

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, FEBRUARY 3, 1999

OTTAWA, LE MERCREDI 3 FÉVRIER 1999

Statutory Instruments 1999

Textes réglementaires 1999

SOR/99-52 to 66 and SI/99-6 to 9

DORS/99-52 à 66 et TR/99-6 à 9

Pages 390 to 456

Pages 390 à 456

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 6, 1999 and at least every second Wednesday thereafter.

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

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

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

For residents of Canada, the cost of an annual subscription to the *Canada Gazette* Part II is \$67.50, and single issues, \$3.50. For residents of other countries, the cost of a subscription is \$87.75 and single issues, \$4.95. Orders should be addressed to: Canadian Government Publishing, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

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

AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* Partie II est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 6 janvier 1999 et au moins tous les deux mercredis par la suite.

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

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

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

Pour les résidents du Canada, le prix de l'abonnement annuel à la *Gazette du Canada* Partie II est de 67,50 \$ et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$. Pour les résidents d'autres pays, le prix de l'abonnement est de 87,75 \$ et le prix d'un exemplaire, de 4,95 \$. Veuillez adresser les commandes à : Les Éditions du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

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

Registration
SOR/99-52 15 January, 1999

CANADA SHIPPING ACT

Regulations Amending the Boating Restriction Regulations

P.C. 1999-10 15 January, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport and the Minister of Fisheries and Oceans, pursuant to section 562^a of the *Canada Shipping Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Boating Restriction Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE BOATING RESTRICTION REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Section 2 of the *Boating Restriction Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

“personal watercraft” means an enclosed-hull, water-jet-driven pleasure craft with no cockpit, that is designed to be used by one or more persons while straddling, sitting, standing or kneeling; (*motomarine*)

2. The Regulations are amended by adding the following after section 2:

AGE PROHIBITIONS

2.1 Notwithstanding any other provision of these Regulations, sections 2.2 to 2.5 apply in respect of pleasure craft, including personal watercraft, that are operated for recreational purposes in Canadian waters, other than the waters of the Northwest Territories and Nunavut.

2.2 Subject to sections 2.4 and 2.5, no owner, master, operator, charterer, hirer or person in charge of a pleasure craft that is propelled by a motor that has an engine power greater than 7.5 kW shall allow a person who is under 12 years of age to operate the pleasure craft.

2.3 Subject to sections 2.4 and 2.5, no person who is 12 years of age or older but under 16 years of age shall operate a pleasure craft that is propelled by a motor that has an engine power greater than 30 kW.

2.4 (1) Subject to section 2.5, an owner, master, operator, charterer, hirer or person in charge of a pleasure craft that is propelled by a motor that has an engine power greater than 7.5 kW may allow a person who is under 12 years of age to operate the pleasure craft if the person is accompanied and directly supervised in the pleasure craft by a person who is 16 years of age or older.

(2) Subject to section 2.5, a person who is 12 years of age or older but under 16 years of age may operate a pleasure craft that is propelled by a motor that has an engine power greater than

Enregistrement
DORS/99-52 15 janvier 1999

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux

C.P. 1999-10 15 janvier 1999

Sur recommandation du ministre des Transports et du ministre des Pêches et des Océans et en vertu de l'article 562^a de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES RESTRICTIONS À LA CONDUITE DES BATEAUX

MODIFICATIONS

1. L'article 2 du *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« motomarine » Embarcation de plaisance hydropropulsée, à coque fermée et sans cabine, qui est conçue pour être utilisée par une ou plusieurs personnes assises, debout, à genoux ou à califourchon. (*personal watercraft*)

2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 2, de ce qui suit :

INTERDICTIONS VISANT L'ÂGE

2.1 Malgré toute autre disposition du présent règlement, les articles 2.2 à 2.5 s'appliquent aux embarcations de plaisance, y compris les motomarines, utilisées à des fins récréatives, y compris des motomarines, dans les eaux canadiennes, sauf celles des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut.

2.2 Sous réserve des articles 2.4 et 2.5, il est interdit au propriétaire, au capitaine, au conducteur, à l'affrètement, au locataire ou à la personne responsable d'une embarcation de plaisance propulsée par un moteur dont la puissance motrice est supérieure à 7,5 kW de permettre à une personne âgée de moins de 12 ans de la conduire.

2.3 Sous réserve des articles 2.4 et 2.5, il est interdit à toute personne âgée de 12 ans ou plus mais de moins de 16 ans de conduire une embarcation de plaisance propulsée par un moteur dont la puissance motrice est supérieure à 30 kW.

2.4 (1) Sous réserve de l'article 2.5, le propriétaire, le capitaine, le conducteur, l'affrètement, le locataire ou la personne responsable d'une embarcation de plaisance propulsée par un moteur dont la puissance motrice est supérieure à 7,5 kW peut permettre à une personne âgée de moins de 12 ans de la conduire, si celle-ci est accompagnée dans l'embarcation par une personne âgée de 16 ans ou plus qui la surveille.

(2) Sous réserve de l'article 2.5, la personne âgée de 12 ans ou plus mais de moins de 16 ans peut conduire une embarcation de plaisance propulsée par un moteur dont la puissance motrice est

^a R.S., c. 6 (3rd Supp.), s. 77

¹ C.R.C., c. 1407

^a L.R., ch. 6 (3^e suppl.), art. 77

¹ C.R.C., ch. 1407

30 kW if the person is accompanied and directly supervised in the pleasure craft by a person who is 16 years of age or older.

2.5 (1) No owner, master, operator, charterer, hirer or person in charge of a personal watercraft shall allow a person who is under 12 years of age to operate the personal watercraft.

(2) No person who is 12 years of age or older but under 16 years of age shall operate a personal watercraft.

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force on April 1, 1999.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

There are approximately 2.55 million recreational or pleasure craft of all descriptions in Canada. Power-driven pleasure craft such as the common twelve to sixteen foot aluminium boat with a motor, personal watercraft, water-ski boats, cottage power boats, and motor yachts are included in this number. Every year, it is estimated that some 7 to 9 million Canadians participate in one form or another of boating activity.

An average of nearly 200 boating-related fatalities occurs every year in Canada according to Red Cross statistics and it is estimated that there are approximately 6,000 unreported non-fatal boating incidents every year that involve serious personal injuries, property loss or risk of same. There is however, no national uniform reporting system for boating accidents and therefore, it is almost impossible to fully understand the scope of boating safety issues from these statistics alone.

Currently, there are no restrictions on the age or the proficiency of pleasure craft operators. A person of any age can operate any type of recreational power-driven boat of almost any size or horsepower in Canada, regardless of knowledge or experience. However, under section 562 of the *Canada Shipping Act*, there is a regulatory framework for recreational boating safety. It includes:

- The *Boating Restriction Regulations*, which generally apply speed limits, restricted use and other safe navigation restrictions in specific geographic areas such as lakes and rivers, and throughout Canada; and
- The *Small Vessel Regulations*, which establish basic boating safety equipment requirements as well as safe operation requirements for all pleasure craft and for some small commercial ships under 15 tons gross tonnage.

The current initiative proposes to deal with operator proficiency and age-related restrictions in the use of power-driven pleasure craft by means of two regulations. The first consists of amendments to the *Boating Restriction Regulations* to add age

supérieure à 30 kW, si elle est accompagnée dans l'embarcation par une personne âgée de 16 ans ou plus qui la surveille.

2.5 (1) Il est interdit au propriétaire, au capitaine, au conducteur, à l'affrèteur, au locataire ou à la personne responsable d'une motomarine de permettre à une personne âgée de moins de 12 ans de la conduire.

(2) Il est interdit à toute personne âgée de 12 ans ou plus mais de moins de 16 ans de conduire une motomarine.

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 1999.

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

(Ce résumé ne fait pas partie des règlements.)

Description

On compte environ 2,55 millions d'embarcations de plaisance de tout genre au Canada. Sont comprises dans ce nombre toutes les embarcations propulsées par un moteur comme les chaloupes en aluminium de douze à seize pieds munies d'un moteur, les motomarines, les embarcations puissantes qui servent au ski nautique, les embarcations utilisées au chalet et les yachts. Tous les ans, on estime qu'environ 7 à 9 millions de Canadiens se livrent à une activité nautique.

Chaque année, selon les statistiques de la Croix rouge, on enregistre, en moyenne, 200 pertes de vie liées à la navigation de plaisance au Canada et on estime qu'environ 6 000 incidents liés à la navigation de plaisance ne résultent pas en des pertes de vie mais occasionnent de graves blessures, des dommages à la propriété ou représentent des risques importants à ces égards. Il n'existe, cependant, aucun système national uniforme d'enregistrement des accidents nautiques et, par conséquent, il est pratiquement impossible de bien comprendre l'étendue des questions reliées à la sécurité nautique à partir de ces statistiques.

Il n'y a, présentement, aucune restriction relative à l'âge ou à la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance. Au Canada, une personne de tout âge peut exploiter n'importe quelle embarcation de plaisance propulsée par un moteur, quelle qu'en soit la dimension ou la puissance, indépendamment de ses connaissances ou de son expérience. Cependant, en vertu de l'article 562 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, il existe un cadre réglementaire relatif à la sécurité nautique. Il comprend :

- Le *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux* qui, généralement, impose des limites de vitesse, et des restrictions relatives à l'utilisation et à la sécurité nautique dans certains secteurs géographiques comme les lacs et les rivières et ce, partout au Canada;
- Le *Règlement sur les petits bâtiments*, qui établit des prescriptions relatives à l'équipement de sécurité essentiel et de sécurité élémentaires applicables à toutes les embarcations de plaisance et à certains petits navires de commerce de moins de 15 tonneaux de jauge brute.

L'initiative en cours propose de traiter de la compétence des conducteurs et d'ajouter des restrictions relatives à l'âge et à la puissance des moteurs des embarcations utilisées selon deux mesures réglementaires. La première de celles-ci comprend des

and power restrictions for operators of power-driven pleasure craft. The second creates a new regulation, the *Competency of Operators of Pleasure Craft Regulations* to establish proficiency requirements that operators of power-driven pleasure craft must meet. Both initiatives derive their authority from section 562 of the *Canada Shipping Act*.

Alternatives

Five alternatives regarding operator proficiency were discussed in the public meetings and formed the basis for the subsequent deliberations leading to the two regulatory initiatives proposed:

1. Existing system
2. Enhanced Existing System with Coast Guard accrediting of courses
3. Mandatory education and training for power-driven pleasure craft operators
4. Mandatory education and training for all pleasure craft operators
5. Operator licensing

The alternative selected (No. 3 above) was the mandatory education and training for power-driven pleasure craft used for recreational purposes. The selection process was described in great detail in the *Canada Gazette Part I* on June 13, 1998. However, the basis for the selection was the strong support demonstrated through consultation for a system of education delivered by the private sector that ensures that all recreational powered boat operators will be exposed to a minimum level of boating safety education and that recognizes previous marine safety training certification. The cost-benefit analysis referred to later in this statement supported this approach.

It was concluded that the system of mandatory education and training should apply only to power-driven pleasure craft. While it is felt desirable that all recreational boaters should have improved training, considering that a large percentage of incidents involves power-driven pleasure craft, it was decided that mandatory education should be limited to power-driven pleasure craft for the time being. Non-regulatory interventions will continue to be the focus for unpowered pleasure craft. It is intended to review the effectiveness of this approach in the future.

Benefits and Costs

A benefit-cost analysis of proposed operator proficiency requirements was completed by Consulting and Audit Canada in May 1998 and results were discussed in the Regulatory Impact Analysis Statement published in the *Canada Gazette Part I* on June 13, 1998. The cost to boaters was estimated for the duration of the 10-year implementation period on the basis of a mandatory boating safety test or training course ranging in cost from \$10 to \$30. The present value of the costs over the 10-year period has been estimated at between \$15.3m and \$46m depending on the cost of the individual course or test used.

modifications au *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux* afin d'ajouter des restrictions relatives à l'âge des conducteurs et à la puissance des moteurs des embarcations de plaisance. La deuxième vise la création d'un règlement entièrement nouveau : le *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance*. Les pouvoirs statutaires des deux mesures réglementaires sont fondés sur l'article 562 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Autres mesures envisagées

Au cours des audiences publiques, cinq solutions de rechange relatives à la compétence des conducteurs ont fait l'objet de discussions et ont constitué le point de départ des délibérations subséquentes qui ont mené à l'établissement des deux mesures réglementaires proposées :

1. Maintien du système actuel
2. Amélioration du système actuel par l'accréditation des cours par la Garde côtière
3. L'établissement d'une formation obligatoire à l'intention des conducteurs d'embarcations à moteur
4. L'établissement d'une formation obligatoire pour tous les conducteurs de navires ou d'embarcations
5. La délivrance de permis aux conducteurs

La solution choisie (celle énoncée sous le numéro 3 ci-haut) comprend les cours obligatoires et la formation relative à la conduite, à des fins récréatives, d'embarcations de plaisance propulsées par un moteur. Le processus de sélection a été décrit en détail dans la *Gazette du Canada Partie I* du 13 juin 1998. Si dans le cadre de consultations publiques on s'est arrêté sur cette solution, c'est en fonction de l'appui considérable démontré par le secteur privé pour un système qui assure aux plaisanciers des normes minimales de sécurité nautique et qui reconnaît le programme antérieur de formation nautique. L'analyse des coûts et avantages à laquelle on se réfère un peu plus loin dans cet énoncé favorisait cette mesure.

Il a été conclu que le système préconisant l'acquisition obligatoire de connaissances et de formation ne devrait s'appliquer qu'à l'usage d'embarcations de plaisance propulsées par un moteur. Bien qu'il serait souhaitable que tous les plaisanciers soient tenus d'acquérir une formation accrue étant donné le grand nombre d'incidents reliés à la conduite d'embarcations propulsées par un moteur, il a été décidé que l'acquisition obligatoire de connaissances serait, pour l'instant, réservée aux embarcations propulsées par un moteur. On continuera de cibler les interventions non réglementaires en ce qui a trait aux embarcations de plaisance jusqu'à ce que l'efficacité de cette approche soit évaluée.

Coûts et avantages

En mai 1998, Conseils et Vérification Canada a réalisé une analyse des coûts et avantages des prescriptions proposées relativement à la compétence des conducteurs dont les résultats ont été publiés dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation dans la *Gazette du Canada Partie I* du 13 juin 1998. On a estimé que les coûts que devraient assumer les plaisanciers seraient aux environs de 10 \$ à 30 \$ échelonnés sur une période de mise en œuvre de dix ans et ce, en se basant sur un examen obligatoire des connaissances ou sur un cours de sécurité nautique. La valeur actuelle des coûts sur une période de dix ans a été évaluée à un montant oscillant entre 15,3 et 46 millions \$ suivant les coûts de chacun des cours ou de l'examen utilisé.

The possible decline in boating activity that could be expected to result from the increased cost as represented by a decrease in sales and revenue in the boat rental and marina industry is estimated at between \$378,000 and \$1.3m per year, again depending upon the cost basis used.

The benefits of improved recreational boating operator proficiency are expected to be reductions in the number of boating accidents and related fatalities, injuries and property damage. Due to the lack of data on injuries and property damage, only the benefits associated with the reduction in fatalities were estimated. Only data for boating related fatalities for 1995 was used as the year-to-year variation appears to be relatively small. The number of preventable deaths was adjusted by taking into account that accident statistics generally indicate that uneducated boaters experience five times as many fatalities as educated boaters. At a value of \$1.5 million (1991 dollars) per prevented fatality, the present value of prevented fatalities over the 10-year implementation period is \$204.2 million. In addition, at the end of the implementation period, there will be an ongoing annual benefit of \$76.5 million.

A comparison of the present value of the benefits and costs examined in the analysis by Consulting and Audit Canada leads to the conclusion that, on the most conservative basis, benefits amounting to \$204m represent 4.4 times the upper end costs of \$46m.

Consultation

The nation-wide consultation plan carried out from 1995 to 1997 was followed by a transformation of the conclusions into concrete proposals in close collaboration with stakeholders. At a press conference of June 5, 1998, the Minister of Fisheries and Oceans announced the upcoming publication of the proposed Regulations in the *Canada Gazette* Part I. The proposed Regulations were published in the *Canada Gazette* on June 13, 1998 marking the beginning of a 75-day comment period. The publication in the *Canada Gazette* was supplemented by advertising efforts whereby a summary of the main provisions of the proposed regulations was placed in major newspapers across Canada. All responses received during the 75-day consultation period, which concluded August 28, 1998, were recorded and analysed.

The final consultation process stimulated a total of 312 responses, including faxes, letters and e-mail messages. A variety of opinions were expressed in respect of the proposed Regulations and boating safety in general. Of the total number of responses, 58.6% were in favour of the proposed Regulations. A further 19.5% expressed that they supported the Regulations with some qualifications on particular points. The remaining 21.9% was opposed to the implementation of the Regulations. This represents a total of 78.1% of respondents who supported the Regulations in whole or with some qualifications.

Le déclin en matière d'activité nautique qui pourrait être anticipé résultant de l'augmentation des coûts tel que représenté par un déclin des ventes et des recettes de l'industrie de la location d'embarcations et des marinas, est estimé à une somme allant de 378 000 à 1,3 million \$ par année suivant l'échelle des coûts utilisée.

On s'attend à ce que la compétence accrue des conducteurs d'embarcations de plaisance ait pour avantage de réduire le nombre d'accidents de navigation de plaisance, le nombre de décès, de blessures et de dommages à la propriété en résultant. Vu l'insuffisance des données sur les blessures et les dommages à la propriété, seuls les avantages associés à une diminution du nombre de pertes de vie ont pu être estimés. On a utilisé uniquement les données relatives aux pertes de vie survenues en 1995 étant donné que les écarts semblent être très faibles d'une année à l'autre. On a supposé que, parmi toutes les causes potentielles de décès, seuls les décès résultant d'abordages, d'embarcations ayant coulé ou s'étant renversées, pourraient être prévenus en améliorant la compétence des conducteurs. Le nombre de décès qui auraient pu être prévenus a donc été ajusté en fonction des statistiques sur les accidents qui indiquent généralement que les plaisanciers n'ayant reçu aucune formation subissent 5 fois plus d'accidents que les plaisanciers ayant reçu une formation. Si on considère qu'on économise 1,5 million \$ quand on parvient à prévenir un décès (en dollars 1991), la valeur actuelle associée à la prévention des décès sur la période de mise en œuvre de dix ans est de 204,2 millions \$. De plus, à la fin de la période de mise en œuvre, les avantages annuels permanents seraient de 76,5 millions \$.

En comparant la valeur actuelle des avantages et des coûts, Conseils et Vérification Canada en est venu à la conclusion que les avantages représentent 4,4 fois les coûts.

Consultations

Les consultations tenues à l'échelle nationale au cours des années 1995-1997 ont été suivies par la transformation des conclusions en des propositions concrètes établies en étroite collaboration avec les intervenants. Lors d'une conférence de presse tenue le 5 juin 1998, le ministre des Pêches et des Océans annonçait la prochaine publication de la réglementation proposée dans la *Gazette du Canada* Partie I. Celle-ci a donc été publiée le 13 juin 1998, marquant le début d'une période de consultation de 75 jours réservée aux commentaires du public. Au cours de cette période, des campagnes publicitaires énonçant un résumé des principales dispositions des changements proposés ont été menées dans les journaux à l'échelle nationale afin de compléter la publication dans la *Gazette du Canada*. Tous les commentaires reçus pendant cette période de consultation, qui se terminait le 28 août 1998, ont été enregistrés et analysés.

Le processus de consultation final s'est terminé avec quelque 312 réponses, y compris les télécopies, les lettres et les messages électroniques. Diverses opinions ont été exprimées relativement aux changements proposés et à la sécurité nautique en général. Sur le nombre total de réponses, 58,6 % favorisaient la réglementation proposée tandis que 19,5 % appuyaient la réglementation avec l'insertion de certaines précisions sur des points particuliers. Les 21,9 % restants étaient opposés à la mise en œuvre de la réglementation, ce qui se traduit par un total de 78,1 % de répondants appuyant la réglementation en entier ou avec quelques modifications.

The principal issues arising from the comments that were raised during the 75-day public comment period and the measures taken in the light of those comments can be summarized as follows.

Progressive Implementation

Concern was expressed about the progressive implementation of the competency requirements in three stages over a 10-year transitional period. While some comments were concerned that the transition was too short, many others considered it too long and suggested immediate implementation. The three stage 10-year transitional period was retained, however, the start of the first stage of the transition was adjusted to start on September 15, 1999. This will permit more adequate preparation time for all stakeholders as well as the delivery of an extensive nation-wide communication and public awareness program. The first group that will be required to obtain proof of competency will be those persons born after April 1, 1983, that is, under 16 years of age at the time of the entry into force of the Regulations. As of September 15, 1999, in order to operate a pleasure craft fitted with a motor, such persons will have to have proof of competency, such as a Pleasure Craft Operator Card or Rental Boat Safety Checklist.

The next group will be all other persons operating pleasure craft under 4 m in length. The date of application for this group will be September 15, 2002. The last date to apply will be September 15, 2009 at which time all operators of power-driven pleasure craft of any size fitted with a motor will be subject to the requirements.

The regulation published for public comment proposed an exemption for persons aged 55 and over at the time of entry into force of the Regulations. This proposal has been eliminated for two reasons. Firstly, there were significant concerns expressed that such a discriminatory exemption would infringe Charter rights. Secondly, during the consultation period, substantial opposition was raised against the exemption as it was not felt to make a positive contribution towards improved boating safety.

Implementation of the Age and Power Restrictions

The age and power restrictions are intended to enter into force completely on April 1, 1999, as part of the existing *Boating Restriction Regulations*. There was general support for these restrictions as proposed, although it is noted that a minority of comments questioned the specific ages and power levels established as thresholds. On balance it was concluded that changes to the thresholds were not justified and they therefore remain unchanged.

Geographic Application

The objective of the two regulatory proposals is to improve boating safety throughout Canada. However, more time is needed to implement these changes in the Northwest Territories and the new Territory of Nunavut that is about to be created in early 1999. The Department of Fisheries and Oceans will undertake efforts with the territorial governments to develop strategies to respond to the unique challenges in these areas.

