,00 \$ si elle est à l'état humide, rejetée en raison de pierres.

(4) La somme déterminée par tonne métrique que la Commission est tenue, aux termes de l'alinéa 32(1)b) et de l'article 47 de la Loi, de payer aux producteurs pour l'orge du grade de base Extra spéciale à deux rangs de l'Ouest canadien qui est choisie et acceptée comme malt d'orge ou pour la production de l'orge mondé ou perlé et qui est vendue et livrée à la Commission pendant la période de mise en commun se terminant le 31 juillet 2008 est la suivante :

- a) 260,00 \$ si elle est à l'état sec;
- b) 253,00 \$ si elle est à l'état gourd;
- c) 246,50 \$ si elle est à l'état humide.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le septième jour suivant la date de son enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

L'article 26 du *Règlement sur la Commission canadienne du blé* détermine les acomptes à la livraison à effectuer pour les grains livrés à la Commission canadienne du blé. La modification prévoit une augmentation des acomptes à la livraison pour les grades de base de blé (une augmentation de 54,50 \$ par tonne métrique), de blé dur ambré (une augmentation de 127,00 \$ par tonne métrique), d'orge (une augmentation de 100,00 \$ par tonne métrique) et d'orge désignée (une augmentation de 61,50 \$ par tonne métrique) pour la période de mise en commun de 2007-2008. Après avoir examiné les comptes de mise en commun pour le blé, le blé dur ambré, l'orge et l'orge désignée, les responsables de la Commission canadienne du blé recommandent une hausse des acomptes à la livraison.

Solutions envisagées

En plus de la mesure proposée, on a envisagé le maintien des acomptes à la livraison du blé et du blé dur ambré, d'orge et d'orge désignée à leurs niveaux actuels. Le maintien des acomptes à la livraison à leurs niveaux actuels ne va pas dans le même sens que l'objectif de la Commission canadienne du blé, à savoir accroître les revenus des producteurs au plus vite, lorsque les ventes de mise en commun sont suffisantes pour permettre une telle augmentation sans risque ou lorsqu'il y a eu une augmentation des prix de ces grains à l'étranger. Les raisons principales pour cette majoration recommandée sont l'augmentation des ventes par la Commission canadienne du blé, ainsi que l'augmentation de prix depuis l'établissement des acomptes à la livraison actuels en août 2007.

Benefits and costs

The higher initial payments will represent increased revenues to wheat and barley producers for their deliveries to the Canadian Wheat Board. These initial payment adjustments would represent approximately \$1.0 billion in additional grain receipts for wheat and barley producers. Producers will receive these additional receipts in one of two ways. For grain deliveries on the day that the increase becomes effective and thereafter until the end of the pool period on January 31, 2008, for barley and thereafter until the end of the pool period on July 31, 2008, for wheat, amber durum wheat and designated barley, producers will receive the higher initial payment. For grain deliveries during the pool period, but prior to this amendment coming into force, producers will receive an adjustment payment per tonne, equivalent to the difference between the initial payment prior to the increase and the new initial payment.

This forecast of the increase in receipts applies to the increases in the initial payments for all the grades in each pool account, and not just the increase in the initial payment for the base grade in each pool account.

The initial payments established by these Regulations relate to the returns anticipated from the market and thus transmit the appropriate market signals to producers. There is no environmental impact of this amendment.

Consultation

This amendment has been recommended by the Canadian Wheat Board and discussed with the Department of Finance.

Compliance and enforcement

There is no compliance and enforcement mechanism. These Regulations govern payments made to grain producers for deliveries made under the *Canadian Wheat Board Regulations* governing delivery permits.

Contact

Celine Guidone
Grain Policy Division
Agriculture and Agri-Food Canada
930 Carling Avenue
Sir John Carling Building
Ottawa, Ontario
K1A 0C5
Telephone: 613-694-2415

Avantages et coûts

La majoration des acomptes à la livraison entraînera une hausse de recettes des producteurs de blé et de l'orge en ce qui touche leurs livraisons destinées à la Commission canadienne du blé. L'ajustement des acomptes à la livraison se traduira par des recettes additionnelles d'environ 1,0 billion de dollars pour les producteurs de blé et d'orge. Les producteurs recevront ces recettes additionnelles de deux manières. Pour les livraisons de grains effectuées la journée de l'entrée en vigueur de l'augmentation et puis jusqu'à la fin de la période de mise en commun le 31 janvier 2008 pour l'orge et le 31 juillet 2008 pour le blé, le blé dur ambré et l'orge désignée, les producteurs recevront l'acompte à la livraison majoré. Pour les livraisons de grains effectuées durant la période de mise en commun mais avant la date d'entrée en vigueur de l'augmentation, les producteurs recevront un paiement de rajustement par tonne métrique, équivalent à la différence entre l'acompte à la livraison avant l'augmentation et le nouvel acompte à la livraison.