Les principales questions dérivant des commentaires reçus au cours de la période de consultation de 75 jours et les mesures prises en fonction des commentaires relevés peuvent se résumer ainsi :

Mise en œuvre progressive

Des inquiétudes touchant la mise en œuvre progressive en trois phases sur une période de dix ans des prescriptions en matière de compétence des conducteurs ont été exprimées. Bien que certains commentaires relevés jugeaient que la période de transition était trop courte, d'autres la jugeaient trop longue et auraient souhaiter une mise en œuvre immédiate. On a retenu la période de transition étalée sur trois ans et le début de la première étape est prévu pour le 15 septembre 1999. Ce délai permettra aux intervenants de mieux se préparer et favorisera, à l'échelle nationale, un programme exhaustif de communication et de sensibilisation du public. Le premier groupe qui se verra dans l'obligation d'obtenir une preuve de compétence sera celui des personnes nées après le 1^{er} avril 1983, c'est-à-dire, celles âgées de moins de seize ans au moment de l'entrée en vigueur de la réglementation. À compter du 15 septembre 1999, pour exploiter une embarcation de plaisance munie d'un moteur, ces personnes devront être en mesure de démontrer leur compétence soit, en présentant une carte de conducteur d'embarcation de plaisance, soit une liste de vérification de sécurité pour bateaux de location. Le prochain groupe assujéti à cette exigence comprendra toutes les personnes conduisant une embarcation de plaisance d'une longueur inférieure à 4 m.

Le 15 septembre 2002 est la date de demande visée pour ce groupe. La dernière date prévue pour faire la demande est le 15 septembre 2009 soit la date à laquelle tous les conducteurs d'embarcations de plaisance propulsées par un moteur seront assujétis à ces exigences.

Une clause dans le projet de règlement qui prévoyait une exemption pour toute personne qui avait 55 ans ou plus à la date de l'entrée en vigueur du règlement a été enlevée. Il y deux raisons pour cette modification. Premièrement, la question a été soulevée qu'une telle clause soit discriminatoire et conséquemment en contravention des provisions de la Charte. Deuxièmement, lors de la période de consultation un grand nombre de commentaires ont opposé cette clause qui ne contribuait pas à l'amélioration de la sécurité nautique.

Mise en œuvre des restrictions en matière d'âge et de puissance

Les restrictions relatives à l'âge et à la puissance doivent entrer en vigueur le 1^{er} avril 1999 comme faisant partie du *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*. Ces restrictions, telles que proposées, ont fait l'unanimité bien qu'une minorité de commentaires cernaient l'âge et les niveaux de puissance établis comme barème. Il a été conclu que les changements de barème n'étaient pas justifiés et, par conséquent, sont demeurés inchangés.

Application géographique

Ces deux propositions réglementaires visent l'amélioration de la sécurité nautique partout au Canada. Toutefois, il faut se pencher plus longuement sur ces questions pour arriver à un consensus dans les Territoires du Nord-Ouest et dans celui du nouveau Nunavut qui sera créé au début de 1999. Le ministère des Pêches et des Océans entreprendra des négociations avec les gouvernements territoriaux pour élaborer des stratégies lui permettant de répondre aux défis soulevés.

Training for remote areas

An issue was raised as to the likely difficulty of obtaining training and testing in areas where it would be difficult to provide such services economically because of their remoteness and low population density. This matter is more appropriately an issue of implementation rather than a regulatory issue and it has been addressed in the *Boating Safety Course Standard*.

In respect of course provision, accredited course providers will be permitted to provide courses by correspondence or through any other reasonable distance-learning delivery methods. As regards the testing, the accredited course provider will be permitted to nominate a proctor in a remote community to administer the CCG-accredited test according to Coast Guard guidelines. These provisions will provide greater flexibility as to the circumstances of testing and will provide greater access to boating education for all of Canada. Nevertheless, it will be important to continue monitoring progress on the establishment of training capacity to meet the demands and to address difficulties in respect of accessibility of training in remote areas.

Implementation in respect of aboriginal population concerns

Responses were received from organisations and individuals representing aboriginal groups. The specific concerns raised were with respect to treaty rights and potential impacts on aboriginal daily life. It is to be noted that the application of the Regulations is limited to pleasure craft. The Regulations were not intended to specifically apply to aboriginal groups or any other individuals who use a boat for the requirements of their daily life including subsistence fishing. In order to remove any possible ambiguity, both sets of Regulations now specifically state that their application is limited to pleasure craft used for recreational purposes.

Implementation of these Regulations is considered to be an important first step in the right direction to improve boating safety. It is intended to work towards broader application of this regulatory program in direct consultation with affected stakeholders, including aboriginal groups. Existing and new non-regulatory programs will also continue to be important components of a comprehensive boating safety program.

Compliance and Enforcement

It is intended that during phase-in of mandatory operator competency over 10 years, a key element of the compliance assurance strategy will be an extensive national communications program. This will indicate clearly the details of the Regulations and clearly set out the fundamental aim of the Regulations to raise overall boating safety and encourage responsible behaviour and compliance.

As with all existing Regulations that apply to pleasure craft, enforcement will continue to be ensured by peace officers, the majority of whom are police officers employed and governed by the Royal Canadian Mounted Police, provincial police forces such as the Ontario Provincial Police and the Sûreté de Québec and municipal police forces. Enforcement will therefore be done by way of summary conviction and ticketing through charges laid

Formation pour les régions éloignées

On a soulevé le problème que pourrait poser l'établissement d'une formation et d'accréditation au moyen d'un examen pour les régions éloignées étant donné que la prestation de tels services serait trop coûteuse compte tenu de leur éloignement et du peu de population. Cette question est davantage une question de mise en œuvre plutôt qu'une question réglementaire et a été traitée dans la *Norme d'un cours de sécurité nautique*.

Les titulaires du cours auront la possibilité de donner des cours par correspondance ou par tout autre moyen de cours à extension. Quant à l'examen, le titulaire du cours aura le loisir de nommer un surveillant pour donner l'accréditation de l'examen selon les directives de la Garde côtière canadienne. Ces dispositions permettront une plus grande flexibilité pour la préparation de l'examen et permettra que tous les Canadiens soient mieux éclairés en matière de navigation. Malgré tout, il faudra continuer à surveiller de près les progrès concernant l'établissement de possibilités de formation afin de répondre aux demandes et pour traiter les difficultés relatives à l'accessibilité en matière de formation dans les régions éloignées.

Mise en œuvre relative aux inquiétudes exprimées par la population autochtone

Des représentants de groupes et associations autochtones ont répondu pour exprimer leurs inquiétudes touchant les droits de traités et pour souligner qu'ils craignent les incidences que ces modifications pourraient avoir sur leur quotidien. Il faut noter que l'application du règlement est limité aux embarcations de plaisance. Il n'était pas prévu que le règlement s'applique implicitement aux groupes autochtones ou à tout autre particulier qui doit se servir d'une embarcation dans l'usage quotidien de ses fonctions, y compris la pêche comme moyen de subsistance. Afin d'enrayer toute ambiguïté, les deux mesures réglementaires stipulent clairement que leur application se limite aux embarcations de plaisance utilisées à des fins récréatives.

La mise en œuvre de ces règlements est une première étape visant l'amélioration de la sécurité nautique. Elle se veut le fondement d'une application plus étendue du programme réglementaire élaboré en consultation directe avec les intervenants touchés, y compris les groupes autochtones. Les programmes existants ainsi que ceux qui ne sont pas réglementaires continueront d'être une composante importante d'un programme exhaustif en matière de sécurité nautique.

Conformité et application

On s'attend à ce qu'au cours de la période d'introduction échelonnée sur dix ans touchant la compétence obligatoire des conducteurs, une composante-clé de la stratégie concernant la conformité à la réglementation, repose sur l'élaboration d'un programme national de communication dans lequel seront énumérés les changements établis et énoncera clairement le but premier des mesures réglementaires lequel vise, dans l'ensemble, la sécurité nautique et incite à un comportement responsable et à la conformité.

Comme avec tous les règlements existants qui s'appliquent aux embarcations de plaisance, l'application sera assurée par des agents de la paix dont la majorité sont des policiers de la Gendarmerie royale du Canada, des corps policiers provinciaux comme la Police provinciale de l'Ontario (OPP), la Sûreté de Québec, ou de corps policiers municipaux. Le mécanisme d'application demeurera le même : on utilisera la déclaration

by these peace officers under the *Boating Restriction Regulations* and the *Contraventions Regulations*. The Office of Boating Safety of the Canadian Coast Guard will continue to work with all its boating safety partners in order to improve boating safety by exploring partnership opportunities that can enhance compliance and enforcement.

Contact

Michel Berthiaume, AWEF
Small Vessel Partnerships Project
Rescue, Safety and Environmental Response
Canadian Coast Guard
Department of Fisheries and Oceans
5th Floor, 200 Kent Street
Ottawa, Ontario
K1A 0E6
Telephone: (613) 990-2757

sommaire de culpabilité et la délivrance de billets de contravention faisant suite au dépôt d'accusations par les agents de la paix précités en vertu du *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux* et du *Règlement sur les contraventions*. Le bureau de la Garde côtière canadienne continuera d'exercer ses pouvoirs de concert avec ses partenaires en matière de sécurité nautique afin d'améliorer la sécurité nautique en explorant les possibilités de partenariat favorisant la conformité et l'exécution.

Personne-ressource

Michel Berthiaume, AWEF
Projet de partenariats relatif aux petits bâtiments
Sauvetage, sécurité et intervention environnementale
Garde côtière canadienne
Ministère des Pêches et des Océans
5^e étage, 200, rue Kent
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6
Téléphone : (613) 990-2757

Registration
SOR/99-53 15 January, 1999

CANADA SHIPPING ACT

Competency of Operators of Pleasure Craft Regulations

P.C. 1999-11 15 January, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport and the Minister of Fisheries and Oceans, pursuant to section 562^a of the *Canada Shipping Act*, hereby makes the annexed *Competency of Operators of Pleasure Craft Regulations*.

COMPETENCY OF OPERATORS OF PLEASURE CRAFT REGULATIONS

INTERPRETATION

1. The definitions in this section apply in these Regulations.

“Boating Safety Course Completion Card” means a card issued, by a person who provided a boating safety course in Canada, to a person who successfully completed the course before April 1, 1999. (*carte de réussite d'un cours de sécurité nautique*)

“CCG-accredited course” means a series of lessons in respect of boating safety that has been accredited by the Canadian Coast Guard in accordance with section 6. (*cours agréé GCC*)

“CCG-accredited test” means a test that has been accredited by the Canadian Coast Guard in accordance with section 7. (*examen agréé GCC*)

“operate” means the action of controlling the speed and course of a pleasure craft. (*conduire*)

“Pleasure Craft Operator Card” means a document issued to a person by the administrator of a CCG-accredited test which attests that the person has passed the test in accordance with paragraph 4(1)(a). (*carte de conducteur d'embarcation de plaisance*)

“proof of age” means a Pleasure Craft Operator Card, birth certificate, baptismal certificate, passport, driver's licence or other official document that sets out the person's date of birth. (*preuve d'âge*)

“proof of competency” means a Pleasure Craft Operator Card, a Boating Safety Course Completion Card, a rental boat safety checklist, proof of the successful completion of a boating safety course, or a certificate or other document pertaining to boating safety knowledge, as required under section 4. (*preuve de compétence*)

“proof of residency” means a passport, driver's licence or other official government document that sets out a person's place of residence. (*preuve de résidence*)

APPLICATION

2. (1) These Regulations apply in respect of pleasure craft that are fitted with a motor and that are operated for recreational purposes in Canadian waters, other than the waters of the Northwest Territories and Nunavut.

(2) These Regulations do not apply in respect of seaplanes.

^a R.S., c. 6 (3rd Supp.), s. 77

Enregistrement
DORS/99-53 15 janvier 1999

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance

C.P. 1999-11 15 janvier 1999

Sur recommandation du ministre des Transports et du ministre des Pêches et des Océans et en vertu de l'article 562^a de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LA COMPÉTENCE DES CONDUCTEURS D'EMBARCATIONS DE PLAISANCE

DÉFINITIONS

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

« carte de conducteur d'embarcation de plaisance » Document délivré par l'administrateur d'un examen agréé GCC qui atteste que le titulaire a réussi l'examen conformément à l'alinéa 4(1)a). (*Pleasure Craft Operator Card*)

« carte de réussite d'un cours de sécurité nautique » Carte délivrée à la personne ayant réussi un cours sur la sécurité nautique au Canada avant le 1^{er} avril 1999 par la personne qui a donné le cours. (*Boating Safety Course Completion Card*)

« conduire » Contrôler la vitesse et la direction d'une embarcation de plaisance. (*operate*)

« cours agréé GCC » Série de leçons portant sur la sécurité nautique agréée par la Garde côtière canadienne aux termes de l'article 6. (*CCG-accredited course*)

« examen agréé GCC » Examen agréé par la Garde côtière canadienne aux termes de l'article 7. (*CCG-accredited test*)

« preuve d'âge » Carte de conducteur d'embarcation de plaisance, certificat de naissance, certificat de baptême, passeport, permis de conduire ou autre document officiel qui fait état de la date de naissance d'une personne. (*proof of age*)

« preuve de compétence » Carte de conducteur d'embarcation de plaisance, carte de réussite d'un cours de sécurité nautique, liste de vérification de sécurité pour bateaux de location, preuve de la réussite d'un cours sur la sécurité nautique ou tout autre certificat ou document concernant les connaissances en sécurité nautique, visés à l'article 4. (*proof of competency*)

« preuve de résidence » Passeport, permis de conduire ou autre document officiel délivré par un gouvernement qui fait état du lieu de résidence d'une personne. (*proof of residency*)

APPLICATION

2. (1) Le présent règlement s'applique à toute embarcation de plaisance munie d'un moteur qu'une personne conduit à des fins récréatives dans les eaux canadiennes, sauf celles des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut.

(2) Le présent règlement ne s'applique pas aux hydravions.

^a L.R., ch. 6 (3^e suppl.), art. 77

PROHIBITIONS

3. (1) Subject to subsection (2) and section 5, no person shall operate a pleasure craft unless the person

- (a) is competent to operate the pleasure craft in accordance with section 4; and
- (b) has proof of competency and proof of age on board the pleasure craft.

(2) Subsection (1) does not apply to a person who

- (a) is operating the pleasure craft under the supervision of an instructor, as part of a CCG-accredited course; or
- (b) is not a resident of Canada and whose pleasure craft is in Canada for less than 45 consecutive days.

(3) A person referred to in paragraph (2)(b) or 4(2)(b) shall not operate a pleasure craft without proof of residency on board the pleasure craft.

COMPETENCY

4. (1) Subject to subsection (2), a person is competent to operate a pleasure craft

- (a) if the person has passed a CCG-accredited test with a mark of at least 75 per cent and has received a Pleasure Craft Operator Card from the test administrator;
- (b) if the person had successfully completed a boating safety course in Canada before April 1, 1999 and has a Boating Safety Course Completion Card or other written proof of that completion;
- (c) in the case of a rented pleasure craft,
 - (i) only for the rental period, if both the person who makes the pleasure craft available for rent and the person who will operate the pleasure craft complete and sign before the pleasure craft is operated, a rental boat safety checklist that contains the information referred to in section 8, or
 - (ii) if the person meets the condition set out in paragraph (a) or (b).

(2) A person who is not a resident of Canada is competent to operate a pleasure craft if the person

- (a) has proof of competency as set out in subsection (1); or
- (b) has been issued a certificate or other similar document by the person's state or country of residence attesting that the person has acquired the boating safety knowledge required by the state or country.

TRANSITIONAL PROVISIONS

5. Subsection 3(1) and section 4 apply

- (a) beginning on September 15, 1999, to a person born after April 1, 1983 who operates a pleasure craft;
- (b) beginning on September 15, 2002, to a person born before April 2, 1983 who operates a pleasure craft that is less than 4 m in length; and
- (c) beginning on September 15, 2009, to a person born before April 2, 1983 who operates a pleasure craft of any length.

INTERDICTIONS

3. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et de l'article 5, il est interdit à quiconque de conduire une embarcation de plaisance à moins :

- a) d'avoir la compétence requise pour le conduire, conformément à l'article 4;
- b) d'avoir une preuve de compétence et une preuve d'âge à bord de cette embarcation.

(2) Sont soustraites à l'application du paragraphe (1) :

- a) la personne qui conduit l'embarcation de plaisance sous la surveillance d'un instructeur dans le cadre d'un cours agréé GCC;
- b) la personne qui n'est pas un résident canadien et dont l'embarcation de plaisance se trouve au Canada pendant moins de 45 jours consécutifs.

(3) Il est interdit à la personne visée à l'alinéa (2)b) ou 4(2)b) de conduire l'embarcation de plaisance à moins d'avoir une preuve de résidence à bord de celle-ci.

COMPÉTENCE

4. (1) Sous réserve du paragraphe (2), une personne a la compétence requise pour conduire une embarcation de plaisance, selon le cas :

- a) si elle a subi un examen agréé GCC pour lequel elle a obtenu une note de passage d'au moins 75 pour cent et que la personne ayant administré l'examen lui a remis une carte de conducteur d'embarcation de plaisance;
- b) si elle a réussi un cours sur la sécurité nautique au Canada avant le 1^{er} avril 1999 et possède une carte de réussite d'un cours de sécurité nautique ou toute autre preuve écrite à cet effet;
- c) dans le cas d'une embarcation louée :
 - (i) uniquement pour la durée de la période de location, si elle et le locateur remplissent et signent, avant l'utilisation de l'embarcation, une liste de vérification de sécurité pour bateaux de location contenant les renseignements visés à l'article 8,
 - (ii) si elle remplit l'exigence prévue aux alinéas a) ou b).

(2) La personne qui n'est pas un résident canadien a la compétence requise pour conduire une embarcation de plaisance si, selon le cas :

- a) elle possède une preuve de compétence visée au paragraphe (1);
- b) son État ou pays de résidence lui a délivré un certificat ou autre document semblable attestant qu'elle a acquis les connaissances en sécurité nautique exigées par l'État ou le pays.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

5. Le paragraphe 3(1) et l'article 4 s'appliquent aux personnes suivantes :

- a) à compter du 15 septembre 1999, celles nées après le 1^{er} avril 1983 qui conduisent une embarcation de plaisance;
- b) à compter du 15 septembre 2002, celles nées avant le 2 avril 1983 qui conduisent une embarcation de plaisance d'une longueur de moins de 4 m;
- c) à compter du 15 septembre 2009, celles nées avant le 2 avril 1983 qui conduisent une embarcation de plaisance de toute longueur.

CCG-ACCREDITED COURSES

6. (1) A person shall apply for the accreditation of a boating safety course by making a written request and submitting 4 copies of the course to the Canadian Coast Guard.

(2) The Canadian Coast Guard may accredit, as a CCG-accredited course, a course that

- (a) defines boating terms and expressions;
- (b) describes the responsibilities of the operators of pleasure craft, including the requirement to have the appropriate equipment and charts, maps and other documents on board the pleasure craft;
- (c) sets out safety procedures to be followed by operators and occupants of pleasure craft, including appropriate responses to boating emergencies and other situations;
- (d) sets out general boating safety knowledge; and
- (e) reviews these Regulations and the provisions of the following statutes and regulations relating to the matters referred to in paragraphs (a) to (c), as applicable:
 - (i) the *Canada Shipping Act*,
 - (ii) the *Contraventions Act* and regulations made under it, as they pertain to contraventions of the *Canada Shipping Act* and regulations made under it,
 - (iii) the *Criminal Code*,
 - (iv) the *Boating Restriction Regulations*,
 - (v) the *Charts and Nautical Publications Regulations, 1995*,
 - (vi) the *Collision Regulations*, and
 - (vii) the *Small Vessel Regulations*.

(3) The Canadian Coast Guard may

- (a) suspend the accreditation of any boating safety course where the course no longer meets the criteria set out in subsection (2); and
- (b) reinstate the accreditation where the reasons for the suspension have been remedied.

CCG-ACCREDITED TEST

7. (1) A person who has had a course accredited under section 6 may apply for accreditation of a boating safety test by making a written request and submitting 4 copies of the test to the Canadian Coast Guard.

(2) The Canadian Coast Guard may accredit, as a CCG-accredited test, a test that

- (a) uses association items, multiple-choice questions or short-answer questions; and
- (b) includes at least
 - (i) 9 items or questions on the matters referred to in paragraphs 6(2)(a) and (e),
 - (ii) 9 items or questions on the matter referred to in paragraphs 6(2)(b) and (e),
 - (iii) 12 items or questions on the matters referred to in paragraphs 6(2)(c) and (e), and
 - (iv) 6 items or questions on the matter referred to in paragraph 6(2)(d).

(3) A CCG-accredited test shall be supervised for its duration by the person referred to in subsection (1) or by the person's representative.

COURS AGRÉÉ GCC

6. (1) La demande d'agrément d'un cours de sécurité nautique est présentée par écrit à la Garde côtière canadienne et est accompagnée de quatre copies du cours.

(2) La Garde côtière canadienne peut agréer, à titre de cours agréé GCC, le cours qui porte sur ce qui suit :

- a) le sens des termes de navigation;
- b) les responsabilités des conducteurs d'embarcations de plaisance, y compris l'obligation d'avoir à bord l'équipement approprié et les cartes — marines et géographiques — et autres documents utiles;
- c) les pratiques de sécurité que doivent suivre les conducteurs et les occupants d'embarcations de plaisance, y compris les mesures à prendre en cas d'urgence et dans d'autres situations;
- d) les connaissances générales sur la sécurité nautique;
- e) le présent règlement et les dispositions des textes suivants qui s'appliquent aux matières visées aux alinéas a) à c) :
 - (i) la *Loi sur la marine marchande du Canada*,
 - (ii) les dispositions de la *Loi sur les contraventions* et de ses règlements qui portent sur les contraventions à la *Loi sur la marine marchande du Canada* et à ses règlements,
 - (iii) le *Code criminel*,
 - (iv) le *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*,
 - (v) le *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995)*,
 - (vi) le *Règlement sur les abordages*,
 - (vii) le *Règlement sur les petits bâtiments*.

(3) La Garde côtière canadienne peut :

- a) suspendre l'agrément d'un cours de sécurité nautique si celui-ci ne répond plus aux exigences prévues au paragraphe (2);
- b) rétablir l'agrément du cours si la situation à l'origine de la suspension a été corrigée.

EXAMEN AGRÉÉ GCC

7. (1) La demande d'agrément d'un examen sur la sécurité nautique est présentée par écrit à la Garde côtière canadienne par la personne qui a fait accréditer un cours selon l'article 6 et est accompagnée de quatre copies de l'examen.

(2) La Garde côtière canadienne peut agréer, à titre d'examen agréé GCC, l'examen qui comporte les éléments suivants :

- a) des points à compléter par appariement, des questions à choix multiples ou des questions à réponse courte;
- b) au moins :
 - (i) neuf points ou questions sur les matières visées aux alinéas 6(2)(a) et (e),
 - (ii) neuf points ou questions sur les matières visées aux alinéas 6(2)(b) et (e),
 - (iii) douze points ou questions sur les matières visées aux alinéas 6(2)(c) et (e),
 - (iv) six points ou questions sur la matière prévue à l'alinéa 6(2)(d);

(3) L'examen agréé GCC est supervisé pendant sa durée par la personne visée au paragraphe (1) ou par son représentant.

- (4) The Canadian Coast Guard may
- (a) suspend the accreditation of any boating safety test where the test
- (i) no longer meets the criteria set out in subsection (2),
 - (ii) is being administered in a manner that results in the examinee not being tested in accordance with those criteria, or
 - (iii) is not being administered in accordance with subsection (3); and
- (b) reinstate the accreditation where the reasons for the suspension have been remedied.

RENTAL BOAT SAFETY CHECKLIST

8. A person who makes a pleasure craft available for rent must include, in a rental boat safety checklist, a statement that they have given to the persons who will operate the pleasure craft information pertaining to

- (a) the operation of the pleasure craft;
- (b) the principal boating safety rules; and
- (c) the geographic features and hazards in the area in which the pleasure craft will be operated.

COMING INTO FORCE

9. These Regulations come into force on April 1, 1999.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 391, following SOR/99-52.

- (4) La Garde côtière canadienne peut :
- a) suspendre l'agrément d'un examen sur la sécurité nautique si celui-ci, selon le cas :
- (i) ne répond plus aux exigences prévues au paragraphe (2),
 - (ii) est administré de manière que l'intéressé ne le subit pas en conformité avec ces exigences,
 - (iii) n'est pas administré en conformité avec le paragraphe (3);
- b) rétablir l'agrément de l'examen si la situation à l'origine de la suspension a été corrigée.

LISTE DE VÉRIFICATION DE SÉCURITÉ POUR BATEAUX DE LOCATION

8. Le locateur d'une embarcation de plaisance doit inclure, dans une liste de vérification de sécurité pour bateaux de location, une déclaration attestant qu'il a donné aux personnes qui conduiront l'embarcation des renseignements sur :

- a) le fonctionnement de l'embarcation;
- b) les principales règles de sécurité nautique;
- c) les caractéristiques géographiques et les dangers que présente le secteur où l'embarcation sera utilisée.

ENTRÉE EN VIGUEUR

9. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 1999.

N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 391, suite au DORS/99-52.

Registration
SOR/99-54 15 January, 1999

CANADA SHIPPING ACT

Regulations Amending the Small Vessel Regulations

P.C. 1999-12 15 January, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport and the Minister of Fisheries and Oceans, pursuant to sections 108, 338^a, 405^b, 478 and 562^c of the *Canada Shipping Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Small Vessel Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE SMALL VESSEL REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The heading before section 2 and sections 2 to 6¹ of the *Small Vessel Regulations*² are replaced by the following:

INTERPRETATION

2. The definitions in this section apply in these Regulations.
- “Act” means the *Canada Shipping Act*. (*Loi*)
- “approved” means approved in accordance with these Regulations. (*approuvé*)
- “bailer” means a container capable of removing water from a pleasure craft that meets the applicable standards set out in Schedule III. (*écupe*)
- “boat safety equipment” includes a manual propelling device, anchor, bailer, water pump, fire extinguisher, line, cable, rope, chain, bilge-pumping arrangement, axe, bucket and fire pump. (*équipement de sécurité de bateau*)
- “capacity plate” means a plate issued in respect of a serially produced vessel that is marked in the manner and indicates the information described in paragraph 23(1)(b). (*plaque de capacité*)
- “conformity plate” means a plate that is marked in the manner described in paragraph 23(1)(a). (*plaque de conformité*)
- “construction standards” means
- (a) in respect of a small vessel constructed in the period beginning on August 1, 1975 and ending on November 9, 1978, the *Construction Standards for Pleasure Craft*, issued in 1974 by the Department of Transport; and
- (b) in respect of any other small vessel, *Construction Standards for Small Vessels*, TP 1332, issued by the Department of Transport, as they read on the day construction of the vessel began. (*normes de construction*)
- “design waterline”, in respect of a pleasure craft, means the waterline at the recommended maximum gross load capacity. (*ligne de flottaison en charge*)

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

^b S.C. 1998, c. 16, s. 23(1)

^c R.S., c. 6 (3rd Supp.), s. 77

¹ SOR/95-536; SOR/80-443; SOR/80-191

² C.R.C., c. 1487

Enregistrement
DORS/99-54 15 janvier 1999

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Règlement modifiant le Règlement sur les petits bâtiments

C.P. 1999-12 15 janvier 1999

Sur recommandation du ministre des Transports et du ministre des Pêches et des Océans et en vertu des articles 108, 338^a, 405^b, 478 et 562^c de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les petits bâtiments*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS

MODIFICATIONS

1. L'intertitre précédant l'article 2 et les articles 2 à 6¹ du *Règlement sur les petits bâtiments*² sont remplacés par ce qui suit :

DÉFINITIONS

2. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.
- « appareil de signalisation sonore » Appareil de signalisation sonore conforme aux normes applicables prévues au *Règlement sur les abordages*. (*sound-signalling appliance*)
- « approuvé » Qualifie ce qui est approuvé conformément au présent règlement. (*approved*)
- « bâtiment à propulsion mécanique » Tout bâtiment qui est mû par une machine et dont la coque comporte des découpures dans le tableau, un arrière en « V » ou des puits moteurs ou qui est autrement conçu pour être mû par une machine. (*power-driven vessel*)
- « compétition officielle » Compétition ou régates organisée par une fédération sportive ou par un club ou un organisme affilié à une telle fédération. (*official competition*)
- « derniers préparatifs » Dans le cas d'une compétition officielle, activités préparatoires qui sont entreprises sur le lieu de la compétition aux jours et heures spécifiés par les organisateurs de la compétition. (*final preparation*)
- « dispositif de propulsion manuelle » Une paire d'avirons, une pagaie ou tout autre instrument pouvant être utilisé manuellement pour mouvoir le bateau. (*manual propelling device*)
- « dispositif de remontée à bord » Dans le cas d'un petit bâtiment, échelle, harnais de levage ou autre dispositif, à l'exclusion de toute partie de l'unité de propulsion, destiné à aider les personnes à remonter à bord depuis l'eau. (*reboarding device*)
- « dispositif de signalisation sonore » Sifflet sans bille ou corne sonore à gaz comprimé ou électrique. (*sound-signalling device*)

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

^b L.C. 1998, ch. 16, par. 23(1)

^c L.R., ch. 6 (3^e suppl.), art. 77

¹ DORS/95-536; DORS/80-443; DORS/80-191

² C.R.C., ch. 1487

- “distress equipment” includes a watertight flashlight and pyrotechnic distress signals. (*équipement de détresse*)
- “engine power” means the engine power, in kilowatts, calculated in accordance with ISO 8665, *Marine Propulsion Engines and Systems — Power Measurements and Declarations*. (*puissance de moteur*)
- “final preparation”, in respect of an official competition, means activities to prepare for the competition that take place at the competition venue and during the times specified by the organizer of the competition. (*derniers préparatifs*)
- “formal training” means practice for an official competition under the supervision of a coach or official certified by a governing body. (*entraînement officiel*)
- “freeboard” means the minimum vertical distance at side between the gunwale and the design waterline. (*franc-bord*)
- “governing body” means a national water sport governing body
- (a) that publishes written rules and criteria respecting conduct and safety requirements during skill demonstrations, formal training or official competitions; and
 - (b) that
 - (i) certifies coaches and coaching programs,
 - (ii) certifies officials and programs for officials, or
 - (iii) recommends training and safety guidelines for certified coaches or officials. (*fédération sportive*)
- “length”, except in Part III, means
- (a) in the case of a registered vessel, the length shown in the Certificate of Registry;
 - (b) in the case of a licensed vessel, the length from the fore part of the head of the stem to the after part of the head of the stern post; and
 - (c) in the case of a vessel that is not registered or licensed, the horizontal distance measured between perpendiculars erected at the extreme ends of the outside of the hull. (*longueur*)
- “lifejacket” means a small vessel lifejacket, a standard lifejacket or a SOLAS type lifejacket. (*gilet de sauvetage*)
- “manual propelling device” means a set of oars, a paddle or any other apparatus that can be used manually by a person to propel a vessel. (*dispositif de propulsion manuelle*)
- “mile” means the international nautical mile of 1852 m. (*mille*)
- “navigation equipment” includes a sound-signalling appliance, a sound-signalling device and navigation lights. (*équipement de navigation*)
- “official competition” means a competition or regatta organized by a governing body or by a club or an organization that is affiliated with a governing body. (*compétition officielle*)
- “owner”, in respect of a small vessel, means a person who owns the small vessel. (*propriétaire*)
- “personal flotation device”, except in paragraph 16.08(b), means a buoyant life-saving apparatus other than a lifejacket, that is intended to be worn by a person and that meets the standards set out in section 1.3 of Schedule III. (*vêtement de flottaison individuel*)
- “personal protection equipment” includes a lifejacket, lifebuoy, personal flotation device, buoyant heaving line, reboarding device and lifting harness. (*équipement de protection individuelle*)
- “personal watercraft” means a water-jet driven vessel with an enclosed hull and no cockpit and a maximum length of 4 m, that is designed to be used by one or more persons while straddling, sitting, standing or kneeling. (*motomarine*)
- « écope » Contenant qui permet d’enlever l’eau d’une embarcation de plaisance et qui est conforme aux normes applicables prévues à l’annexe III. (*bailer*)
- « entraînement officiel » Pratique en vue d’une compétition officielle sous la surveillance d’un entraîneur ou d’un officiel agréé par une fédération sportive. (*formal training*)
- « équipement de détresse » Vise notamment la lampe de poche étanche et les signaux pyrotechniques de détresse. (*distress equipment*)
- « équipement de navigation » Vise notamment l’appareil de signalisation sonore, le dispositif de signalisation sonore et les feux de navigation. (*navigation equipment*)
- « équipement de protection individuelle » Vise notamment le gilet de sauvetage, la bouée de sauvetage, le vêtement de flottaison individuel, la ligne d’attrape flottante, le dispositif de remontée à bord et le harnais de levage. (*personal protection equipment*)
- « équipement de sécurité de bateau » Vise notamment le dispositif à propulsion manuelle, l’ancre, l’écope, la pompe à eau, l’extincteur d’incendie, la ligne, le câble, le cordage, la chaîne, l’installation d’épuisement de cale, la hache, le sceau et la pompe à incendie. (*boat safety equipment*)
- « fédération sportive » Organisme national de réglementation d’un sport nautique qui :
- a) publie par écrit des règles et critères relatifs aux exigences de conduite et de sécurité à respecter lors des démonstrations de compétences, de l’entraînement officiel et des compétitions officielles;
 - b) selon le cas :
 - (i) atteste la compétence des entraîneurs et les programmes d’entraînement,
 - (ii) atteste la compétence des officiels et les programmes qui leur sont destinés,
 - (iii) recommande des lignes directrices sur l’entraînement et la sécurité à l’intention des entraîneurs et des officiels agréés. (*governing body*)
- « franc-bord » La distance verticale minimale en abord entre le plat-bord et la ligne de flottaison en charge. (*freeboard*)
- « gilet de sauvetage » Gilet de sauvetage pour petit bâtiment, gilet de sauvetage normalisé ou gilet de sauvetage SOLAS. (*lifejacket*)
- « gilet de sauvetage normalisé » Gilet de sauvetage conforme aux normes établies à l’article 1.2 de l’annexe III. (*standard life-jacket*)
- « gilet de sauvetage pour petit bâtiment » Gilet de sauvetage conforme aux normes établies à l’article 1 de l’annexe III. (*small vessel lifejacket*)
- « gilet de sauvetage SOLAS » Gilet de sauvetage conforme aux normes établies à l’article 1.1 de l’annexe III. (*SOLAS type life-jacket*)
- « ligne de flottaison en charge » Ligne de flottaison d’une embarcation de plaisance à la capacité de charge brute maximale recommandée. (*design waterline*)
- « Loi » La Loi sur la marine marchande du Canada. (*Act*)
- « longueur » Sauf dans la partie III :
- a) dans le cas d’un bâtiment immatriculé, la longueur figurant au certificat d’immatriculation;
 - b) dans le cas d’un bâtiment muni d’un permis, la longueur à partir de la partie avant de la tête de l’étrave jusqu’à la partie arrière de la tête de l’étambot;

- “plate” means a capacity plate, conformity plate or single vessel plate. (*plaque*)
- “power-driven vessel” means a vessel that is propelled by machinery, the hull of which is designed by means of transom cut-outs, V-sterns or engine wells so that the vessel can be propelled by machinery or that is otherwise designed to be propelled by machinery. (*bâtiment à propulsion mécanique*)
- “reboarding device”, in respect of a small vessel, means a ladder, lifting harness or other apparatus that does not include any part of the vessel’s propulsion unit and that assists persons in gaining access to the vessel from the water. (*dispositif de remontée à bord*)
- “recommended”, in respect of maximum gross load capacity, maximum number of persons or safe limits of engine power of a pleasure craft, means calculated in accordance with the applicable formula set out in the construction standards. (*recommandé*)
- “safety craft” means a boat, aircraft or other means of transport with a crew on board that is used for surveillance and life-guarding activities during formal training or official competitions. (*véhicule de secours*)
- “sailboard” means a pleasure craft that has a totally enclosed hull fitted with a free-standing mast that attaches to the hull through a universal joint and that is propelled by sail and not machinery. (*planche à voile*)
- “serially produced”, in respect of a pleasure craft, means constructed as one of at least five pleasure craft of identical dimensions by a boat builder or manufacturer within a period of five years. (*produit en série*)
- “single vessel plate” means a plate issued in respect of a vessel that is not serially produced, that is marked in the manner and indicates the information described in paragraph 23(1)(c) or is marked in the manner described in paragraph 23(1)(d). (*plaque de bâtiment hors série*)
- “small vessel” means a vessel in respect of which these Regulations apply, as set out in section 3. (*petit bâtiment*)
- “small vessel lifejacket” means a lifejacket that meets the standards set out in section 1 of Schedule III. (*gilet de sauvetage pour petit bâtiment*)
- “SOLAS type lifejacket” means a lifejacket that meets the standards set out in section 1.1 of Schedule III. (*gilet de sauvetage SOLAS*)
- “sound-signalling appliance” means a sound-signalling appliance that meets the applicable standards set out in the *Collision Regulations*. (*appareil de signalisation sonore*)
- “sound-signalling device” means a pealless whistle or a compressed gas or electric horn. (*dispositif de signalisation sonore*)
- “standard lifejacket” means a lifejacket that meets the standards set out in section 1.2 of Schedule III. (*gilet de sauvetage normalisé*)
- c) dans le cas d’un bâtiment non immatriculé ni muni d’un permis, la distance horizontale mesurée entre des perpendiculaires tirées aux points extrêmes de la paroi extérieure de la coque. (*length*)
- « mille » Le mille marin international correspondant à 1 852 m. (*mile*)
- « motomarine » Bâtiment à coque fermée, hydropropulsé, mesurant au plus 4 m de longueur et sans cockpit, conçu pour être utilisé par une ou plusieurs personnes assises, debout, à genoux ou à califourchon. (*personal watercraft*)
- « normes de construction »
- a) Dans le cas d’un petit bâtiment construit au cours de la période commençant le 1^{er} août 1975 et se terminant le 9 novembre 1978, les *Normes de construction pour embarcations de plaisance*, publiées par le ministère des Transports en 1974;
- b) dans le cas de tout autre petit bâtiment, les *Normes de construction des petits bateaux*, TP 1332, publiées par le ministère des Transports, dans leur version en vigueur à la date où a commencé la construction du bâtiment. (*construction standards*)
- « petit bâtiment » Bâtiment visé par le présent règlement, selon l’article 3. (*small vessel*)
- « planche à voile » Embarcation de plaisance ayant une coque entièrement fermée, munie d’un mât autonome fixé à la coque à l’aide d’un joint universel et mue par une voile et non par une machine. (*sailboard*)
- « plaque » Plaque de capacité, plaque de conformité ou plaque de bâtiment hors série. (*plate*)
- « plaque de bâtiment hors série » Plaque délivrée à l’égard d’un bâtiment non produit en série qui porte la marque visée à l’alinéa 23(1)(c) et sur laquelle figurent les renseignements exigés à cet alinéa, ou qui porte la marque visée à l’alinéa 23(1)(d). (*single vessel plate*)
- « plaque de capacité » Plaque délivrée à l’égard d’un bâtiment produit en série qui porte la marque visée à l’alinéa 23(1)(b) et sur laquelle figurent les renseignements exigés à cet alinéa. (*capacity plate*)
- « plaque de conformité » Plaque portant la marque visée à l’alinéa 23(1)(a). (*conformity plate*)
- « produit en série » Qualifie une embarcation de plaisance d’une série d’au moins cinq embarcations de plaisance de dimensions identiques construites par un constructeur ou fabricant de bateaux au cours d’une période de cinq ans. (*serially produced*)
- « propriétaire » La personne qui possède un petit bâtiment. (*owner*)
- « puissance de moteur » Puissance de moteur, en kilowatts, calculée conformément à la norme ISO 8665, intitulée *Moteurs et systèmes de propulsion marins — Mesurage et déclaration de la puissance*. (*engine power*)
- « recommandé » À l’égard d’une embarcation de plaisance, qualifie sa capacité de charge brute maximale, le nombre maximal de personnes à bord ou les limites de sécurité de puissance de moteur qui sont calculés selon la formule applicable prévue dans les normes de construction. (*recommended*)
- « véhicule de secours » Bateau, aéronef ou autre moyen de transport qui est utilisé pour les activités de surveillance et de sauvetage lors de périodes d’entraînement officiel ou de compétitions officielles. (*safety craft*)

APPLICATION

3. (1) Subject to subsection (2), these Regulations, except Part I, apply in respect of the following small vessels:

- (a) a pleasure craft;
- (b) a vessel, other than a pleasure craft, that does not exceed 5 tons gross tonnage and that does not carry more than 12 passengers; and
- (c) a power-driven vessel that does not exceed 15 tons gross tonnage, that does not carry passengers and that is neither a pleasure craft nor a fishing vessel.

(2) These Regulations do not apply to floating devices that measure less than 2 m in length and that are not designed to be fitted with a motor.

PROHIBITION

4. (1) No person shall operate a small vessel unless

- (a) it carries the type and quantity of personal protection equipment, boat safety equipment, distress equipment and navigation equipment that are required by these Regulations; and
- (b) the equipment is in good working order.

(2) No owner or person entrusted by an owner with the care and operation of a pleasure craft shall allow another person to operate it unless

- (a) it carries the type and quantity of equipment referred to in paragraph (1)(a); and
- (b) the equipment is in good working order.

STANDARDS AND APPROVAL

5. (1) Any lifejacket, lifebuoy, life-saving cushion, personal flotation device, bailer, fire extinguisher or pyrotechnic distress signal referred to in Part II, IV or V that must be carried on a small vessel in accordance with these Regulations shall meet the applicable standards set out in Schedule III or such other standards that provide a level of safety that is equivalent to or higher than those standards.

(2) Any buoyant apparatus referred to in Part V that must be carried on a small vessel in accordance with these Regulations shall meet the applicable standards set out in the *Life Saving Equipment Regulations*.

6. (1) The Minister of Transport may approve a lifejacket, lifebuoy, life-saving cushion or pyrotechnic distress signal that is shown to meet the applicable standards referred to in subsection 5(1).

(2) The Minister of Fisheries and Oceans may approve a personal flotation device that is shown to meet the applicable standards referred to in subsection 5(1).

(3) Every personal flotation device that was approved by the Director of Ship Safety, Department of Transport before the coming into force of these Regulations and that bears a label

« vêtement de flottaison individuel » Sauf à l'alinéa 16.08b), engin de sauvetage flottant, autre qu'un gilet de sauvetage, qui est destiné à être porté par une personne et qui est conforme aux normes établies à l'article 1.3 de l'annexe III. (*personal flotation device*)

CHAMP D'APPLICATION

3. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement, partie I exceptée, s'applique aux petits bâtiments suivants :

- a) les embarcations de plaisance;
- b) les bâtiments, autres que les embarcations de plaisance, ayant une jauge brute maximale de 5 tonnes et ne transportant pas plus de 12 passagers;
- c) les bâtiments à propulsion mécanique qui ont une jauge brute maximale de 15 tonnes, qui ne transportent aucun passager et qui ne sont ni des embarcations de plaisance ni des bateaux de pêche.

(2) Le présent règlement ne s'applique pas aux engins flottants ayant moins de 2 m de longueur et n'étant pas conçus pour être munis d'un moteur.

INTERDICTIONS

4. (1) Il est interdit d'utiliser un petit bâtiment à moins :

- a) qu'il transporte à bord, en quantité suffisante selon le présent règlement, l'équipement de protection personnelle, l'équipement de sécurité de bateau, l'équipement de détresse et l'équipement de navigation exigés par celui-ci;
- b) que l'équipement soit en bon état.

(2) Le propriétaire d'une embarcation de plaisance, ou la personne à qui il en a confié la garde et l'utilisation, ne peut permettre à quiconque de l'utiliser, à moins que :

- a) ne soit à bord, en quantité suffisante, tout l'équipement visé au sous-alinéa (1)a);
- b) cet équipement soit en bon état.