Cette prévision de l'augmentation des recettes s'applique aux augmentations des acomptes à la livraison pour tous les grades dans chaque compte de mise en commun, et non seulement à l'augmentation de l'acompte à la livraison pour le grade de base dans chaque compte de mise en commun.

Les acomptes à livraison établis par ce règlement sont liés aux profits anticipés des ventes de grain et, par conséquent, transmettent aux producteurs des signaux du marché appropriés. Cette modification n'aura pas d'incidence sur l'environnement.

Consultations

Les responsables de la Commission canadienne du blé ont recommandé cette modification et en ont discuté avec ceux du ministère des Finances.

Respect et exécution

Il n'existe pas de mécanisme de conformité ni d'exécution. Ce règlement détermine les paiements versés aux céréaliculteurs pour les livraisons faites dans le cadre du *Règlement sur la Commission canadienne du blé* régissant les carnets de livraison.

Personne-ressource

Celine Guidone
Division des Politiques sur les grains
Agriculture et Agroalimentaire Canada
930, avenue Carling
Édifice Sir John Carling
Ottawa (Ontario)
K1A 0C5
Téléphone : 613-694-2415

Registration
SI/2007-105 November 28, 2007

Enregistrement
TR/2007-105 Le 28 novembre 2007

BUDGET IMPLEMENTATION ACT, 2007

LOI D'EXÉCUTION DU BUDGET DE 2007

Order Fixing November 17, 2007 as the Date of the Coming into Force of Subsection 103(2) of the Act

Décret fixant au 17 novembre 2007 la date d'entrée en vigueur du paragraphe 103(2) de la Loi

P.C. 2007-1728 November 15, 2007

C.P. 2007-1728 Le 15 novembre 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 123 of the *Budget Implementation Act, 2007*, assented to on June 22, 2007, being chapter 29 of the Statutes of Canada, 2007, hereby fixes November 17, 2007 as the day on which subsection 103(2) of that Act comes into force.

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 123 de la *Loi d'exécution du budget de 2007*, sanctionnée le 22 juin 2007, chapitre 29 des Lois du Canada (2007), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 17 novembre 2007 la date d'entrée en vigueur du paragraphe 103(2) de cette loi.

EXPLANATORY NOTE

NOTE EXPLICATIVE

(This note is not part of the Order.)

(La présente note ne fait pas partie du Décret.)

The Order fixes November 17, 2007, as the day on which subsection 103(2) of the *Budget Implementation Act, 2007* comes into force. That subsection replaces the definition of "eligible financial contract" in the *Canada Deposit Insurance Corporation Act* in order to allow the Governor in Council to prescribe its meaning by regulation.

Le Décret fixe au 17 novembre 2007 la date d'entrée en vigueur du paragraphe 103(2) de la *Loi d'exécution du budget de 2007*. Ce paragraphe remplace la définition de « contrat financier admissible » dans la *Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada* afin d'autoriser le gouverneur en conseil à définir ce terme par règlement.

Registration
SI/2007-106 November 28, 2007

Enregistrement
TR/2007-106 Le 28 novembre 2007

BUDGET IMPLEMENTATION ACT, 2007

LOI D'EXÉCUTION DU BUDGET DE 2007

Order Fixing November 17, 2007 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Act

Décret fixant au 17 novembre 2007 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi

P.C. 2007-1729 November 15, 2007

C.P. 2007-1729 Le 15 novembre 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to section 123 of the *Budget Implementation Act, 2007*, assented to on June 22, 2007, being chapter 29 of the Statutes of Canada, 2007, hereby fixes November 17, 2007 as the day on which subsections 91(2), 104(2) and 113(2) of that Act come into force.

Sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu de l'article 123 de la *Loi d'exécution du budget de 2007*, sanctionnée le 22 juin 2007, chapitre 29 des Lois du Canada (2007), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 17 novembre 2007 la date d'entrée en vigueur des paragraphes 91(2), 104(2) et 113(2) de cette loi.

EXPLANATORY NOTE

NOTE EXPLICATIVE

(This note is not part of the Order.)

(La présente note ne fait pas partie du Décret.)