NORMES ET APPROBATION

5. (1) Les gilets de sauvetage, bouées de sauvetage, coussins de sauvetage, vêtements de flottaison individuels, écopos, extincteurs d'incendie ou signaux pyrotechniques de détresse visés aux parties II, IV ou V qui sont exigés par le présent règlement doivent être conformes aux normes applicables prévues à l'annexe III ou à d'autres normes qui offrent un niveau de sécurité équivalent ou supérieur à celui de ces normes.

(2) Les engins flottants visés à la partie V qui doivent se trouver à bord d'un petit bâtiment conformément au présent règlement doivent être conformes aux normes applicables prévues dans le *Règlement sur l'équipement de sauvetage*.

6. (1) Le ministre des Transports peut approuver les gilets de sauvetage, les bouées de sauvetage, les coussins de sauvetage et les signaux pyrotechniques de détresse dont il a été démontré qu'ils sont conformes aux normes applicables mentionnées au paragraphe 5(1).

(2) Le ministre des Pêches et des Océans peut approuver les vêtements de flottaison individuels dont il a été démontré qu'ils sont conformes aux normes applicables mentionnées au paragraphe 5(1).

(3) Les vêtements de flottaison individuels approuvés par le directeur de la Sécurité des navires, ministère des Transports, avant l'entrée en vigueur du présent règlement, qui portent une étiquette

indicating that it was approved by the Department of Transport, is deemed to be approved by the Minister of Fisheries and Oceans under subsection (2).

(4) Every lifejacket, personal flotation device other than a personal flotation device referred to in subsection (3), lifebuoy, life-saving cushion or pyrotechnic distress signal that has been approved in accordance with this section shall bear a stamp or label indicating that it has been so approved.

(5) Every buoyant apparatus that meets the applicable standards set out in the *Life Saving Equipment Regulations* and that is on a vessel that is subject to inspection shall bear, as the mark indicating that it complies with those standards, the name or permit number of the vessel, the name of the ship inspector who verified the compliance, and the date of the verification.

2. Parts II³ and III⁴ of the Regulations are replaced by the following:

PART II

MINIMUM EQUIPMENT REQUIREMENTS FOR PLEASURE CRAFT

Application

16. (1) Subject to subsection (2), this Part applies in respect of every pleasure craft that is operated in Canada.

(2) This Part does not apply in respect of a pleasure craft that is operated in Canada if it is ordinarily kept in a country other than Canada and it complies with any licensing, registration and equipment requirements of that country.

Standards

16.01 The lifejackets, lifebuoys, personal flotation devices, bailers, fire extinguishers and pyrotechnic distress signals that are required in respect of a pleasure craft pursuant to this Part shall

- (a) meet the applicable standards set out in Schedule III; or
- (b) if no applicable standards are set out in Schedule III, meet the applicable standards of, and bear the stamp, label or other official mark of, the Canadian General Standards Board, the Underwriters' Laboratories of Canada, the Canadian Standards Association or the Society of Automotive Engineers.

Pleasure Craft not over 6 m in Length

16.02 (1) Subject to subsections (6) to (9) and sections 16.2 and 16.3, every pleasure craft not over 6 m in length shall carry personal protection equipment, boat safety equipment, distress equipment and navigation equipment in accordance with subsections (2) to (5).

- (2) Personal protection equipment shall consist of
 - (a) subject to section 16.08, one personal flotation device or lifejacket of appropriate size for each person on board; and
 - (b) one buoyant heaving line of not less than 15 m in length.

³ SOR/80-191; SOR/80-443; SOR/82-837; SOR/86-95

⁴ SOR/80-191; SOR/87-593; SOR/95-536

à cet égard sont réputés approuvés par le ministre des Pêches et des Océans conformément au paragraphe (2).

(4) Les gilets de sauvetage, les vêtements de flottaison individuels autres que ceux visés au paragraphe (3), les bouées de sauvetage, les coussins de sauvetage et les signaux pyrotechniques de détresse qui ont été approuvés conformément au présent article doivent porter une estampille ou une étiquette à cet égard.

(5) Les engins flottants qui sont conformes aux normes applicables prévues dans le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* et qui se trouvent à bord d'un bâtiment devant faire l'objet d'une inspection doivent porter, comme marque de conformité aux normes, le nom ou le numéro de permis du bâtiment, le nom de l'inspecteur qui a vérifié la conformité ainsi que la date de la vérification.

2. Les parties II³ et III⁴ du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

PARTIE II

EXIGENCES MINIMALES VISANT L'ÉQUIPEMENT DES EMBARCATIONS DE PLAISANCE

Champ d'application

16. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente partie s'applique aux embarcations de plaisance utilisées au Canada.

(2) La présente partie ne s'applique pas aux embarcations de plaisance utilisées au Canada qui sont habituellement gardées dans un pays étranger et qui sont conformes aux exigences de ce pays en matière de délivrance de permis, d'immatriculation et d'équipement.

Normes

16.01 Les gilets de sauvetage, bouées de sauvetage, vêtements de flottaison individuels, écopos, extincteurs d'incendie et signaux pyrotechniques de détresse exigés par la présente partie pour toute embarcation de plaisance doivent, selon le cas :

- a) être conformes aux normes applicables prévues à l'annexe III;
- b) si aucune norme applicable n'est prévue à l'annexe III, être conformes aux normes applicables de l'Office des normes générales du Canada, des Laboratoires des assureurs du Canada, de l'Association canadienne de normalisation ou de la Society of Automotive Engineers, ou en porter l'estampille, l'étiquette ou autre marque officielle.

Embarcations de plaisance d'une longueur maximale de 6 m

16.02 (1) Sous réserve des paragraphes (6) à (9) et des articles 16.2 et 16.3, toute embarcation de plaisance d'une longueur maximale de 6 m doit avoir à bord l'équipement de protection individuelle, l'équipement de sécurité de bateau, l'équipement de détresse et l'équipement de navigation prévus aux paragraphes (2) à (5).

- (2) L'équipement de protection individuelle doit comprendre :
 - a) sous réserve de l'article 16.08, un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord;
 - b) une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur.

³ DORS/80-191; DORS/80-443; DORS/82-837; DORS/86-95

⁴ DORS/80-191; DORS/87-593; DORS/95-536

- (3) Boat safety equipment shall consist of
- (a) either
- (i) one manual propelling device, or
- (ii) an anchor with not less than 15 m of cable, rope or chain in any combination;
- (b) subject to section 16.09, one bailer or one manual water pump fitted with or accompanied by sufficient hose to enable a person using the pump to pump water from the bilge of the vessel over the side of the vessel; and
- (c) one Class 5BC fire extinguisher if the pleasure craft is equipped with an inboard engine, a fixed fuel tank of any size, or a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance.
- (4) Distress equipment shall consist of
- (a) a watertight flashlight; or
- (b) three pyrotechnic distress signals of Type A, B or C.
- (5) Navigation equipment shall consist of
- (a) a sound-signalling device or a sound-signalling appliance; and
- (b) if the pleasure craft is operated after sunset and before sunrise or in periods of restricted visibility, navigation lights that meet the applicable standards set out in the *Collision Regulations*.
- (6) A personal water craft is not required to carry personal protection equipment in accordance with paragraph (2)(a) and boat safety equipment in accordance with subsection (3) if every person aboard is wearing a personal flotation device or lifejacket of appropriate size.
- (7) A paddleboat or water cycle is not required to carry personal protection equipment, boat safety equipment and distress equipment in accordance with subsections (2) to (4) if every person aboard is wearing a personal flotation device or lifejacket of appropriate size.
- (8) A sailboard is not required to carry personal protection equipment, boat safety equipment and distress equipment in accordance with subsections (2) to (4) if the operator is
- (a) wearing a personal flotation device of appropriate size; or
- (b) engaged in an official competition, while attended by a safety craft carrying a personal flotation device or lifejacket of appropriate size for that operator that can be donned in the water.
- (9) A pleasure craft not referred to in subsections (6) to (8) or section 16.2 that is not a power-driven vessel is exempt from the requirement to carry distress equipment in accordance with subsection (4).

Pleasure Craft over 6 m but not over 8 m in Length

16.03 (1) Subject to sections 16.2 and 16.3, every pleasure craft over 6 m but not over 8 m in length shall carry personal protection equipment, boat safety equipment, distress equipment and navigation equipment in accordance with subsections (2) to (5).

- (3) L'équipement de sécurité de bateau doit comprendre :
- a) l'un ou l'autre des articles suivants :
- (i) un dispositif de propulsion manuelle,
- (ii) une ancre fixée à un câble, à un cordage, à une chaîne ou à une combinaison de ceux-ci, d'au moins 15 m de longueur;
- b) sous réserve de l'article 16.09, une écope ou une pompe à eau manuelle munie ou accompagnée d'un boyau suffisamment long pour permettre à son utilisateur de pomper d'eau du fond de la cale et de la verser par-dessus bord;
- c) un extincteur d'incendie de catégorie 5BC si l'embarcation est équipée d'un moteur intérieur, d'un réservoir à carburant fixe de tout volume ou d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant.
- (4) L'équipement de détresse doit comprendre l'un ou l'autre des articles suivants :
- a) une lampe de poche étanche;
- b) trois signaux pyrotechniques de détresse de type A, B ou C.
- (5) L'équipement de navigation doit comprendre :
- a) un dispositif de signalisation sonore ou un appareil de signalisation sonore;
- b) si l'embarcation est utilisée après le coucher du soleil et avant son lever ou par visibilité réduite, des feux de navigation conformes aux normes applicables prévues au *Règlement sur les abordages*.
- (6) Une motomarine n'est pas assujettie à l'exigence d'avoir à bord l'équipement de protection personnelle prévu à l'alinéa (2)a) et l'équipement de sécurité de bateau prévu au paragraphe (3), si toutes les personnes à bord portent un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille.
- (7) Un pédalo ou un vélo nautique n'est pas assujetti à l'exigence d'avoir à bord l'équipement de protection personnelle, l'équipement de sécurité de bateau et l'équipement de détresse prévus aux paragraphes (2) à (4), si toutes les personnes à bord portent un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille.
- (8) Une planche à voile n'est pas assujettie à l'exigence d'avoir à bord l'équipement de protection personnelle, l'équipement de sécurité de bateau et l'équipement de détresse prévus aux paragraphes (2) à (4), si son utilisateur :
- a) soit porte un vêtement de flottaison individuel de la bonne taille;
- b) soit participe à une compétition officielle en étant accompagné par un véhicule de secours ayant à bord un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de sa taille pouvant être endossé dans l'eau.
- (9) Une embarcation de plaisance non visée aux paragraphes (6) à (8) ou à l'article 16.2 qui n'est pas un bâtiment à propulsion mécanique n'est pas assujettie à l'exigence d'avoir à bord l'équipement de détresse prévu au paragraphe (4).

Embarcations de plaisance de plus de 6 m mais d'au plus 8 m de longueur

16.03 (1) Sous réserve des articles 16.2 et 16.3, toute embarcation de plaisance de plus de 6 m mais d'au plus 8 m de longueur doit avoir à bord l'équipement de protection individuelle, l'équipement de sécurité de bateau, l'équipement de détresse et l'équipement de navigation prévus aux paragraphes (2) à (5).

- (2) Personal protection equipment shall consist of
- (a) subject to section 16.08, one personal flotation device or lifejacket of appropriate size for each person on board;
- (b) either:
- (i) one buoyant heaving line of not less than 15 m in length, or
 - (ii) one lifebuoy with an outside diameter of 610 mm or 762 mm attached to a buoyant line of not less than 15 m in length; and
- (c) a reboarding device, if the freeboard of the pleasure craft exceeds 0.5 m.

(3) Boat safety equipment shall consist of

- (a) either
- (i) one manual propelling device, or
 - (ii) an anchor with not less than 15 m of cable, rope or chain in any combination;
- (b) subject to section 16.09, one bailer or one manual water pump fitted with or accompanied by sufficient hose to enable a person using the pump to pump water from the bilge of the vessel over the side of the vessel; and
- (c) one Class 5BC fire extinguisher if the pleasure craft is a power-driven vessel, plus another Class 5BC fire extinguisher if the pleasure craft is equipped with a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance.

(4) Distress equipment shall consist of

- (a) a watertight flashlight; and
- (b) subject to section 16.1, six pyrotechnic distress signals of Type A, B or C.

(5) Navigation equipment shall consist of

- (a) a sound-signalling device or a sound-signalling appliance; and
- (b) if the pleasure craft is operated after sunset and before sunrise or in periods of restricted visibility, navigation lights that meet the applicable standards set out in the *Collision Regulations*.

Pleasure Craft over 8 m but not over 12 m in Length

16.04 (1) Subject to sections 16.2 and 16.3, every pleasure craft over 8 m but not over 12 m in length shall carry personal protection equipment, boat safety equipment, distress equipment and navigation equipment in accordance with subsections (2) to (5).

- (2) Personal protection equipment shall consist of
- (a) subject to section 16.08, one personal flotation device or lifejacket of appropriate size for each person on board;
- (b) one buoyant heaving line of not less than 15 m in length;
- (c) one lifebuoy with an outside diameter of 610 mm or 762 mm that is attached to a buoyant line of not less than 15 m in length; and
- (d) a reboarding device, if the freeboard of the pleasure craft exceeds 0.5 m.

(3) Boat safety equipment shall consist of

- (a) an anchor with not less than 30 m of cable, rope or chain in any combination;

- (2) L'équipement de protection individuelle doit comprendre :
- a) sous réserve de l'article 16.08, un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord;

b) l'un ou l'autre des articles suivants :

- (i) une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur,
- (ii) une bouée de sauvetage d'un diamètre extérieur de 610 mm ou de 762 mm fixée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur;

- c) si l'embarcation de plaisance a un franc-bord de plus de 0,5 m, un dispositif de remontée à bord.

(3) L'équipement de sécurité de bateau doit comprendre :

a) l'un ou l'autre des articles suivants :

- (i) un dispositif de propulsion manuelle,
- (ii) une ancre fixée à un câble, à un cordage, à une chaîne ou à une combinaison de ceux-ci, d'au moins 15 m de longueur;

- b) sous réserve de l'article 16.09, une écope ou une pompe à eau manuelle munie ou accompagnée d'un boyau suffisamment long pour permettre à son utilisateur de pomper l'eau du fond de la cale et de la verser par-dessus bord;

- c) un extincteur d'incendie de catégorie 5BC si l'embarcation est un bâtiment à propulsion mécanique et un deuxième extincteur d'incendie de catégorie 5BC si elle est équipée d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant.

(4) L'équipement de détresse doit comprendre :

- a) une lampe de poche étanche;

- b) sous réserve de l'article 16.1, six signaux pyrotechniques de détresse de type A, B ou C.

(5) L'équipement de navigation doit comprendre :

- a) un dispositif de signalisation sonore ou un appareil de signalisation sonore;

- b) si l'embarcation est utilisée après le coucher du soleil et avant son lever ou par visibilité réduite, des feux de navigation conformes aux normes prévues au *Règlement sur les abordages*.

Embarcations de plaisance de plus de 8 m mais d'au plus 12 m de longueur

16.04 (1) Sous réserve des articles 16.2 et 16.3, toute embarcation de plaisance de plus de 8 m mais d'au plus 12 m de longueur doit avoir à bord l'équipement de protection individuelle, l'équipement de sécurité de bateau, l'équipement de détresse et l'équipement de navigation prévus aux paragraphes (2) à (5).

(2) L'équipement de protection individuelle doit comprendre :

- a) sous réserve de l'article 16.08, un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord;

- b) une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur;

- c) une bouée de sauvetage d'un diamètre extérieur de 610 mm ou de 762 mm fixée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur;

- d) si l'embarcation de plaisance a un franc-bord de plus de 0,5 m, un dispositif de remontée à bord.

(3) L'équipement de sécurité de bateau doit comprendre :

- a) une ancre fixée à un câble, à un cordage, à une chaîne ou à une combinaison de ceux-ci, d'au moins 30 m de longueur;

(b) subject to section 16.09, one bailer and one manual water pump fitted with or accompanied by sufficient hose to enable a person using the pump to pump water from the bilge of the vessel over the side of the vessel; and

(c) one Class 10BC fire extinguisher if the pleasure craft is a power-driven vessel, plus another Class 10BC fire extinguisher if the pleasure craft is equipped with a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance.

(4) Distress equipment shall consist of

(a) a watertight flashlight; and

(b) subject to section 16.1, twelve pyrotechnic distress signals of Type A, B, C or D, not more than six of which are of Type D.

(5) Navigation equipment shall consist of

(a) a sound-signalling device or a sound-signalling appliance; and

(b) navigation lights that meet the applicable standards set out in the *Collision Regulations*.

Pleasure Craft over 12 m but not over 20 m in Length

16.05 (1) Subject to section 16.3, every pleasure craft over 12 m but not over 20 m in length shall carry personal protection equipment, boat safety equipment, distress equipment and navigation equipment in accordance with subsections (2) to (5).

(2) Personal protection equipment shall consist of

(a) subject to section 16.08, one personal flotation device or lifejacket of appropriate size for each person on board;

(b) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length;

(c) one lifebuoy with an outside diameter of 610 mm or 762 mm that is equipped with a self-igniting light and is attached to a buoyant line of not less than 15 m in length; and

(d) a reboarding device.

(3) Boat safety equipment shall consist of

(a) an anchor with not less than 50 m of cable, rope or chain in any combination;

(b) bilge-pumping arrangements;

(c) one Class 10BC fire extinguisher at each of the following locations, namely,

(i) at each access to any space where a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance is fitted,

(ii) at the entrance to any accommodation space, and

(iii) at the entrance to the engine room space;

(d) one axe; and

(e) two buckets, each with a capacity of 10 L or more.

(4) Distress equipment shall consist of

(a) a watertight flashlight; and

(b) twelve pyrotechnic distress signals of Type A, B, C or D, not more than six of which are of Type D.

(5) Navigation equipment shall consist of

(a) two sound-signalling appliances, as specified in the *Collision Regulations*; and

b) sous réserve de l'article 16.09, une écope et une pompe à eau manuelle munie ou accompagnée d'un boyau suffisamment long pour permettre à son utilisateur de pomper l'eau du fond de la cale et de la verser par-dessus bord;

c) un extincteur d'incendie de catégorie 10BC si l'embarcation de plaisance est un bâtiment à propulsion mécanique et un deuxième extincteur d'incendie de catégorie 10BC si elle est équipée d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant.

(4) L'équipement de détresse doit comprendre :

a) une lampe de poche étanche;

b) sous réserve de l'article 16.1, douze signaux pyrotechniques de détresse de type A, B, C ou D, dont au plus six sont de type D.

(5) L'équipement de navigation doit comprendre :

a) un dispositif de signalisation sonore ou un appareil de signalisation sonore;

b) des feux de navigation conformes aux normes prévues au *Règlement sur les abordages*.

Embarcations de plaisance de plus de 12 m mais d'au plus 20 m de longueur

16.05 (1) Sous réserve de l'article 16.3, toute embarcation de plaisance de plus de 12 m mais d'au plus 20 m de longueur doit avoir à bord l'équipement de protection individuelle, l'équipement de sécurité de bateau, l'équipement de détresse et l'équipement de navigation prévus aux paragraphes (2) à (5).

(2) L'équipement de protection individuelle doit comprendre :

a) sous réserve de l'article 16.08, un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord;

b) une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur;

c) une bouée de sauvetage d'un diamètre extérieur de 610 mm ou de 762 mm munie d'un feu à allumage automatique et fixée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur;

d) un dispositif de remontée à bord.

(3) L'équipement de sécurité de bateau doit comprendre :

a) une ancre fixée à un câble, à un cordage, à une chaîne ou à une combinaison de ceux-ci, d'au moins 50 m de longueur;

b) des installations d'épuisement de cale;

c) un extincteur d'incendie de catégorie 10BC aux endroits suivants :

(i) toutes les aires permettant d'accéder à la pièce où se trouve un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant,

(ii) l'entrée des locaux habités,

(iii) l'entrée de la chambre des machines;

d) une hache;

e) deux seaux d'une capacité de 10 L ou plus chacun.

(4) L'équipement de détresse doit comprendre :

a) une lampe de poche étanche;

b) douze signaux pyrotechniques de détresse de type A, B, C ou D, dont au plus six sont de type D.

(5) L'équipement de navigation doit comprendre :

a) deux appareils de signalisation sonore conformes au *Règlement sur les abordages*;

(b) navigation lights that meet the applicable standards set out in the *Collision Regulations*.

Pleasure Craft over 20 m in Length

16.06 (1) Subject to section 16.3, every pleasure craft over 20 m in length shall carry personal protection equipment, boat safety equipment, distress equipment and navigation equipment in accordance with subsections (2) to (5).

(2) Personal protection equipment shall consist of

- (a) subject to section 16.08, one personal flotation device or lifejacket of appropriate size for each person on board;
- (b) one buoyant heaving line of not less than 30 m in length;
- (c) two lifebuoys, each of which has an outside diameter of 762 mm and is attached to a buoyant line of not less than 30 m in length, and one of which is equipped with a self-igniting light;
- (d) a lifting harness with appropriate rigging; and
- (e) a reboarding device.

(3) Boat safety equipment shall consist of

- (a) an anchor with not less than 50 m of cable, rope or chain in any combination;
- (b) bilge-pumping arrangements;
- (c) one power-driven fire pump located outside the machinery space, with one fire hose and nozzle whereby a jet of water can be directed into any part of the pleasure craft;
- (d) one Class 10BC fire extinguisher at each of the following locations, namely,
 - (i) at each access to any space where a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance is fitted,
 - (ii) at the entrance to any accommodation space, and
 - (iii) at the entrance to the engine room space;
- (e) two axes; and
- (f) four buckets, each with a capacity of 10 L or more.

(4) Distress equipment shall consist of

- (a) a watertight flashlight; and
- (b) twelve pyrotechnic distress signals of Type A, B, C or D, not more than six of which are of Type D.

(5) Navigation equipment shall consist of

- (a) two sound-signalling appliances, as specified in the *Collision Regulations*; and
- (b) navigation lights that meet the applicable standards set out in the *Collision Regulations*.

Personal Flotation Devices

16.07 (1) A personal flotation device shall be of the inherently buoyant type if

- (a) the pleasure craft is a personal watercraft;
- (b) the pleasure craft is used in white water paddling; or
- (c) the personal flotation device is to be worn by a person less than 16 years of age or weighing less than 36.3 kg.

(2) Subject to subsection (3), a personal flotation device may be

b) des feux de navigation conformes aux normes prévues au *Règlement sur les abordages*.

Embarcations de plaisance d'une longueur supérieure à 20 m

16.06 (1) Sous réserve de l'article 16.3, toute embarcation de plaisance d'une longueur supérieure à 20 m doit avoir à bord l'équipement de protection individuelle, l'équipement de sécurité de bateau, l'équipement de détresse et l'équipement de navigation prévus aux paragraphes (2) à (5).

(2) L'équipement de protection individuelle doit comprendre :

- a) sous réserve de l'article 16.08, un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord;
- b) une ligne d'attrape flottante d'au moins 30 m de longueur;
- c) deux bouées de sauvetage d'un diamètre extérieur de 762 mm chacune qui sont fixées à une ligne flottante d'au moins 30 m de longueur et dont l'une est munie d'un feu à allumage automatique;
- d) un harnais de levage muni d'un cordage approprié;
- e) un dispositif de remontée à bord.

(3) L'équipement de sécurité de bateau doit comprendre :

- a) une ancre fixée à un câble, à un cordage, à une chaîne ou à une combinaison de ceux-ci, d'au moins 50 m de longueur;
- b) des installations d'épuisement de cale;
- c) une pompe à incendie à propulsion mécanique placée à l'extérieur de la chambre des machines et munie d'une lance d'incendie et d'un ajutage permettant de diriger le jet d'eau partout sur l'embarcation;
- d) un extincteur d'incendie de catégorie 10BC aux endroits suivants :

- (i) l'aire permettant d'accéder à la pièce où se trouve un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant,
- (ii) l'entrée des locaux habités,
- (iii) l'entrée de la chambre des machines;

e) deux haches;

f) quatre seaux d'une capacité de 10 L ou plus chacun.

(4) L'équipement de détresse doit comprendre :

- a) une lampe de poche étanche;
- b) douze signaux pyrotechniques de détresse de type A, B, C ou D, dont au plus six sont de type D.

(5) L'équipement de navigation doit comprendre :

- a) deux appareils de signalisation sonore conformes au *Règlement sur les abordages*;
- b) des feux de navigation conformes aux normes applicables prévues au *Règlement sur les abordages*.

Vêtements de flottaison individuels

16.07 (1) Les vêtements de flottaison individuels doivent être à matériau insubmersible si :

- a) l'embarcation de plaisance est une motomarine;
- b) l'embarcation de plaisance est utilisée en eau vive;
- c) le vêtement doit être porté par une personne de moins de 16 ans ou pesant moins de 36,3 kg.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), les vêtements de flottaison individuels peuvent être :

(a) of the inflatable pouch type if it is worn in a pleasure craft that is used in rowing or paddling activities; or

(b) of any other inflatable type if

(i) it is worn in any open boat, or

(ii) it is worn by a person in any boat that is not open while the person is on deck or in the cockpit, or it is readily available to the person when the person is below deck.

(3) A personal flotation device that is fitted with an automatic inflator shall not be used by a person on a sailboard.

Exception Regarding Requirement for Personal Flotation Devices and Lifejackets

16.08 A pleasure craft is not required to carry a personal flotation device or lifejacket

(a) of appropriate size for any infant who weighs less than 9 kg or person whose chest size exceeds 140 cm; or

(b) for any person who ordinarily resides in a country other than Canada, where the person brings aboard the pleasure craft a wearable personal flotation device or lifejacket of appropriate size that the person has brought into Canada for the person's use while in Canada and that conforms to the laws of that country.

Exception Regarding Requirement for Bailers and Manual Water Pumps

16.09 A bailer or manual water pump is not required for any pleasure craft that is

(a) a self-bailing sealed hull sailing vessel fitted with a recess-type cockpit that cannot contain a sufficient quantity of water to make the vessel capsize; or

(b) a multi-hull vessel that has subdivided multiple-sealed hull construction.

Exception Regarding Requirement for Distress Equipment

16.1 Pyrotechnic distress signals are not required for any pleasure craft that

(a) is operating in a river, canal or lake in which it can at no time be more than one mile from shore; or

(b) is engaged in an official competition or in final preparation for an official competition and has no sleeping arrangements.

Exception for Racing Canoes, Racing Kayaks and Racing Rowing Shells

16.2 A pleasure craft that is a racing canoe, racing kayak or racing rowing shell is not required to carry personal protection equipment, boat safety equipment and distress equipment in accordance with subsections 16.02(2) to (4), 16.03(2) to (4) or 16.04(2) to (4) if it and its crew are engaged in formal training, in an official competition or in final preparation for an official competition and

(a) it is attended by a safety craft carrying a personal flotation device or lifejacket of appropriate size that can be donned in the water for each member of the crew of the pleasure craft; or

(b) it carries

(i) a personal flotation device or lifejacket of appropriate size for each member of the crew,

(ii) a sound-signalling device, and

a) du type pochette gonflable, si le vêtement est porté dans toute embarcation utilisée pour activités nautiques effectuées à l'aide d'avirons ou de pagaies;

b) de tout autre type gonflable si, selon le cas :

(i) le vêtement est porté dans tout bateau ouvert,

(ii) dans tout bateau qui n'est pas ouvert, il est porté lorsque la personne se trouve sur le pont ou dans le cockpit du bateau, ou il est à portée de la main si la personne se trouve sous le pont.

(3) Il est interdit aux usagers d'une planche à voile de se servir d'un vêtement de flottaison individuel muni d'un gonfleur automatique.

Exception relative aux vêtements de flottaison individuels et aux gilets de sauvetage

16.08 Il n'est pas obligatoire pour une embarcation de plaisance d'avoir à bord un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage :

a) de la bonne taille pour tout bébé qui pèse moins de 9 kg et pour les personnes dont le tour de poitrine excède 140 cm;

b) pour toute personne qui réside habituellement à l'étranger et qui emporte à bord un vêtement de flottaison individuel, ou un gilet de sauvetage, de sa bonne taille qu'elle a amené au Canada pour son usage personnel et qui est conforme aux lois de son pays où de résidence habituelle.

Exception relative aux écopés et aux pompes à eau manuelles

16.09 Les écopés et pompes à eau manuelles ne sont pas exigées sur les embarcations de plaisance suivantes :

a) les voiliers à coque fermée de type auto-videur avec cockpit encastré ne pouvant contenir suffisamment d'eau pour chavirer;

b) les multicoques à divisions multiples fermées.

Exception relative à l'équipement de détresse

16.1 Les signaux pyrotechniques de détresse ne sont pas exigés pour les embarcations de plaisance qui :

a) sont utilisées sur un fleuve, une rivière, un canal ou un lac où elles ne se trouvent jamais à plus d'un mille de la rive;

b) participent à une compétition officielle ou aux derniers préparatifs d'une telle compétition et n'ont pas de couchettes.

Exception relative aux canots, kayaks et yoles de course

16.2 Une embarcation de plaisance qui est un canot, un kayak ou une yole de course n'est pas assujettie à l'exigence d'avoir à bord l'équipement de protection individuelle, l'équipement de sécurité de bateau et l'équipement de détresse prévus aux paragraphes 16.02(2) à (4), 16.03(2) à (4) ou 16.04(2) à (4) si elle et son équipage participent à un entraînement officiel, à une compétition officielle ou aux derniers préparatifs d'une telle compétition et si elle :

a) est accompagnée par un véhicule de secours ayant à bord des vêtements de flottaison individuels ou des gilets de sauvetage de la bonne taille pour tous les membres de l'équipage qui peuvent être endossés dans l'eau;

b) a à bord :

(i) des vêtements de flottaison individuels ou des gilets de sauvetage de la bonne taille pour tous les membres de l'équipage,

(iii) if it is operated after sunset and before sunrise, a water-tight flashlight.

Alternative Equipment for Racing-type Pleasure Craft

16.3 A racing-type pleasure craft, other than a racing canoe, racing kayak or racing rowing shell, that is engaged in formal training, in an official competition or in final preparation for an official competition and that is operated under conditions of clear visibility and attended by a safety craft may carry, instead of the equipment prescribed by this Part, the safety equipment that is required under the rules of the applicable governing body.

PART III

CONFORMITY PLATES, CAPACITY PLATES AND SINGLE VESSEL PLATES

Interpretation

17. The definitions in this section apply in this Part.

“length”, in respect of a pleasure craft, means the length of the hull as measured in accordance with the construction standards. (*longueur*)

“Minister” means the Minister of Fisheries and Oceans. (*ministre*)

Application

18. (1) Subject to subsection (2), this Part applies in respect of every pleasure craft that is built in Canada or imported into Canada in order to be sold or used in Canada.

(2) This Part does not apply in respect of a pleasure craft that is kept in Canada for a period of less than 45 days a year if it complies with any licensing, registration and documentation requirements of the country in which it is ordinarily kept.

General Prohibitions and Requirements

19. Subject to subsection 23(2),

(a) no person shall operate a pleasure craft, and no owner or other person entrusted by an owner with the care and control of a pleasure craft shall allow another person to operate the pleasure craft, unless it has the applicable plate attached to it and is marked with a hull identification number in accordance with section 25.1; and

(b) every manufacturer or importer of a pleasure craft, before the initial transfer of ownership of the pleasure craft, and every subsequent owner, shall ensure that the pleasure craft has the applicable plate attached to it and is marked with a hull identification number in accordance with section 25.1.

Requirement for Conformity Plate

20. Subject to subsection 21(4), every pleasure craft that is capable of being fitted with an engine, other than a pleasure craft described in section 21, shall meet the requirements of the construction standards and have permanently attached to it, in a conspicuous position, a conformity plate.

(ii) un dispositif de signalisation sonore,

(iii) si elle est utilisée après le coucher du soleil et avant son lever, une lampe de poche étanche.

Équipement de substitution pour embarcations de plaisance de course

16.3 Une embarcation de plaisance de course, autre qu'un canot, qu'un kayak ou qu'une yole de course, qui participe à un entraînement officiel, à une compétition officielle ou aux derniers préparatifs d'une telle compétition et qui est utilisée par bonne visibilité et accompagnée par un bateau de secours ou un aérodyne de sécurité peut avoir à bord, au lieu de l'équipement prévu à la présente partie, l'équipement de sécurité prescrit par la fédération sportive compétente.

PARTIE III

PLAQUES DE CONFORMITÉ, PLAQUES DE CAPACITÉ ET PLAQUES DE BÂTIMENT HORS SÉRIE

Définitions

17. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

« longueur » Dans le cas d'une embarcation de plaisance, la longueur établie conformément aux normes de construction. (*length*)

« ministre » Le ministre des Pêches et des Océans. (*Minister*)

Champ d'application

18. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente partie s'applique aux embarcations de plaisance construites ou importées au Canada pour y être vendues ou utilisées.

(2) La présente partie ne s'applique pas aux embarcations de plaisance qui sont gardées au Canada pendant moins de 45 jours au cours d'une même année et qui sont conformes aux exigences du pays où elles sont habituellement gardées en matière de délivrance de permis, d'immatriculation ou de documentation.

Interdictions et exigences générales

19. Sous réserve du paragraphe 23(2) :

a) nul ne peut utiliser une embarcation de plaisance, et le propriétaire ou la personne à qui il en a confié la garde et le contrôle ne peut permettre à quiconque de l'utiliser, sauf si l'embarcation porte la plaque qui lui est applicable et est marquée d'un numéro d'identification de coque conformément à l'article 25.1;

b) tout fabricant ou importateur, avant le transfert initial du titre de propriété d'une embarcation de plaisance, et tout propriétaire par la suite, doit s'assurer que l'embarcation porte la plaque qui lui est applicable et est marquée d'un numéro d'identification de coque conformément à l'article 25.1.

Plaque de conformité

20. Sous réserve du paragraphe 21(4), toute embarcation de plaisance, autre que l'embarcation de plaisance visée à l'article 21, pouvant être équipée d'un moteur doit être conforme aux normes de construction et porter, en permanence et bien en évidence, une plaque de conformité.

Requirement for Capacity Plate or Single Vessel Plate

21. (1) A pleasure craft shall meet the requirements of the construction standards and have permanently attached to it, in a conspicuous position plainly visible from the helm, a capacity plate, if it

- (a) is not over 6 m in length;
- (b) is fitted either with a propulsion engine of at least 7.5 kW or with the facilities to install an outboard engine with an engine power of at least 7.5 kW, or two or more outboard engines with an engine power totalling at least 7.5 kW;
- (c) is serially produced; and
- (d) is constructed after the coming into force of this Part.

(2) Every pleasure craft of any length that is described in paragraphs (1)(b) and (d) and is not serially produced shall meet the requirements of the construction standards and have permanently attached to it, in a conspicuous position plainly visible from the helm, a single vessel plate.

(3) Every pleasure craft described in paragraphs (1)(a) and (b) that was constructed before August 1, 1975 and that has no plate shall have permanently attached to it, in a conspicuous position, a single vessel plate.

(4) A pleasure craft to which a capacity plate or a single vessel plate is attached is not required to have a conformity plate attached to it.

Application Procedure for Obtaining Plates

22. (1) A manufacturer or importer, in order to obtain a conformity plate or a capacity plate, shall submit an application in writing to the Minister, accompanied by any applicable fee and a statutory declaration that meets the requirements of subsection (2).

- (2) A statutory declaration shall
 - (a) be in a form issued by the Minister;
 - (b) be signed by the manufacturer or importer if the manufacturer or importer is a Canadian resident, or by a representative of the manufacturer or importer who is a Canadian resident, in any other case;
 - (c) be witnessed by a person authorized to administer oaths under the laws of Canada or a province; and
 - (d) attest that the pleasure craft meets the requirements of the construction standards.

(3) An owner, in order to obtain a single vessel plate for a pleasure craft referred to in subsection 21(2), shall submit an application in writing to the Minister, accompanied by any applicable fee and a statement that the owner has verified the construction of the vessel and that to the best of the owner's knowledge the vessel meets the requirements of the construction standards.

(4) An owner, in order to obtain a single vessel plate for a pleasure craft referred to in subsection 21(3), shall submit an application in writing to the Minister.

Issuance of Plates

23. (1) If a manufacturer, importer or owner applies for a plate in accordance with section 22, the Minister shall issue

Plaque de capacité ou plaque de bâtiment hors série

21. (1) Toute embarcation de plaisance qui possède les caractéristiques visées aux alinéas a) à d) doit être conforme aux normes de construction et porter, en permanence et bien en évidence, une plaque de capacité bien visible de la barre :

- a) elle est d'une longueur maximale de 6 m;
- b) elle est équipée d'un moteur à propulsion d'au moins 7,5 kW ou offre la possibilité d'installer un moteur hors-bord d'une puissance d'au moins 7,5 kW, ou deux ou plusieurs moteurs hors-bord d'une puissance combinée de 7,5 kW ou plus,
- c) elle est produite en série;
- d) elle est construite après l'entrée en vigueur de la présente partie.

(2) Toute embarcation de plaisance, quelle qu'en soit la longueur, qui possède les caractéristiques mentionnées aux alinéas (1)b) et d) et qui n'est pas produite en série doit être conforme aux normes de construction et porter, en permanence et bien en évidence, une plaque de bâtiment hors série bien visible de la barre.

(3) Toute embarcation de plaisance qui possède les caractéristiques mentionnées aux alinéas (1)a) et b), qui est construite avant le 1^{er} août 1975 et qui n'a pas de plaque doit porter, en permanence et bien en évidence, une plaque de bâtiment hors série.

(4) Il n'est pas obligatoire que l'embarcation de plaisance à laquelle est apposée une plaque de capacité ou une plaque de bâtiment hors série porte une plaque de conformité.

Demandes de plaques

22. (1) Le fabricant ou l'importateur qui désire obtenir une plaque de conformité ou une plaque de capacité doit en faire la demande par écrit au ministre et inclure dans sa demande les droits applicables ainsi qu'une déclaration solennelle conforme aux exigences du paragraphe (2).

- (2) La déclaration solennelle doit :
 - a) être présentée sur un formulaire délivré par le ministre;
 - b) être signée par le fabricant ou l'importateur dans le cas où ceux-ci sont résidents canadiens, ou par l'un de leurs représentants qui est résident canadien, dans tous les autres cas;
 - c) être signée par un témoin, qui doit être une personne autorisée à faire prêter serment en vertu des lois du Canada ou de l'une de ses provinces;
 - d) certifier que l'embarcation de plaisance est conforme aux normes de construction.

(3) Le propriétaire qui désire obtenir une plaque de bâtiment hors série pour une embarcation de plaisance visée au paragraphe 21(2) doit en faire la demande par écrit au ministre et inclure dans sa demande les droits applicables ainsi qu'une déclaration certifiant qu'il a vérifié la construction du bâtiment et que, à sa connaissance, le bâtiment est conforme aux normes de construction.

(4) Le propriétaire qui désire obtenir une plaque de bâtiment hors série pour une embarcation de plaisance visée au paragraphe 21(3) doit en faire la demande par écrit au ministre.

Délivrance des plaques

23. (1) Si le fabricant, l'importateur ou le propriétaire fait une demande de plaque conformément à l'article 22, le ministre délivre :

(a) in respect of a pleasure craft described in section 20, a conformity plate that is marked to show the vessel type and serial number, the manufacturer, and the compliance of the pleasure craft with the construction standards;

(b) in respect of a pleasure craft described in subsection 21(1), a capacity plate that is marked to show the vessel type and serial number, the manufacturer and the compliance of the pleasure craft with the construction standards, and that indicates

(i) the recommended maximum gross load capacity for the pleasure craft,

(ii) the recommended maximum number of persons that the pleasure craft may carry,

(iii) if the pleasure craft has an outboard motor, the recommended maximum safe limits of engine power, and

(iv) any circumstances under which an exemption to the limits referred to in subparagraph (iii) may apply;

(c) in respect of a pleasure craft referred to in subsection 21(2), a single vessel plate that is marked to show the vessel type and serial number, the manufacturer and the compliance of the pleasure craft with the construction standards, and that indicates

(i) the recommended maximum gross load capacity for the pleasure craft,

(ii) the recommended maximum number of persons that the pleasure craft may carry,

(iii) if the pleasure craft has an outboard motor, the recommended maximum safe limits of engine power, and

(iv) any circumstances under which an exemption to the limits referred to in subparagraph (iii) may apply; and

(d) in respect of a pleasure craft referred to in subsection 21(3), a single vessel plate that is marked to show the vessel type, the manufacturer and a serial number.

(2) A pleasure craft is not required to have a plate affixed to it if

(a) an application has been made for the plate in accordance with section 22;

(b) the person who made the application is in possession of a document issued by the Minister confirming that the application has been made and that the plate is about to be issued; and

(c) the person has not yet received the plate.

Prohibitions

24. No person shall

(a) except in accordance with subsection 25(2), remove a plate;

(b) alter or otherwise tamper with a plate;

(c) supply to any other person a label or marking that is not a plate and that purports to be a plate; or

(d) attach to a pleasure craft a label or marking that is not a plate and that purports to be a plate.

a) à l'égard d'une embarcation de plaisance visée à l'article 20, une plaque de conformité qui porte une marque indiquant le modèle et le numéro de série du bâtiment, le nom du fabricant et la conformité de l'embarcation aux normes de construction;

b) à l'égard d'une embarcation de plaisance visée au paragraphe 21(1), une plaque de capacité qui porte une marque indiquant le modèle et le numéro de série du bâtiment, le nom du fabricant et la conformité de l'embarcation aux normes de construction et sur laquelle figurent les renseignements suivants :

(i) la capacité de charge brute maximale recommandée pour l'embarcation,

(ii) le nombre maximal recommandé de personnes que l'embarcation peut transporter,

(iii) si l'embarcation a un moteur hors-bord, les limites maximales de sécurité recommandées pour la puissance du moteur,

(iv) tous les cas où l'exemption des limites visées au sous-alinéa (iii) peut s'appliquer;

c) à l'égard d'une embarcation de plaisance visée au paragraphe 21(2), une plaque de bâtiment hors série qui porte une marque indiquant le modèle et le numéro du bâtiment, le nom du fabricant et la conformité de l'embarcation aux normes de construction sur laquelle figurent les renseignements suivants :

(i) la capacité de charge brute maximale recommandée pour l'embarcation,

(ii) le nombre maximal recommandé de personnes que l'embarcation peut transporter,

(iii) si l'embarcation a un moteur hors-bord, les limites maximales de sécurité recommandées pour la puissance du moteur,

(iv) tous les cas où l'exemption des limites visées au sous-alinéa (iii) peut s'appliquer;

d) à l'égard d'une embarcation de plaisance visée au paragraphe 21(3), une plaque de bâtiment hors série qui porte une marque indiquant le modèle et le numéro de série du bâtiment et le nom du fabricant.

(2) Il n'est pas obligatoire que l'embarcation de plaisance porte de plaque si les conditions suivantes sont réunies :

a) une demande de plaque a été faite, conformément à l'article 22;

b) le demandeur a en sa possession un document émis par le ministre qui confirme que la demande a été faite et qu'une plaque sera bientôt délivrée;

c) le demandeur n'a pas encore reçu la plaque.

Interdictions

24. Nul ne peut :

a) sauf pour se conformer au paragraphe 25(2), enlever une plaque;

b) modifier ou autrement falsifier une plaque;

c) fournir à une autre personne une étiquette ou une marque qui n'est pas une plaque et qui est présentée comme telle;

d) apposer à une embarcation de plaisance une étiquette ou une marque qui n'est pas une plaque et qui est présentée comme telle.

Application for New Plate after Modification of Pleasure Craft

25. (1) If a pleasure craft has been modified in such a way that the information on the plate may no longer be correct, the manufacturer, importer or owner shall apply for a new plate, in accordance with section 22.

(2) A manufacturer, importer or owner who applies for a new plate for a pleasure craft shall remove the existing plate and submit it with the application.