The Order fixes November 17, 2007, as the day on which subsections 91(2), 104(2) and 113(2) of the *Budget Implementation Act, 2007* come into force. Those subsections replace the definition of "eligible financial contract" in the *Bankruptcy and Insolvency Act*, the *Companies' Creditors Arrangement Act* and the *Winding-up and Restructuring Act* in order to allow the Governor in Council to prescribe its meaning by regulation.

Le Décret fixe au 17 novembre 2007 la date d'entrée en vigueur des paragraphes 91(2), 104(2) et 113(2) de la *Loi d'exécution du budget de 2007*. Ces paragraphes remplacent la définition de « contrat financier admissible » dans la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*, la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* et la *Loi sur les liquidations et les restructurations* afin d'autoriser le gouverneur en conseil à définir ce terme par règlement.

Erratum :

Gazette du Canada, Partie II, Vol. 137, n° 13, le 18 juin 2003

DORS/2003-212

LOI SUR LA SÛRETÉ ET LA RÉGLEMENTATION
NUCLÉAIRES

Règlement sur les droits pour le recouvrement des coûts
de la Commission canadienne de sûreté nucléaire

À la page 1684

Dans le paragraphe **28.** (2) *retranchez :*
commission

Remplacez par :
Commission

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration No.	P.C. 2007	Department	Name of Statutory Instruments or Other Document	Page
SOR/2007-247		Transport	Order Amending the Proposed Regulations Amending the Laurentian Pilotage Authority Regulations.....	2340
SOR/2007-248		Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission	Regulations Amending the Broadcasting Distribution Regulations.....	2342
SOR/2007-249		Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Chicken Licensing Regulations.....	2344
SOR/2007-250		Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations.....	2350
SOR/2007-251		Agri-Food	Order Amending the Canadian Chicken Marketing Levies Order.....	2352
SOR/2007-252	2007-1723	Foreign Affairs Canada Revenue Agency	Payments to the Provinces Regulations.....	2355
SOR/2007-253	2007-1725	Transport	Regulations Amending the Laurentian Pilotage Tariff Regulations.....	2358
SOR/2007-254	2007-1726	Transport	Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations.....	2372
SOR/2007-255	2007-1730	Finance	Eligible Financial Contract Regulations (Canada Deposit Insurance Corporation Act).....	2376
SOR/2007-256	2007-1731	Industry	Eligible Financial Contract General Rules (Bankruptcy and Insolvency Act).....	2381
SOR/2007-257	2007-1732	Industry	Eligible Financial Contract General Rules (Companies' Creditors Arrangement Act).....	2386
SOR/2007-258	2007-1733	Industry	Eligible Financial Contract Regulations (Winding-up and Restructuring Act).....	2388
SOR/2007-259	2007-1734	Health	Order Amending Schedule I to the Hazardous Products Act (Asbestos Products).....	2390
SOR/2007-260	2007-1735	Health	Asbestos Products Regulations.....	2394
SOR/2007-261	2007-1737	Foreign Affairs and International Trade	Order Amending the Import Control List.....	2398
SOR/2007-262	2007-1739	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and III).....	2400
SOR/2007-263	2007-1740	Environment	Regulations Amending Certain Regulations Made under the Canadian Environmental Assessment Act (Miscellaneous Program).....	2416
SOR/2007-264	2007-1741	Environment	Regulations Amending the Crown Corporations Involved in the Provision of Commercial Loans Environmental Assessment Regulations (Miscellaneous Program).....	2419
SOR/2007-265	2007-1757	Canadian Wheat Board	Regulations Amending the Canadian Wheat Board Regulations.....	2421
SI/2007-105	2007-1728	Finance	Order Fixing November 17, 2007 as the Date of the Coming into Force of Subsection 103(2) of the Act.....	2424
SI/2007-106	2007-1729	Industry	Order Fixing November 17, 2007 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Act.....	2425