Hull Identification Number

25.1 (1) Every pleasure craft that is manufactured in Canada, or imported into Canada, after August 1, 1981 shall be permanently marked with a hull identification number in accordance with the construction standards.

(2) If a hull identification number can no longer be obtained from the manufacturer of a pleasure craft or if a pleasure craft is home-built, the Minister shall issue a hull identification number for identification purposes.

(3) No person shall remove, alter or otherwise tamper with a hull identification number.

3. Subsection 27(1) of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (c), by adding the word “and” at the end of paragraph (d) and by adding the following after paragraph (d):

- (e) one of the following throwable devices, namely,
- (i) an approved life-saving cushion,
 - (ii) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length, or
 - (iii) an approved 610 mm or 762 mm lifebuoy.

4. Subparagraph 28(1)(f)(iii)⁵ of the Regulations is replaced by the following:

- (iii) an approved 610 mm or 762 mm lifebuoy.

5. Subsection 29(2)⁶ of the Regulations is replaced by the following:

(2) Every vessel over 8 m in length shall be fitted with navigation lights and sound-signalling appliances that permit the vessel to comply with the *Collision Regulations*.

6. Subsection 31(1) of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (c), by adding the word “and” at the end of paragraph (d) and by adding the following after paragraph (d):

- (e) one of the following throwable devices, namely,
- (i) an approved life-saving cushion,
 - (ii) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length, or
 - (iii) an approved 610 mm or 762 mm lifebuoy.

7. Subparagraph 32(1)(f)(iii)⁵ of the Regulations is replaced by the following:

- (iii) an approved 610 mm or 762 mm lifebuoy.

⁵ SOR/80-443

⁶ SOR/78-843

Nouvelle demande de plaque suite à la modification d'une embarcation de plaisance

25. (1) Si une embarcation de plaisance a subi des modifications telles que les renseignements figurant sur la plaque peuvent ne plus être exacts, le fabricant, l'importateur ou le propriétaire doit faire une nouvelle demande de plaque, conformément à l'article 22.

(2) Le fabricant, l'importateur ou le propriétaire qui présente une nouvelle demande de plaque pour une embarcation de plaisance doit enlever la plaque existante et la remettre avec sa demande.

Numéro d'identification de coque

25.1 (1) Toute embarcation de plaisance fabriquée ou importée au Canada après le 1^{er} août 1981 doit être marquée de façon permanente d'un numéro d'identification de coque, conformément aux normes de construction.

(2) S'il n'est plus possible d'obtenir un numéro d'identification de coque auprès du fabricant de l'embarcation de plaisance ou s'il s'agit d'une embarcation de plaisance de construction artisanale, le ministre délivre un numéro d'identification de coque.

(3) Nul ne peut enlever, modifier ou autrement falsifier un numéro d'identification de coque.

3. Le paragraphe 27(1) du même règlement est modifié par suppression du mot « et » à la fin de l'alinéa c) et par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

- e) l'un des engins à lancer suivants :
- (i) un coussin de sauvetage approuvé,
 - (ii) une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur,
 - (iii) une bouée de sauvetage approuvée de 610 mm ou 762 mm.

4. Le sous-alinéa 28(1)(f)(iii)⁵ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (iii) une bouée de sauvetage approuvée de 610 mm ou 762 mm.

5. Le paragraphe 29(2)⁶ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Les bâtiments de plus de 8 m de longueur doivent être munis des feux de navigation et des appareils de signalisation sonore qui leur permettent d'être conformes au *Règlement sur les abordages*.

6. Le paragraphe 31(1) du même règlement est modifié par suppression du mot « et » à la fin de l'alinéa c) et par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

- e) l'un des engins à lancer suivants :
- (i) un coussin de sauvetage approuvé,
 - (ii) une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur,
 - (iii) une bouée de sauvetage approuvée de 610 mm ou 762 mm.

7. Le sous-alinéa 32(1)(f)(iii)⁵ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (iii) une bouée de sauvetage approuvée de 610 mm ou 762 mm.

⁵ DORS/80-443

⁶ DORS/78-843

8. Subsection 33(2)⁶ of the Regulations is replaced by the following:

(2) Every vessel over 8 m and not over 12 m in length shall be fitted with navigation lights and sound-signalling appliances that permit the vessel to comply with the *Collision Regulations*.

9. (1) Paragraph 34(1)(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) buoyant apparatus that meet the applicable standards set out in the *Life Saving Equipment Regulations*, sufficient to support all of the persons on board;

(2) Subsection 34(2)⁶ of the Regulations is replaced by the following:

(2) Every vessel over 12 m in length shall be fitted with navigation lights and sound-signalling appliances that permit the vessel to comply with the *Collision Regulations*.

10. Subsection 35(3)⁷ of the Regulations is replaced by the following:

(3) Notwithstanding section 34, a vessel over 12 m in length that carries an inflatable life raft of the kind described in paragraph (1)(b) is not required to carry a buoyant apparatus of the kind described in paragraph 34(1)(c).

11. Parts VI to IX⁸ of the Regulations are replaced by the following:

PART VI

SAFETY PRECAUTIONS

Application

36. This Part applies to small vessels that are operating in Canada.

Prohibitions

Engines

37. (1) Subject to subsection (2), no person shall operate a power-driven vessel within five miles of shore unless a noise abatement mechanism is in use at all times during that operation.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of

- (a) any small vessel constructed before January 1, 1960; or
- (b) any small vessel that is engaged in an official competition, formal training or final preparation for an official competition.

Fuelling

38. (1) No person shall install any fixed fuel tank or fixed fuel line in a small vessel, maintain the tank or line, or fuel the vessel, in a manner that permits or is likely to permit

- (a) leakage of fuel; or
- (b) spillage of fuel into the hull.

8. Le paragraphe 33(2)⁶ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Les bâtiments de plus de 8 m mais d'au plus 12 m de longueur doivent être munis des feux de navigation et des appareils de signalisation sonore qui leur permettent d'être conformes au *Règlement sur les abordages*.

9. (1) L'alinéa 34(1)(c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(c) suffisamment d'engins flottants conformes aux normes applicables prévues au *Règlement sur l'équipement de sauvetage* pour supporter toutes les personnes à bord;

(2) Le paragraphe 34(2)⁶ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Les bâtiments de plus de 12 m de longueur doivent être munis des feux de navigation et des appareils de signalisation sonore qui leur permettent d'être conformes au *Règlement sur les abordages*.

10. Le paragraphe 35(3)⁷ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Malgré l'article 34, un bâtiment de plus de 12 m de longueur qui a à bord un radeau de sauvetage pneumatique du type visé à l'alinéa (1)(b) n'est pas assujéti à l'exigence d'avoir à bord un engin flottant du type visé à l'alinéa 34(1)(c).

11. Les parties VI à IX⁸ du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

PARTIE VI

MESURES DE SÉCURITÉ

Champ d'application

36. La présente partie s'applique aux petits bâtiments utilisés au Canada.

Interdictions

Moteurs

37. (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit d'utiliser un bâtiment à propulsion mécanique à cinq milles ou moins de la rive à moins qu'un mécanisme de réduction du bruit soit activé pendant toute la durée de l'utilisation.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas :

- a) aux petits bâtiments construits avant le 1^{er} janvier 1960;
- b) aux petits bâtiments qui participent à une compétition officielle, à un entraînement officiel ou aux derniers préparatifs d'une telle compétition.

Ravitaillement

38. (1) Il est interdit d'installer un réservoir à carburant fixe ou une conduite d'alimentation en carburant fixe dans un petit bâtiment, d'entretenir le réservoir ou la conduite ou de ravitailler le bâtiment de manière à permettre effectivement ou probablement :

- a) des fuites de carburant;
- b) un déversement de carburant dans la coque.

⁷ SOR/80-191⁸ SOR/78-843; SOR/82-837; SOR/86-95⁷ DORS/80-191⁸ DORS/78-843; DORS/82-837; DORS/86-95

(2) No person shall knowingly allow leakage of fuel within or from a small vessel.

(3) No person shall fuel a pleasure craft that is at dockside or beached, or any other small vessel that is at dockside, where the craft or vessel is fitted with

- (a) a portable fuel tank, unless the tank is removed from it; or
- (b) a fixed fuel tank, when any person other than the person who is fuelling it is on board.

(4) No person shall fuel a small vessel that is fitted with a fixed fuel tank unless all doors, windows and ports are closed, all electrical equipment is switched off, all engines are shut off and all open flames, including pilot lights, are extinguished.

(5) No person shall install below deck or enclose by boxing on any small vessel an inboard engine that uses gasoline as a fuel unless the carburetor is fitted with flame arrestors.

Engine Start-up

39. No person shall start up a gasoline-powered small vessel unless the engine space blower has been operated for a period of not less than four minutes immediately before the start-up.

Fuel-Burning Appliances or Systems

40. (1) No person shall install a fuel-burning appliance or system in a small vessel except in accordance with the manufacturer's recommended practices.

(2) No person shall install a fuel-burning appliance or system using gaseous fuel, liquefied petroleum gas, compressed natural gas or naphtha, or carry such an appliance or system, in any small vessel that is carrying passengers.

(3) No person shall install a fuel-burning appliance or system using gaseous fuel, liquefied petroleum gas, compressed natural gas or naphtha in any small vessel in a manner that permits or is likely to permit ingress or trapping of the gas, fuel or naphtha below deck.

Small Vessel Towing Activities

41. (1) Subject to subsection (2), no person shall operate a small vessel while towing any person on the water or in the air,

- (a) unless there is on board a person other than the operator, who is keeping watch on the person being towed;
- (b) unless there is seating space on the small vessel to accommodate the person being towed;
- (c) if the person being towed is not wearing a personal flotation device or lifejacket, unless the small vessel carries the personal protection equipment that would be required under Part II if the person were on board; and
- (d) during the period beginning one hour after sunset and ending at sunrise.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a small vessel that is being operated during formal training, in an official competition or in a skill demonstration, if the vessel meets the safety requirements of a governing body respecting such training, competitions or demonstrations.

(2) Il est interdit de permettre sciemment les fuites de carburant à l'intérieur ou en provenance d'un petit bâtiment.

(3) Il est interdit de ravitailler une embarcation de plaisance qui est à quai ou échouée ou tout autre petit bâtiment à quai, si l'embarcation ou le bâtiment :

- a) est équipé d'un réservoir à carburant portatif, à moins que celui-ci ait été retiré de l'embarcation ou du bâtiment;
- b) est équipé d'un réservoir à carburant fixe, lorsqu'il y a à bord des occupants autres que la personne qui procède au ravitaillement.

(4) Il est interdit de ravitailler un petit bâtiment équipé d'un réservoir à carburant fixe sans que l'équipement électrique soit éteint et sans que les portes, hublots et sabords soient fermés, les moteurs coupés et les flammes nues et veilleuses éteintes.

(5) Il est interdit, à bord d'un petit bâtiment, d'installer au-dessous des ponts ou de renfermer dans un encaissement tout moteur intérieur qui emploie de l'essence comme carburant, à moins que le carburateur soit muni de pare-flammes.

Démarrage du moteur

39. Il est interdit de démarrer un petit bâtiment muni d'un moteur à essence avant que le ventilateur de l'espace du moteur ait fonctionné pendant au moins quatre minutes immédiatement avant le démarrage du moteur.

Appareils ou systèmes à combustion

40. (1) Il est interdit d'installer dans un petit bâtiment un appareil ou système à combustion sans se conformer aux recommandations du fabricant.

(2) Il est interdit d'installer un appareil ou système à combustion fonctionnant au combustible gazeux, au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel comprimé ou au naphte, ou de transporter un tel appareil ou système, à bord d'un petit bâtiment transportant des passagers.

(3) Il est interdit d'installer dans un petit bâtiment un appareil ou système à combustion fonctionnant au combustible gazeux, au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel comprimé ou au naphte, si l'installation permet ou risque de permettre au combustible, au gaz ou au naphte de pénétrer sous le pont ou d'être emprisonné.

Remorquage

41. (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à quiconque d'utiliser un petit bâtiment pour remorquer une personne sur l'eau ou dans les airs :

- a) à moins qu'il ne se trouve à bord une autre personne pour surveiller la personne remorquée;
- b) à moins qu'il ne se trouve à bord une place assise pour la personne remorquée;
- c) dans le cas où la personne remorquée ne porte pas de vêtement de flottaison individuel ou de gilet de sauvetage, à moins que le petit bâtiment n'ait à bord l'équipement de protection individuelle qui serait exigé en vertu de la partie II si elle se trouvait à bord du petit bâtiment;
- d) au cours de la période commençant une heure après le coucher du soleil et se terminant à son lever.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas au petit bâtiment utilisé lors d'un entraînement officiel, d'une compétition officielle ou d'une démonstration de compétences s'il répond aux exigences d'une fédération sportive en matière de sécurité pour de tels entraînements, de telles compétitions ou de telles démonstrations.

Remote-Control Vessels and Propeller-driven Surfboards

42. No person shall

- (a) tow themselves by a small vessel that is operated with a remote-control; or
- (b) operate a propeller-driven surfboard-type craft.

Prohibition against Careless Operation

43. No person shall operate a small vessel in a careless manner, without reasonable consideration for other persons or without due care and attention, taking into account

- (a) the weather;
- (b) visibility;
- (c) the presence of persons or vessels in the body of water, including concentrations of persons and vessels in the immediate vicinity of the small vessel;
- (d) the speed and manoeuvrability of the small vessel, with special reference to stopping distance and turning ability in the prevailing conditions;
- (e) light conditions, including the presence of background light from shore lights or from backscatter of the small vessel's own lights;
- (f) water conditions, currents and the proximity of navigational hazards; and
- (g) any other hazards that could adversely affect the safety of persons or property.

PART VII

POWERS OF ENFORCEMENT OFFICERS

44. In this Part, "enforcement officer" means a person designated under section 45.

45. The following persons are designated as enforcement officers in respect of pleasure craft for the purpose of these Regulations:

- (a) a member of the Royal Canadian Mounted Police;
- (b) a member of any harbour or river police force;
- (c) a member of any provincial, county or municipal police force; and
- (d) any person designated as an enforcement officer for the purposes of these Regulations by the Minister of Fisheries and Oceans.

46. An enforcement officer may, in order to verify and ensure compliance with these Regulations,

- (a) examine a pleasure craft and its equipment, ask any pertinent questions of, and demand all reasonable assistance from, the owner or master, or any person who is in charge or appears to be in charge, of the pleasure craft; and
- (b) require that the owner or master or other person who is in charge or appears to be in charge of the pleasure craft produce
 - (i) personal identification, and
 - (ii) any licence, document or plate required by these Regulations.

Bâtiments télécommandés et planches de surf mues par un moteur à hélices

42. Il est interdit à quiconque :

- a) de se faire remorquer par un petit bâtiment télécommandé;
- b) d'utiliser une embarcation de type planche de surf mue par un moteur à hélice.

Interdiction relative à la conduite imprudente

43. Il est interdit d'utiliser un petit bâtiment de manière imprudente sans faire preuve de considération pour autrui ou sans y mettre le soin et l'attention nécessaires, compte tenu des éléments suivants :

- a) les conditions météorologiques;
- b) la visibilité;
- c) la présence de personnes ou de bâtiments dans l'eau, y compris les concentrations de personnes et de bâtiments à proximité du petit bâtiment;
- d) la vitesse et la manoeuvrabilité du petit bâtiment, surtout en ce qui a trait à la distance d'arrêt et à la capacité de virer dans les conditions existantes;
- e) les conditions de luminosité, y compris l'éclairage de fond provenant des feux côtiers ou de la réverbération des feux du petit bâtiment;
- f) l'état de l'eau et les courants et la proximité de dangers pour la navigation;
- g) tout autre danger qui pourrait compromettre la sécurité des personnes ou des biens.

PARTIE VII

POUVOIRS DES AGENTS D'EXÉCUTION

44. Pour l'application de la présente partie, « agent d'exécution » s'entend d'une personne visée à l'article 45.

45. Les personnes suivantes sont, à l'égard des embarcations de plaisance, désignées comme agents d'exécution chargés de l'application du présent règlement :

- a) les membres de la Gendarmerie royale du Canada;
- b) les membres d'une force de police portuaire ou fluviale;
- c) les membres des forces de police provinciales, de comté ou municipales;
- d) les personnes désignées comme agents d'exécution chargés de l'application du présent règlement par le ministre des Pêches et des Océans.

46. L'agent d'exécution peut, pour vérifier et assurer la conformité avec le présent règlement :

- a) examiner une embarcation de plaisance et son équipement, poser toute question pertinente et demander toute forme d'aide raisonnable au propriétaire, au capitaine ou à toute personne qui est responsable ou semble être responsable de l'embarcation;
- b) exiger que le propriétaire, le capitaine ou toute autre personne qui est responsable ou semble être responsable de l'embarcation produise :
 - (i) des pièces d'identité,
 - (ii) tous permis, documents ou plaques exigés par le présent règlement.

47. (1) Subject to subsection (2), an enforcement officer may, in order to ensure compliance with these Regulations and in the interests of public safety, direct the movement of pleasure craft or direct the operator of a pleasure craft to stop it.

(2) Except in an emergency, an enforcement officer shall not give a direction under subsection (1) in respect of any pleasure craft in a public harbour for which a harbour master is appointed without the prior consent of the harbour master.

48. Every person shall comply with the requirements of an enforcement officer in the course of carrying out duties and functions under these Regulations.

PART VIII

ACCIDENT REPORTING

49. (1) This section applies in a province where the government of the province has reached an agreement with the Minister of Fisheries and Oceans in respect of pleasure craft accident reporting procedures and where a notice confirming that agreement has been published in the *Canada Gazette*.

(2) If a pleasure craft is involved in an accident that results in injury to a person that requires medical treatment beyond first aid but not admittance to a hospital, or that causes property damage estimated at more than \$2,500, the person responsible for the care and control of the pleasure craft shall complete a Boating Accident Report Form and forward it to the Office of Boating Safety of the Canadian Coast Guard, not later than 14 days after the accident.

(3) If a pleasure craft is involved in an accident that results in a fatality, injury to a person that requires admittance to a hospital, or property damage greater than \$5,000 resulting from fire, an explosion or collision with another vessel or other floating or fixed structure, the person responsible for the care and control of the pleasure craft shall report the accident to the local police authority as soon as possible.

PART IX

OFFENCES AND PENALTIES

50. Every person who fails to comply with, or contravenes, any provision of Part I of these Regulations is liable on summary conviction to a fine of \$250.

12. Schedule III to the Regulations is amended by replacing the reference “(ss. 4 and 5)” after the heading “SCHEDULE III” with the reference “(Sections 2, 5 and 16.01)”.

13. The heading “Life Saving Equipment” before section 1 and sections 1 and 2⁵ of Schedule III to the Regulations are replaced by the following:

Lifejackets

1. The standards for a small vessel lifejacket are those set out in Canadian General Standards Board standard CAN/CGSB-65.7-M88, *Lifejackets, Inherently Buoyant Type*.

47. (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'agent d'exécution peut, pour assurer la conformité avec le présent règlement et dans l'intérêt de la sécurité publique, diriger le mouvement des embarcations de plaisance ou ordonner à l'utilisateur d'une embarcation de plaisance de faire arrêter son parcours.

(2) Sauf en cas d'urgence, l'agent d'exécution ne peut donner les ordres visés au paragraphe (1) à l'égard des embarcations de plaisance se trouvant dans un port public pour lequel un maître de port a été nommé sans le consentement préalable de ce dernier.

48. Toute personne est tenue de se conformer aux ordres que donne l'agent d'exécution dans l'exercice de ses fonctions en vertu du présent règlement.

PARTIE VIII

RAPPORTS D'ACCIDENTS

49. (1) Le présent article s'applique dans toute province dont le gouvernement a conclu avec le ministre des Pêches et des Océans une entente concernant la procédure à suivre pour les rapports d'accidents d'embarcations de plaisance, si un avis confirmant l'entente a été publié dans la *Gazette du Canada*.

(2) Si une embarcation de plaisance est impliquée dans un accident qui a occasionné des blessures à une personne, laquelle a besoin de soins médicaux outre les premiers soins, mais sans que son hospitalisation soit nécessaire, ou qui a causé des dommages matériels évalués à plus de 2 500 \$, la personne qui en a la garde et le contrôle doit remplir le Rapport d'accident de bateau et le faire parvenir au Bureau de la sécurité de bateau de la Garde côtière dans les 14 jours suivant l'accident.

(3) Si une embarcation de plaisance est impliquée dans un accident qui a entraîné un décès, des blessures nécessitant l'hospitalisation ou des dommages matériels d'un montant supérieur à 5 000 \$, à la suite d'un incendie, d'une explosion ou d'une collision avec un autre bâtiment ou un autre ouvrage fixe ou flottant, la personne qui en a la garde et le contrôle doit signaler l'accident à la police locale le plus tôt possible.

PARTIE IX

INFRACTIONS ET PEINES

50. Quiconque ne se conforme pas ou contrevient à la partie I du présent règlement encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende de 250 \$.

12. La mention « (art. 4 et 5) » qui suit le titre « ANNEXE III » à l'annexe III du même règlement est remplacée par « (articles 2, 5, 6 et 16.01) ».

13. L'intertitre « Équipement de sauvetage » précédant l'article 1 et les articles 1 et 2⁵ de l'annexe III du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Gilets de sauvetage

1. Les normes visant les gilets de sauvetage des petits bâtiments sont celles prévues dans la norme CAN/CGSB-65.7-M88 de l'Office des normes générales du Canada, intitulée *Gilets de sauvetage, matériau insubmersible*.

1.1 The standards for a SOLAS type lifejacket and standard lifejacket are the applicable standards that are set out in the table to subsection 121(1) of the *Life Saving Equipment Regulations*.

Life-Saving Cushions

1.2 The standards for a life-saving cushion are those set out in Canadian General Standards Board standard CAN/CGSB-65.3-M88, *Life-saving Cushions*.

Personal Flotation Devices

1.3 (1) Subject to subsection (2), the standards for a personal flotation device are those set out in

(a) Canadian General Standards Board standard CAN/CGSB-65.11-M88, *Personal Flotation Devices*; or

(b) Underwriters Laboratories standard UL 1180, *Fully Inflatable Recreational Personal Flotation Devices*, with the Canadian addendum.