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
Asbestos Products Regulations Hazardous Products Act	SOR/2007-260	15/11/07	2394	n
Broadcasting Distribution Regulations — Regulations Amending Broadcasting Act	SOR/2007-248	07/11/07	2342	
Canadian Aviation Regulations (Parts I and III) — Regulations Amending Aeronautics Act	SOR/2007-262	15/11/07	2400	
Canadian Chicken Licensing Regulations — Regulations Amending Farm Products Agencies Act	SOR/2007-249	15/11/07	2344	
Canadian Chicken Marketing Levies Order — Order Amending Farm Products Agencies Act	SOR/2007-251	15/11/07	2352	
Canadian Chicken Marketing Quota Regulations — Regulations Amending Farm Products Agencies Act	SOR/2007-250	15/11/07	2350	
Canadian Environmental Assessment Act (Miscellaneous Program) — Regulations Amending Certain Regulations Canadian Environmental Assessment Act	SOR/2007-263	15/11/07	2416	
Canadian Wheat Board Regulations — Regulations Amending Canadian Wheat Board Act	SOR/2007-265	15/11/07	2421	
Crown Corporations Involved in the Provision of Commercial Loans Environmental Assessment Regulations (Miscellaneous Program) — Regulations Amending Canadian Environmental Assessment Act	SOR/2007-264	15/11/07	2419	
Eligible Financial Contract General Rules (Bankruptcy and Insolvency Act) Bankruptcy and Insolvency Act	SOR/2007-256	15/11/07	2381	n
Eligible Financial Contract General Rules (Companies' Creditors Arrangement Act) Companies' Creditors Arrangement Act	SOR/2007-257	15/11/07	2386	n
Eligible Financial Contract Regulations (Canada Deposit Insurance Corporation Act) Canada Deposit Insurance Corporation Act	SOR/2007-255	15/11/07	2376	n
Eligible Financial Contract Regulations (Winding-up and Restructuring Act) Winding-up and Restructuring Act	SOR/2007-258	15/11/07	2388	n
Import Control List — Order Amending Export and Import Permits Act	SOR/2007-261	15/11/07	2398	
Laurentian Pilotage Authority Regulations — Order Amending the Proposed Regulations Amending Pilotage Act	SOR/2007-247	06/11/07	2340	
Laurentian Pilotage Tariff Regulations — Regulations Amending Pilotage Act	SOR/2007-253	15/11/07	2358	
Order Fixing November 17, 2007 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Act Budget Implementation Act, 2007	SI/2007-106	28/11/07	2425	n
Order Fixing November 17, 2007 as the Date of the Coming into Force of Subsection 103(2) of the Act Budget Implementation Act, 2007	SI/2007-105	28/11/07	2424	n
Pacific Pilotage Tariff Regulations — Regulations Amending Pilotage Act	SOR/2007-254	15/11/07	2372	
Payments to the Provinces Regulations Softwood Lumber Products Export Charge Act, 2006	SOR/2007-252	15/11/07	2355	n
Schedule I to the Hazardous Products Act (Asbestos Products) — Order Amending Hazardous Products Act	SOR/2007-259	15/11/07	2390	

TABLE DES MATIÈRES DORS : Textes réglementaires (Règlements)
TR : Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

N° d'enregistrement	C.P. 2007	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2007-247		Transports	Arrêté modifiant le projet de Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides	2340
DORS/2007-248		Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	Règlement modifiant le Règlement sur la distribution de radiodiffusion.....	2342
DORS/2007-249		Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement sur l'octroi de permis visant les poulets du Canada	2344
DORS/2007-250		Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets	2350
DORS/2007-251		Agroalimentaire	Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada.....	2352
DORS/2007-252	2007-1723	Affaires étrangères Agence du revenu du Canada	Règlement sur les paiements aux provinces	2355
DORS/2007-253	2007-1725	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides	2358
DORS/2007-254	2007-1726	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique	2372
DORS/2007-255	2007-1730	Finances	Règlement sur les contrats financiers admissibles (Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada).....	2376
DORS/2007-256	2007-1731	Industrie	Règles générales relatives aux contrats financiers admissibles (Loi sur la faillite et l'insolvabilité).....	2381
DORS/2007-257	2007-1732	Industrie	Règles générales relatives aux contrats financiers admissibles (Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies).....	2386
DORS/2007-258	2007-1733	Industrie	Règlement sur les contrats financiers admissibles (Loi sur les liquidations et les restructurations).....	2388
DORS/2007-259	2007-1734	Santé	Décret modifiant l'annexe I de la Loi sur les produits dangereux (produits en amiante).....	2390
DORS/2007-260	2007-1735	Santé	Règlement sur les produits en amiante.....	2394
DORS/2007-261	2007-1737	Affaires étrangères et Commerce international	Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée	2398
DORS/2007-262	2007-1739	Transports	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et III)	2400
DORS/2007-263	2007-1740	Environnement	Règlement correctif visant certains règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale	2416
DORS/2007-264	2007-1741	Environnement	Règlement correctif visant le Règlement sur l'évaluation environnementale à l'égard des sociétés d'État consentant des prêts commerciaux	2419
DORS/2007-265	2007-1757	Commission canadienne du blé	Règlement modifiant le Règlement sur la Commission canadienne du blé	2421
TR/2007-105	2007-1728	Finances	Décret fixant au 17 novembre 2007 la date d'entrée en vigueur du paragraphe 103(2) de la Loi	2424
TR/2007-106	207-1729	Industrie	Décret fixant au 17 novembre 2007 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi	2425