(2) The standards for a personal flotation device intended for use by children are those set out in Canadian General Standards Board standard CAN/CGSB-65.15-M88, *Personal Flotation Devices for Children*.

Bailers

2. A bailer shall be made of plastic or metal, have an opening of at least 65 cm² and have a volume of at least 750 mL.

COMING INTO FORCE

14. These Regulations come into force on April 1, 1999.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Small Vessel Regulations* (SVR) deal with matters such as safety equipment that must be carried on small vessels, safety precautions and vessel construction standards. The amendments to the SVR will substantially and positively affect the safety of boaters and their boats. They are in response to the emergence of new water activities, innovations in lifesaving equipment, and the technological evolution of watercraft. The current regulations have been in place for some 20 years and have undergone only minor changes during this period.

The amendments to the Regulations affect the following Parts:

- Part II, Minimum Equipment Requirements for Pleasure Craft (formerly called Requirements for Pleasure Craft)
- Part III, Conformity Plates, Capacity Plates and Single Vessel Plates (formerly called Engine Power and Load Capacity Plate)
- Part VI, Safety Precautions (formerly called Precautions Against Fire)

1.1 Les normes visant les gilets de sauvetage SOLAS et les gilets de sauvetage normalisés sont les normes applicables prévues au tableau du paragraphe 121(1) du *Règlement sur l'équipement de sauvetage*.

Coussins de sauvetage

1.2 Les normes visant les coussins de sauvetage sont celles prévues dans la norme CAN/CGSB-65.3-M88 de l'Office des normes générales du Canada, intitulée *Coussins de sauvetage*.

Vêtements de flottaison individuels

1.3 (1) Sous réserve du paragraphe (2), les normes visant les vêtements de flottaison individuels sont celles prévues dans :

a) la norme CAN/CGSB-65.11-M88 de l'Office des normes générales du Canada, intitulée *Vêtements de flottaison individuels*;

b) la norme UL 1180 des laboratoires des assureurs, intitulée *Fully Inflatable Recreational Personal Flotation Devices*, qui comprend le supplément canadien.

(2) Les normes visant les vêtements de flottaison individuels destinés aux enfants sont celles prévues dans la norme CAN/CGSB-65.15-M88 de l'Office des normes générales du Canada, intitulée *Vêtements de flottaison individuels pour les enfants*.

Écopes

2. Une écope doit être constituée de plastique ou de métal et avoir une ouverture d'au moins 65 cm² et un volume d'au moins 750 mL.

ENTRÉE EN VIGUEUR

14. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 1999.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement sur les petits bâtiments* (RPB) traite de questions comme le matériel de sécurité qui doit être transporté à bord des petits bâtiments, des mesures de sécurité et des normes de construction des navires. Les modifications au RPB influenceront de façon considérable et positive sur la sécurité des plaisanciers et de leurs embarcations. Les modifications font suite à l'émergence de nouvelles activités aquatiques, à des innovations au chapitre du matériel de sauvetage et au perfectionnement technologique des embarcations. La réglementation actuelle est en vigueur depuis près de 20 ans et n'a subi que des modifications mineures au cours de cette période.

Les modifications au règlement touchent les parties suivantes :

- la partie II, Exigences minimales visant l'équipement des embarcations de plaisance (intitulée précédemment Prescriptions relatives aux embarcations de plaisance)
- la partie III, Plaques de conformité, plaques de capacité et plaques de bâtiment hors série (intitulée précédemment Plaque de puissance et Puissance du moteur)
- la partie VI, Mesures de sécurité (intitulée précédemment Précautions contre l'incendie)

- Part VII, Powers of Enforcement Officers (formerly Part VIII, called Powers of Peace Officers)
- a new Part VIII, Accident Reporting
- Part IX, Offences and Penalties

Certain technical amendments are also being made in Parts IV and V, which deal with the requirements for small commercial vessels.

The Department of Fisheries and Oceans (DFO) and Transport Canada share responsibilities with respect to Part VI, while Parts II, III, VII and VIII are the sole responsibility of DFO. Parts IV and V are the sole responsibility of Transport Canada.

Part II: Minimum Equipment Requirements for Pleasure Craft

The new requirements offer recreational boaters choices with respect to the equipment they carry, allowing them, in most cases, to carry the equipment that makes the most sense to them in their particular boating situation. As a result, the rate of compliance with these requirements is expected to increase and the level of boating safety to improve.

The amendments also make it mandatory to carry additional safety equipment for specific vessel size categories.

The most significant changes include the following:

- To be consistent with international standards, vessel length categories have been changed. The category pertaining to vessels not over 5.5 m in length will be replaced by a category for vessels not over 6 m in length, while the category relating to vessels over 5.5 m but not over 8 m in length is being replaced by a category for vessels over 6 m but not over 8 m in length.
- Where formerly vessels were required to carry an approved lifejacket or personal flotation device (PFD) (or in the case of vessels not over 5.5 m in length, a life-saving cushion) for each person on board, they will now be required to carry a lifejacket or PFD of the appropriate size for each person. (An exception is made for infants weighing less than 9 kg, and for persons whose chest size exceeds 140 cm.) Foreign residents can take advantage of alternative provisions with respect to Canadian PFD carriage requirements, and will be allowed to carry, instead of a Canadian-approved PFD, a PFD of appropriate size that conforms to the laws of their country of residence. Life-saving cushions will no longer be acceptable substitutes for lifejackets or PFDs.
- New provisions have also been inserted to reflect the adoption of a standard for inflatable PFDs as an alternative to inherently buoyant PFDs. These set out restrictions on how they may be substituted for inherently buoyant devices, as they are not suitable for all activities.
- Under the existing Regulations, beach toys and inflatable mattresses are technically vessels and as such are subject to the requirements of the Regulations. The Regulations will now specify that they do not apply to floating devices that measure less than 2 m in length and that are not designed to be fitted with a motor.
- Power-driven vessels will be required to carry a watertight flashlight. For vessels over 6 m, this is in addition to the existing requirement to carry flares. For vessels under 6 m, a flashlight may be substituted for the flares. Non-power-driven

- la partie VII, Pouvoirs des agents d'exécution (précédemment la partie VIII, intitulée Pouvoirs des agents de sûreté)
- une nouvelle partie VIII, Rapports d'accidents
- la partie IX, Infractions et peines.

Certaines modifications d'ordre technique se font aussi aux parties IV et V qui traitent des exigences relatives aux petits bâtiments commerciaux.

Le ministère des Pêches et des Océans (MPO) et Transports Canada se partagent les responsabilités touchant la partie VI tandis que les parties II, III, VII et VIII relèvent uniquement du MPO. Les parties IV et V relèvent uniquement de Transports Canada.

Partie II : Exigences minimales visant l'équipement des embarcations de plaisance

Les nouvelles exigences offrent aux plaisanciers divers choix quant au matériel qu'ils doivent transporter, ce qui leur permet, dans la plupart des cas, de transporter l'équipement qui semble le plus approprié à leurs activités nautiques. Il s'ensuit qu'on s'attend à ce que le taux de conformité à ces exigences augmente et à ce que la sécurité nautique s'améliore.

Les modifications rendront aussi obligatoire le transport d'équipement de sécurité additionnel pour des catégories d'embarcations particulières.

Voici certains des changements les plus importants :

- Pour être conformes aux normes internationales, les longueurs définissant les catégories d'embarcations de plaisance ont été modifiées. Ainsi, la catégorie d'embarcations d'au plus 5,5 m de longueur devient maintenant la nouvelle catégorie d'embarcations d'une longueur maximale de 6 m tandis que la catégorie d'embarcations de plus de 5,5 m mais inférieure à 8 m de longueur devient maintenant la catégorie d'embarcations de plus de 6 m mais d'au plus 8 m de longueur.
- Alors qu'auparavant, les utilisateurs d'embarcations étaient tenus de transporter un gilet de sauvetage ou un vêtement de flottaison individuel (VFI) approuvés (ou dans le cas d'embarcations d'au plus 5,5 m de longueur, un coussin de sauvetage) pour chaque personne à bord, ils devront maintenant transporter un gilet de sauvetage ou un VFI de la bonne taille pour chaque personne à bord. (Une exception est prévue pour les bébés pesant moins de 9 kg et pour les personnes dont le tour de poitrine dépasse 140 cm.) Par ailleurs, les personnes qui résident ailleurs qu'au Canada peuvent tirer parti de nouvelles dispositions relatives aux prescriptions de transport de VFI canadiens en vertu desquelles elles peuvent transporter à la place un VFI de la bonne taille, conforme aux lois du pays où elles résident. Les coussins de sauvetage ne seront plus acceptés comme substitut pour les gilets de sauvetage ou les VFI.
- De nouvelles dispositions ont également été ajoutées pour tenir compte de l'adoption d'une norme relative aux VFI gonflables comme solution de rechange aux VFI à matériau insubmersible; ces dispositions font état de certaines conditions qui s'appliquent relativement à leur substitution pour des dispositifs à matériau insubmersible étant donné qu'ils ne peuvent être utilisés pour certaines activités.
- En vertu du règlement actuel, les engins récréatifs de plage et les matelas gonflables sont considérés, d'un point de vue technique, comme des embarcations et à ce titre, ils sont assujettis aux dispositions du présent règlement. Les engins

vessels including sailboards, paddleboats, water cycles and sailboats not more than 6 m in length will not be required to carry distress equipment.

- Vessels over 6 m in length will be required to carry a device for reboarding the vessel, where the vessel's freeboard exceeds 0.5 m.
- Special competition or racing vessels operating under safety protocols defined by a governing body will have the option of carrying specific safety equipment under certain circumstances.
- The requirements for fire extinguishers have been simplified, and classes of extinguishers will be referred to by the coding found on the extinguishers, i.e., Class 5BC, 10BC, etc.
- A definition of personal watercraft (PWC) has been included. As well, an optional set of equipment that is more practical for PWCs and paddleboats will be permitted for these vessels, if the occupants are wearing a PFD or lifejacket.

Part III: Conformity Plates, Capacity Plates and Single Vessel Plates

Recreational vessels are required to display a capacity, conformity or single vessel plate that attests that they meet established construction standards. The capacity and single vessel plates also identify safe limits of engine power, load capacity and the number of people allowed on board.

The terminology, the requirements and the application process with respect to capacity and conformity plates in the Regulations were unclear. These amendments resolve this problem through the use of new wording and reorganization of the text. Ambiguity has hindered enforcement and has led to confusion among boaters and manufacturers with respect to what was required of them.

To be consistent with international standards, under the amendments, capacity plates will be required on vessels that are not over 6 m (as opposed to not over 5 m) in length capable of being fitted with a motor or motors of 10 hp (7.5 kW) or more. All vessels that are capable of being fitted with a motor of any power that are not required to have a capacity plate must have a conformity plate or single vessel plate stating that the vessel is constructed in accordance with the construction standards.

Part VI: Safety Precautions

These amendments introduce a number of new safety precautions and changes to existing safety precautions. These will

flottants qui mesurent moins de 2 m de longueur et qui ne sont pas conçus pour être munis d'un moteur ont maintenant été clairement exemptés des dispositions du présent règlement.

- Les embarcations à moteur seront dorénavant tenues de transporter une lampe de poche étanche à l'eau. Pour les embarcations de plus de 6 m, elles seront tenues de transporter des signaux pyrotechniques de détresse. Il s'agit d'un ajout aux dispositions actuelles. Quant aux embarcations non propulsées par un moteur, notamment les planches à voile, les pédalos, les cycles d'eau et les voiliers d'une longueur maximale de 6 m, elles ne seront pas tenues de transporter de l'équipement de détresse.
- Les embarcations de plus de 6 m seront tenues de transporter un dispositif de remontée à bord quand le franc-bord de l'embarcation dépasse 0,5 m.
- Les embarcations utilisées pour des compétitions officielles ou des courses en vertu des prescriptions de sécurité de la fédération sportive pertinente pourront, dans certaines circonstances, transporter du matériel de sécurité spécial.
- Les prescriptions relatives aux extincteurs d'incendie ont été simplifiées car on indique maintenant les catégories d'extincteurs requis en utilisant le code marqué sur l'extincteur, par exemple, catégorie 5BC, 10BC, etc.
- On a ajouté au Règlement la définition de motomarine. En outre, du matériel optionnel plus pratique pour les motomarines sera autorisé à bord de ces embarcations, si chacune des personnes à bord porte un VFI ou un gilet de sauvetage.

Partie III : Plaques de conformité, plaques de capacité et plaques de bâtiment hors série

Les embarcations de plaisance sont tenues de porter bien en évidence soit des plaques de capacité, des plaques de conformité ou des plaques de bâtiment hors série attestant qu'elles répondent aux normes de construction établies. Les plaques de capacité et les plaques de bâtiment hors série indiquent quelles sont les limites de sécurité de puissance du moteur, la capacité de charge et le nombre maximal de personnes recommandé que l'embarcation peut transporter.

La terminologie, les exigences et le mécanisme de demande touchant les plaques de capacité et de conformité n'étaient pas claires dans le Règlement. Les modifications apportées résolvent ce problème étant donné que le libellé du règlement sera différent et que le contenu du texte sera réorganisé. L'ambiguïté s'est avérée un facteur nuisible à l'application du règlement et a été source de confusion chez les plaisanciers et les fabricants en ce qui a trait au respect des dispositions.

Pour être conformes aux normes internationales, des modifications ont été apportées en vertu desquelles les plaques de capacité deviendront obligatoires à bord des embarcations d'une longueur maximale de 6 m (contrairement à la longueur maximale de 5 m) pouvant être munies d'un moteur ou de moteurs d'une puissance de 10 H.P. (7,5 kW) ou plus. Toutes les embarcations pouvant être munies d'un moteur mais qui ne sont pas contraintes à une plaque de capacité doivent disposer d'une plaque de conformité ou d'une plaque de bâtiment hors série indiquant que l'embarcation a été construite conformément aux normes de construction applicables.

Partie VI : Mesures de sécurité

Les présentes modifications instaurent un certain nombre de nouvelles mesures de sécurité et de changements aux mesures

increase boating safety and address concerns over noise created by engines that have been modified to produce more power or noise. The changes include the following:

- Every engine operated within five miles of shore will have to be fitted with a noise abatement mechanism, which must be used at all times.
- The rules for water-skiing will be expanded to all other towing activities such as barefoot skiing, tubing, surfboarding and parasailing. In addition to the current requirement for an additional person on board to keep watch, a new rule will require that spare seating be provided on the towing vessel for each person being towed. The towing vessel may not be remotely controlled.
- The amendments introduce safer practices for fuelling and for the use of fuel-burning appliances on board vessels.
- The amendments also introduce a prohibition against careless operation.

Part VII: Powers of Enforcement Officers

The amendments also extend the powers of enforcement officers by requiring boat owners or operators to provide personal identification to an enforcement officer on request, and allowing the officer to examine the vessel and its equipment, ask pertinent questions of and demand all reasonable assistance from the owner or operator of the vessel.

Part VIII: Accident Reporting

Presently, there is no requirement to report boating accidents to local police or other authorities such as the Canadian Transportation Safety Board, except for those involving five or more fatalities or injuries requiring medical treatment. There has been no requirement to provide information on the circumstances of boating accidents.

New provisions will require that boating accidents resulting in any injury to a person that requires medical treatment beyond first aid but not admittance to a hospital, or that cause property damage estimated at more than \$2,500, be reported to the Canadian Coast Guard. Boating accidents that result in a fatality, injury to a person that requires admittance to a hospital, or property damage greater than \$5,000 resulting from fire, an explosion or collision with another vessel or other floating or fixed structure, will need to be reported to the local police authority as soon as possible. These provisions will be introduced gradually over the coming years as agreements with the provinces are reached.

Part IX: Offences and Penalties

The penalty for a summary conviction offence under Part I of the Regulations (licence offences) will be changed from a fine of up to \$500 and/or imprisonment for up to six months to a fine of \$250.

actuelles de sécurité. Ces changements amélioreront la sécurité nautique et visent à régler les préoccupations relatives au bruit causé par les moteurs des embarcations qui ont été modifiées pour en augmenter la puissance ou le bruit. Voici certains des changements apportés :

- Tous les moteurs de petits bâtiments utilisés en deçà de cinq milles de la rive doivent être munis d'un mécanisme de contrôle du bruit qui doit être activé en tout temps.
- Les règles s'appliquant au ski nautique seront étendues à toutes les autres activités de remorquage comme le ski pieds nus, le remorquage de pneumatiques, les planches de surf et le para-voile. En plus de l'exigence actuelle en vertu de laquelle une personne autre que l'utilisateur doit se trouver à bord du petit bâtiment pour surveiller la personne qui se fait tirer, une nouvelle règle exige qu'une place assise pour la personne remorquée se trouve à bord. Il est interdit de se faire remorquer par un petit bâtiment télécommandé.
- Les modifications prévoient des pratiques plus sécuritaires relatives au ravitaillement en carburant et à l'utilisation d'appareils de combustion à bord de petits bâtiments.
- Les modifications prévoient également l'entrée en vigueur d'une interdiction relative à la conduite imprudente.

Partie VII : Pouvoirs des agents d'exécution

Les modifications prévoient également une augmentation des pouvoirs des agents d'exécution en exigeant que les propriétaires ou les conducteurs d'embarcations produisent des pièces d'identité sur demande et en permettant aux agents d'exécution d'examiner un bâtiment et son équipement, poser toute question pertinente et demander toute forme d'aide raisonnable au propriétaire ou au conducteur du bâtiment.

Partie VIII : Rapports d'accident

À l'heure actuelle, il n'existe aucune obligation de signaler un accident impliquant une embarcation de plaisance au service local de police ou à d'autres instances comme le Bureau canadien de la sécurité des transports sauf dans les cas où l'accident a occasionné des pertes de vie à 5 personnes ou plus ou des blessures nécessitant des soins médicaux. Rien n'oblige les personnes en cause à fournir des données sur les circonstances des accidents impliquant une embarcation de plaisance.

En vertu de nouvelles dispositions, si une embarcation de plaisance est impliquée dans un accident qui a occasionné des blessures à une personne nécessitant des soins médicaux autres que des premiers soins, mais sans que soit nécessaire son admission à l'hôpital, ou qui entraîne des dommages matériels s'élevant à plus de 2 500 \$, l'accident doit être signalé à la Garde côtière canadienne et lorsqu'une embarcation de plaisance est en cause dans un accident qui résulte en un décès, en des blessures qui requièrent l'admission à l'hôpital ou en des dommages matériels d'un montant supérieur à 5 000 \$, résultant d'un feu, d'une explosion ou d'une collision avec un autre bâtiment ou une autre structure fixe ou flottante, l'accident doit être signalé au service de police local le plus tôt possible. Dans les provinces où un accord a été signé à cet effet, ces nouvelles dispositions seront progressivement mises en vigueur au cours des prochaines années.

Partie IX : Infractions et peines

La pénalité pour une infraction sommaire en vertu de la partie I du règlement (infraction reliée au permis) passera d'une amende maximale de 500 \$ et/ou d'une peine d'emprisonnement allant jusqu'à six mois à une amende de 250 \$.

Alternatives

The amendments specify minimum quantities of life-saving equipment that must be carried on board small vessels and minimum safety precaution measures that must be followed by boaters. Although the Canadian Coast Guard emphasizes that education makes an important contribution to compliance and carries out extensive efforts in this regard, education alone is not sufficient, and regulatory measures also need to be taken to ensure the safety of the public on the waterways.

Consultations with stakeholders showed that the best alternative was a regulatory amendment. Safety objectives could not be effectively met through other means. Options such as moral suasion, public education and voluntary guidelines are insufficiently rigorous and reliable to ensure that boating safety objectives are achieved.

Benefits and Costs**Part II: Minimum Equipment Requirements for Pleasure Craft****Costs**

The cost of re-equipping pleasure vessels to the new minimum requirements ranges from an average of \$17.21 for vessels not over 6 m in length, to \$44.75 for vessels between 6 and 8 m and \$103.67 for vessels over 8 m. These cost estimates were based on the assumption that not all vessels had to purchase the new required equipment, as many already carry this useful equipment on board. For all boat types, the equipment was estimated to have a life expectancy of 10 years.

The total cost for new equipment is estimated at \$50.13 million; \$49.9 million of this cost will be borne by households that own pleasure craft and \$1.2 by businesses that own pleasure craft, e.g., marinas, resorts, summer camps, hunting/fishing camps and outfitters, etc.

Impact on Households — Over all boat types, the average incremental cost per household-owned boat is estimated at \$19.62 per boat. Converted to an annual amount, assuming that the equipment has a life of 10 years and using a discount rate of 10 per cent, this is equivalent to \$2.90 per year, which represents a 0.28 per cent increase in the average annual cost of boating.

Impact on the Boat Rental and Marina Industry — Statistics Canada estimates that the boat rental and marina industry generates revenues of approximately \$234 million per year. Fifteen per cent of this, or \$35.1 million, is from boat rentals and the remaining 85 per cent, or \$198.9 million, is from sales of other goods and services to boaters.

The average cost of re-equipping boats owned by the boat rental and marina industry is estimated at \$20.35 per boat or an effective annual cost of \$3.01 over 10 years with a discount rate

Solutions envisagées

Les modifications prescrivent l'équipement minimal de sauvetage qui doit être transporté à bord des petits bâtiments et des mesures de sécurité minimales qui doivent être prises par les plaisanciers. Même si la Garde côtière canadienne insiste sur le fait que la sensibilisation contribue de façon importante au respect des dispositions et qu'elle fait des efforts considérables à cet égard, la sensibilisation à elle seule ne peut suffire et il faut prendre des mesures de réglementation afin d'assurer la sécurité du public sur l'eau.

Les consultations avec les principaux intervenants ont démontré que la meilleure solution de rechange consistait à apporter des modifications à la réglementation. Les objectifs en matière de sécurité ne pourraient être atteints efficacement par d'autres moyens. Les méthodes comme la persuasion morale, la sensibilisation du public et des lignes directrices à conformité volontaire ne sont pas suffisamment contraignantes et fiables pour garantir l'atteinte des objectifs de sécurité nautique.