INDEX DORS : Textes réglementaires (Règlements)**TR : Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**
 Abréviations : e — erratum
 n — nouveau
 r — revise
 x — abroge

Règlements Lois	Enregistrement n°	Date	Page	Commentaires
Administration de pilotage des Laurentides — Arrêté modifiant le projet de Règlement modifiant le Règlement..... Pilotage (Loi)	DORS/2007-247	06/11/07	2340	
Annexe I de la Loi sur les produits dangereux (produits en amiante) — Décret modifiant..... Produits dangereux (Loi)	DORS/2007-259	15/11/07	2390	
Aviation canadien (Parties I et III) — Règlement modifiant le Règlement..... Aéronautique (Loi)	DORS/2007-262	15/11/07	2400	
Commission canadienne du blé — Règlement modifiant le Règlement..... Commission canadienne du blé (Loi)	DORS/2007-265	15/11/07	2421	
Contingentement de la commercialisation des poulets — Règlement modifiant le Règlement canadien..... Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2007-250	15/11/07	2350	
Contrats financiers admissibles (Loi sur la faillite et l'insolvabilité) — Règles générales..... Faillite et l'insolvabilité (Loi)	DORS/2007-256	15/11/07	2381	n
Contrats financiers admissibles (Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada) — Règlement..... Société d'assurance-dépôts du Canada (Loi)	DORS/2007-255	15/11/07	2376	n
Contrats financiers admissibles (Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies) — Règles générales..... Arrangements avec les créanciers des compagnies (Loi)	DORS/2007-257	15/11/07	2386	n
Contrats financiers admissibles (Loi sur les liquidations et les restructurations) — Règlement..... Liquidations et les restructurations (Loi)	DORS/2007-258	15/11/07	2388	n
Décret fixant au 17 novembre 2007 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi..... Exécution du budget de 2007 (Loi)	TR/2007-106	28/11/07	2425	n
Décret fixant au 17 novembre 2007 la date d'entrée en vigueur du paragraphe 103(2) de la Loi..... Exécution du budget de 2007 (Loi)	TR/2007-105	28/11/07	2424	n
Distribution de radiodiffusion — Règlement modifiant le Règlement..... Radiodiffusion (Loi)	DORS/2007-248	07/11/07	2342	
Droits pour le recouvrement des coûts de la Commission canadienne de sûreté nucléaire — Règlement..... Sûreté et la réglementation nucléaires (Loi)	DORS/2003-212		2426	e
Évaluation environnementale à l'égard des sociétés d'État consentant des prêts commerciaux — Règlement correctif visant le Règlement..... Évaluation environnementale (Loi canadienne)	DORS/2007-264	15/11/07	2419	
Liste des marchandises d'importation contrôlée — Décret modifiant..... Licences d'exportation et d'importation (Loi)	DORS/2007-261	15/11/07	2398	
Loi canadienne sur l'évaluation environnementale — Règlement correctif visant certains règlements..... Évaluation environnementale (Loi canadienne)	DORS/2007-263	15/11/07	2416	
Octroi de permis visant les poulets du Canada — Règlement modifiant le Règlement..... Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2007-249	15/11/07	2344	
Paiements aux provinces — Règlement..... Droits d'exportation de produits de bois d'œuvre (Loi de 2006)	DORS/2007-252	15/11/07	2355	n
Produits en amiante — Règlement..... Produits dangereux (Loi)	DORS/2007-260	15/11/07	2394	n
Redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada — Ordonnance modifiant l'Ordonnance..... Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2007-251	15/11/07	2352	

INDEX — Suite

Règlements Lois	Enregistrement n°	Date	Page	Commentaires
Tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique — Règlement modifiant le Règlement..... Pilotage (Loi)	DORS/2007-254	15/11/07	2372	
Tarifs de pilotage des Laurentides — Règlement modifiant le Règlement..... Pilotage (Loi)	DORS/2007-253	15/11/07	2358	



If undelivered, return COVER ONLY to:
Government of Canada Publications
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Publications du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5