Coûts et avantages**Partie II : Exigences minimales visant l'équipement des embarcations de plaisance****Coûts**

Voici ce qu'il pourrait en coûter en moyenne pour rééquiper les embarcations de plaisance en fonction des nouvelles exigences minimales visant les embarcations de plaisance : 17,21 \$ pour les embarcations d'une longueur de 6 m et moins, 44,75 \$ pour les embarcations entre 6 et 8 m, et 103,67 \$ pour les embarcations de plus de 8 m. Ces estimés de coût sont fondés sur l'hypothèse que ce ne sont pas tous les propriétaires d'embarcations qui devront faire l'acquisition du nouvel équipement requis puisque bon nombre d'embarcations sont déjà dotées de cet équipement utile. Pour tous les types d'embarcations, on estime que l'équipement devait avoir une durée de vie de 10 ans.

On estime que le coût total du nouvel équipement serait de 50,13 \$ millions; de ce coût, la somme de 49,9 \$ millions sera assumée par les familles qui possèdent une embarcation de plaisance et une somme de 1,2 \$ million sera assumée par des entreprises qui possèdent des embarcations de plaisance, par exemple les marinas, les centres de villégiature, les camps d'été, et les pourvoyeurs de chasse et pêche, etc.

Répercussions sur les familles — Pour toutes les catégories d'embarcations, le coût supplémentaire moyen par propriétaire est estimé à 19,62 \$ par embarcation. Si on convertit ce coût en un montant annuel, en supposant que l'équipement a une vie de 10 ans et en considérant un taux d'escompte de 10 pour cent, cela équivaut à 2,90 \$ par année, soit une hausse de 0,28 pour cent par rapport au coût annuel moyen que doit assumer un plaisancier.

Répercussions sur l'industrie de la location d'embarcations et des marinas — Statistiques Canada estime que l'industrie de la location d'embarcations et de motomarines génère des revenus d'environ 234 \$ millions par année. Quinze pour cent de cette somme, c'est-à-dire un montant de 35,1 \$ millions provient de la location d'embarcations et le 85 pour cent qui reste, soit une somme de 198,9 \$ millions provient de la vente d'autres biens et services aux plaisanciers.

Le coût moyen associé au rééquipement des embarcations appartenant à l'industrie de la location d'embarcations et des marinas est évalué à 20,35 \$ par embarcation, ce qui équivaut à un

of 10 per cent. If this annual cost is passed on to the consumer and spread over the average number of hours and days that each type of vessel is rented, it represents an average increase in rental rates of 0.17 per cent. A cost increase of this magnitude is expected to have a negligible impact on rental revenue.

Impact on the Hunting/Fishing Camp and Outfitter Industry — Like boat rentals and marinas, the hunting/fishing camp and outfitter industries will incur additional costs to re-equip their vessels. The average cost per vessel is estimated at \$19.18 or \$2.84 per year over 10 years with a discount rate of 10 per cent. If the additional annual cost is passed on to the consumer in the form of an increase in the daily package cost, it would result in an average increase of 0.03 per cent.

Impact on Other Industries — A number of other types of businesses such as summer camps, resorts, campgrounds, adventure boating organizations and boating schools/clubs, etc. will incur additional equipment costs. The total cost to these industries of the changes to the equipment carriage requirements is approximately \$529,000, or \$18.74 per boat. On an annual basis, this represents a cost of \$78,000, or \$2.77 per boat over 10 years with a discount rate of 10 per cent. If the additional annual cost is passed on to the consumer in the form of an increase in the rates, a price increase of this magnitude would have a negligible effect on industry revenues.

Benefits

According to Red Cross statistics, an average of nearly 200 boating-related fatalities occur every year in Canada, and it is estimated that there are approximately 6,000 unreported non-fatal boating incidents every year that involve serious personal injuries or property loss or risk such injuries or loss. There is, however, no national uniform reporting system for boating accidents and it is therefore almost impossible to fully understand the scope of boating safety issues from these statistics alone.

Boating-related drownings account for about 40 per cent of all drownings. Such drownings are an important contributor to the rate of injury-caused mortality of Canadians, particularly among adult males. Drownings are exceeded only by traffic injuries and poisoning from illicit drugs as a cause of injury and death among adult males in the economically productive years of life.

Of the boating-related drownings, approximately 75 per cent are the result of recreational boating. The greatest risk is associated with small powerboats less than 6 m in length, where there were an average of 83 drownings per year between 1991 and 1995. This is followed by canoes, with an average of 34 drownings per year.

coût annuel de 3,01 \$ réparti sur 10 ans, en considérant un taux d'escompte de 10 pour cent. Si le coût annuel est transmis au consommateur et réparti sur le nombre moyen d'heures et de jours pendant lesquels les embarcations de chaque catégorie sont louées, cela représente une hausse moyenne des taux de location de 0,17 pour cent. On s'attend à ce qu'une hausse de coût de cette nature ait des répercussions négligeables sur les recettes provenant de la location d'embarcations.

Répercussions sur l'industrie des camps et des pourvoies de chasse et pêche — Tout comme les entreprises de location d'embarcations et les marinas, l'industrie des camps et des pourvoies de chasse et pêche devront encourir des coûts additionnels pour rééquiper leurs embarcations. On estime que le coût moyen par embarcation sera de 19,18 \$ ou de 2,84 \$ par année sur une période de 10 ans en considérant un taux d'escompte de 10 pour cent. Si le coût annuel additionnel est transmis au consommateur sous la forme d'une augmentation du coût forfaitaire quotidien, cela entraînerait une augmentation moyenne de 0,03 pour cent.

Répercussions sur d'autres industries — Diverses autres entreprises comme les camps d'été, les centres de villégiature, les organisations de croisières d'aventure, et les écoles et clubs nautiques, etc. devront également assumer des coûts additionnels au chapitre de l'équipement. Le coût total que devront assumer ces industries en raison des changements relatifs aux exigences minimales quant à l'équipement à transporter est d'environ 529 000 \$ ou de 18,74 \$ par embarcation. Sur une base annuelle, cela représente un coût de 78 000 \$ ou de 2,77 \$ par embarcation réparti sur 10 ans en considérant un taux d'escompte de 10 pour cent. Si le coût annuel additionnel est transmis au consommateur sous la forme d'une hausse des tarifs, une hausse des prix d'une telle ampleur aurait un effet négligeable sur les recettes de l'industrie.

Avantages

Selon les statistiques de la Croix-Rouge, on enregistre en moyenne chaque année 200 pertes de vie liées à la navigation de plaisance au Canada et on estime qu'environ 6 000 incidents liés à la navigation de plaisance ne résultent pas en des pertes de vie mais occasionnent de graves blessures, des dommages à la propriété ou représentent des risques importants à ces égards. Cependant, il n'existe aucun système national uniforme d'enregistrement des accidents nautiques et par conséquent, il est pratiquement impossible de bien comprendre l'ensemble de la situation de la sécurité nautique uniquement à partir de ces statistiques.

Les noyades liées à la navigation de plaisance représentent 40 pour cent de toutes les noyades. Les noyades, notamment celles liées à la navigation de plaisance, contribuent de façon importante au taux de décès causés par des blessures au Canada, en particulier chez les hommes adultes. Soulignons que le nombre de décès par noyades n'est surpassé que par le nombre de décès résultant de blessures subies lors d'accidents de la route et d'empoisonnements causés par l'ingestion de drogues illicites chez les hommes adultes dans les années productives de leur vie.

Parmi les noyades liées à la navigation, environ 75 pour cent sont le résultat d'accidents survenus à des embarcations de plaisance. Le risque le plus important est associé aux petites embarcations à moteur de moins de 6 m de longueur; en effet, entre 1991 et 1995, on a relevé une moyenne d'environ 83 noyades par année. Immédiatement après, suivent les activités en canots qui ont entraîné environ 34 noyades par année.

The amendments to the Regulations are expected to mitigate safety risks associated with recreational boating in Canada and reduce the number of boating accidents, injuries and deaths. The Regulations will offer boaters choices with respect to the equipment they carry, which is expected to increase the rate of compliance with these requirements.

The Regulations will now permit PWCs to be equipped with an optional set of equipment that is more practical for these vessels, if the occupants are properly wearing a PFD or lifejacket. This action is expected to increase the wearing of PFDs or lifejackets among PWC operators, and may help reduce the average of 2 drownings per year associated with these vessels.

Lifesaving cushions are no longer included in the list of approved flotation devices for vessels under 6 m. These devices, which are impractical to wear and offer limited personal protection in an emergency situation, must be replaced with a lifejacket or PFD of appropriate size for each person on board, except in the case of infants weighing less than 9 kg, or persons with a chest size over 140 cm. These are personal protection equipment items that only work effectively if they fit.

The new requirement for vessels between 6 and 12 m with a freeboard exceeding 0.5 m to carry a device for reboarding the vessel is expected to reduce the risk of drowning, and death by hypothermia, in cases where boat occupants are accidentally thrown into the water.

In addition to reducing the number of boating incidents and boating-related injuries and deaths, the new requirements are expected to reduce search and rescue costs for those accidents that do still occur. In particular, the new requirement for all power-driven vessels to carry a watertight flashlight will improve the ability of boaters to signal their location.

Part III: Conformity Plates, Capacity Plates and Single Vessel Plates

Costs

No costs are associated with the wording changes.

Benefits

Removing the ambiguity of the terminology respecting capacity and conformity plates will improve enforcement and reduce confusion of boaters.

Part VI: Safety Precautions

Costs

There are no material costs associated with the additional safety precautions under this Part except for a small number of high performance home-made-type boats fitted with straight exhaust pipes. High performance production models are normally equipped with muffled exhaust systems.

Benefits

New safety precautions with regard to fuelling, fuel-burning appliances, water-skiing and safe operation of watercraft will help

On s'attend à ce que les modifications au règlement améliorent la sécurité au chapitre de la navigation de plaisance au Canada et réduisent le nombre d'accidents, de blessures et de pertes de vie dans le secteur de la navigation de plaisance. Les nouvelles exigences offriront aux plaisanciers divers choix quant à l'équipement qu'ils doivent transporter, ce qui devrait accroître le taux de conformité aux exigences.

En vertu de la nouvelle réglementation, les occupants d'une motomarine pourront maintenant utiliser des équipements optionnels mieux adaptés à ce type d'embarcation, à condition qu'ils portent un VFI ou un gilet de sauvetage. Cette mesure devrait accroître le port des VFI ou de gilet de sauvetage chez les conducteurs de motomarines et pourrait aider à réduire le taux de noyade associé à ces embarcations qui est d'environ 2 noyades par année.

Les coussins de sauvetage ne font plus partie de la liste des dispositifs de flottaison approuvés pour les embarcations de moins de 6 m. Ces dispositifs, qui ne sont pas confortables à porter et qui n'offrent qu'une protection limitée dans une situation d'urgence doivent être remplacés par un gilet de sauvetage ou un VFI pour chaque personne se trouvant à bord, sauf pour les bébés pesant moins de 9 kg et les personnes dont le tour de poitrine excède 140 cm. Ces vêtements de protection individuels ne sont efficaces que s'ils sont de la bonne taille.

La nouvelle exigence applicable aux embarcations mesurant entre 6 et 12 m dont le franc-bord dépasse 0,5 m prescrivant l'installation d'un dispositif de remontée à bord, est censée réduire le risque de noyade et de décès par hypothermie, dans les cas où les occupants d'une embarcation sont projetés accidentellement à l'eau.

En plus de réduire le nombre d'incidents et de décès liés à la navigation de plaisance, on s'attend à ce que les nouvelles exigences réduisent les coûts attribuables aux missions de recherches et de sauvetages dans le cas d'accidents qui surviennent toujours. Par ailleurs, la nouvelle exigence en vertu de laquelle toutes les embarcations doivent être munies d'une lampe de poche étanche, permettra aux plaisanciers d'être mieux équipés pour signaler l'endroit où ils se trouvent.

Partie III : Plaques de conformité, plaques de capacité et plaques de bâtiment hors série

Coûts

Aucun coût n'est relié au changement d'énoncé.

Avantages

La suppression de l'ambiguïté de la terminologie relative aux plaques de capacité et de conformité favorisera l'exécution et réduira la confusion chez les plaisanciers.

Partie VI : Mesures de sécurité

Coûts

En vertu de cette partie, aucun coût en matières premières n'est associé aux mesures de sécurité additionnelles à l'exception d'un petit nombre d'embarcations à haute performance de fabrication artisanale qui sont dotées de tuyaux d'échappement droits. Les modèles de série à haute performance sont normalement munis de systèmes d'échappement silencieux.

Avantages

Les nouvelles mesures de sécurité relatives au ravitaillement en carburant, aux appareils de combustion, au ski nautique et à la

ensure that boating activities are conducted in a safer manner. They are expected to reduce the potential for deaths and injuries. The prohibition on careless operation of a vessel will also help provide a safer environment for swimmers and reduce the number of accidents. These amendments will clarify the legal obligations of boaters.

Part VIII: Powers of Enforcement Officers

The changes to the powers of enforcement officers will not result in any additional costs but will improve the effectiveness of law enforcement agencies in enforcing boating regulations.

Part IX: Accident Reporting

Costs

The new requirement to report to the local police authority accidents that result in a fatality, injury to a person that requires admittance to a hospital, or property damage greater than \$5,000 resulting from fire, explosion or collision with another vessel or other floating or fixed structure may result in increased costs for enforcement agencies. These costs may arise from additional time spent on record-keeping and/or from increased time spent responding to and investigating boating accidents.

Benefits

The above new requirement and the new requirement that accidents resulting in injury to a person that requires medical treatment beyond first aid but not admittance to a hospital, or that causes property damage estimated at more than \$2,500, be reported to the Canadian Coast Guard means that a record of boating accidents, injuries, deaths and property damage will be available for the first time. Such a record will permit future analysis of boating accidents, and identification of causes and trends, which will be invaluable in designing future boating safety programs, regulatory amendments and vessel construction standards.

Consultation

Work on the amendments to the SVR commenced in 1990 and has been conducted through the *Small Vessel Regulations* and Standards Working Group of the Canadian Marine Advisory Council (CMAC). CMAC is the mechanism that Coast Guard and Transport Canada use to consult the public on regulatory matters. Boating safety and training organizations, cottager associations, enforcement agencies, marine equipment and boat manufacturers, Transport Canada, and the Canadian Coast Guard were represented on the Working Group.

The Working Group completed its final review of the amendments to the SVR in the fall of 1997.

A consultation document outlining the amendments to the SVR was submitted to the national and regional Recreational Boating

conduite prudente des embarcations permettront d'assurer que les activités liées aux embarcations de plaisance se déroulent prudemment. Ces mesures devraient réduire l'éventualité de pertes de vie et de blessures. L'interdiction relative à la conduite imprudente d'une embarcation fournira également un milieu plus sûr pour les adeptes de la natation. Ces modifications réduiront également l'ambiguïté entourant les obligations légales des plaisanciers.

Partie VIII : Pouvoirs des agents d'exécution

Les changements aux pouvoirs des agents d'exécution n'entraîneront pas de coûts additionnels mais amélioreront l'efficacité des organismes chargés de l'application de la réglementation en matière de navigation de plaisance.

Partie IX : Rapports d'accident

Coûts

En vertu de cette prescription, lorsqu'une embarcation de plaisance est impliquée dans un accident qui a occasionné des pertes de vie, des blessures à une personne nécessitant l'admission à l'hôpital, ou encore, des dommages matériels s'élevant à plus de 5 000 \$ résultant d'un feu, d'une explosion ou d'une collision avec une autre embarcation, une aide flottante ou un ouvrage fixe, l'accident devra être signalé au service de police local, ce qui entraînera une hausse de coûts pour les organismes chargés du respect de l'application. Ces coûts pourraient résulter du temps additionnel consacré à la tenue de dossiers ou du temps additionnel consacré aux interventions de sauvetage et aux enquêtes réalisées relativement aux accidents nautiques.

Avantages

Étant donné que la nouvelle exigence précitée et la nouvelle prescription en vertu de laquelle les accidents qui occasionnent des blessures nécessitant des soins médicaux mais pas l'admission à l'hôpital ou qui occasionnent des dommages matériels estimés à plus de 2 500 \$ doivent être signalés à la Garde côtière canadienne, signifie que, dorénavant, un dossier sur les accidents nautiques de même que sur les blessures, les pertes de vie et les dommages matériels sera disponible pour la première fois, ce qui permettra de procéder à l'analyse des accidents nautiques à l'identification des causes d'accidents et des tendances, toutes des plus utiles pour la conception des futurs programmes de sécurité nautique, des modifications à la réglementation et des normes de construction des navires.

Consultations

Les travaux relatifs aux modifications du RPB ont été entrepris en 1990 et ont été effectués par le groupe de travail sur les normes et le *Règlement sur les petits bâtiments* du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). Le CCMC est le mécanisme utilisé par la Garde côtière et Transports Canada pour consulter le public sur les questions de réglementation. Les organismes de formation et de sécurité nautique, les associations de villégiateurs, les organismes chargés de l'application, les fabricants de matériels nautiques et d'embarcations, Transports Canada et la Garde côtière canadienne sont représentés au sein de ce groupe de travail.

Le groupe de travail a terminé son examen final des modifications à apporter au RPB à l'automne 1997.

Un document de consultation soulignant les modifications apportées au RPB a été soumis aux conseils consultatifs national et

Advisory Councils (RBACs) for review. The Councils, which are consultation bodies that advise the Commissioner and Regional Directors of the Canadian Coast Guard, represent a broad cross-section of the boating community. The consultation document was also provided for review and comments to other selected boating organizations across the country who have a particular interest in the amendments to the SVR.

Wider consultations with the boating public were carried out coast to coast through information booths at major events such as boat shows. A pamphlet explaining the changes was also designed and distributed to the recreational boating community. This pamphlet also provided an opportunity for interested persons to make written representations to the Canadian Coast Guard concerning the amendments. This opportunity for comment remained until the end of the 45-day period for making representations that was established when the Regulations were pre-published in the *Canada Gazette Part I* on November 29, 1997. Many minor revisions were made to the proposed amendments based on comments received.

The comments also resulted in several improvements to the regulatory proposal. For instance, the requirements for distress signalling equipment such as heliographs and proposed new distress signalling equipment (flashlights) to be carried on non-power-driven vessels up to 6 m in length have been deleted. The requirement for a towline, introduced in the original regulatory proposal, has also been removed. These changes will lessen the financial impact on small boat owners and operators without compromising boating safety.

An amendment has been introduced to the regulatory proposal to address the concerns of the tourism sector with regard to the practicality and the economic impacts of the proposed changes affecting the carriage of flotation devices. The Regulations will allow any person who ordinarily resides in a country other than Canada to use his or her own PFD, instead of a Canadian-approved PFD normally required to be carried on board Canadian vessels. Such devices must be of appropriate size and conform to the laws of the country where the person resides. This will address situations where, for example, United States citizens visit Canadian fishing lodges, most notably in Ontario and British Columbia, and bring with them the PFDs they normally use in their home state. The Canadian Coast Guard remains confident that allowing foreign residents to bring into Canada a device that they would normally wear in their country of residence is not an unsafe practice.

Compliance and Enforcement

Most of these amendments clarify and modify existing requirements, rather than create new requirements. Any new requirements, for example those with respect to fuelling and water-skiing, can be enforced in conjunction with the enforcement of the existing requirements. Therefore, no new enforcement burden is created.

With the increased clarity of requirements and terminology afforded by the amendments, enforcement and compliance activities will be facilitated. Moreover, the *Contraventions Act*, which has been in force in Ontario since April 1996 and in New Brunswick, Prince Edward Island and Manitoba since the 1997

régionaux sur la navigation de plaisance (CCNP) aux fins d'examen. Les conseils sont des organismes de consultation qui conseillent le Commissaire et les directeurs régionaux de la Garde côtière canadienne. Ils représentent un vaste échantillon de la communauté de plaisanciers. Le document de consultation a également été fourni pour examen et observations à d'autres organismes nautiques à l'échelle nationale particulièrement intéressés aux modifications apportées au RPB.

Des consultations plus étendues ont été menées auprès des plaisanciers d'un bout à l'autre du pays par l'intermédiaire des kiosques d'information installés lors de grands événements comme les salons nautiques. Une brochure expliquant les changements a également été conçue et distribuée au public et aux membres du milieu de la navigation de plaisance. Cette brochure a fourni aux personnes intéressées l'occasion de faire des représentations écrites à la Garde côtière canadienne concernant les modifications. Des observations pouvaient être faites jusqu'à la fin du délai de 45 jours après la publication préliminaire de ces dispositions réglementaires dans la *Gazette du Canada Partie I* le 29 novembre 1997. Bon nombre de révisions mineures ont été apportées à partir des observations reçues.

Les commentaires reçus ont permis d'améliorer la proposition réglementaire, par exemple, les exigences en matière d'équipement de signalisation de détresse tel l'héliographe et les signaux pyrotechniques de détresse (lampes de poche) à être transportés à bord d'embarcations non propulsées dont la longueur est inférieure à 6 m ont été supprimées. Également supprimé, le câble de remorque dont l'exigence avait été présentée dans la proposition réglementaire initiale. Ces modifications réduiront l'impact financier exercé sur les propriétaires et exploitants de petites embarcations sans compromettre pour autant la sécurité nautique.

Une modification a été présentée à la proposition réglementaire visant à cerner les inquiétudes du secteur du tourisme concernant la viabilité et les impacts économiques qu'auraient les changements proposés sur le transport du VFI. Le règlement permettra à toute personne résidant habituellement ailleurs qu'au Canada d'utiliser son propre modèle de VFI plutôt qu'un modèle approuvé au Canada qui, déjà, était obligatoire à bord d'un bâtiment. Ces dispositifs doivent être de la bonne taille et conformes aux lois du pays où la personne réside. Cette mesure sera utile, à titre d'exemple, à la clientèle américaine qui visite les camps et les pourvoiries de pêche au Canada, plus particulièrement en Ontario et en Colombie-Britannique, et qui transporte avec elle les VFIs desquels elle se sert chez elle. La Garde côtière canadienne est d'avis que le fait de permettre aux résidents étrangers de porter au Canada un équipement duquel ils se serviraient chez eux ne présente pas un danger pour la sécurité.

Respect et exécution

La plupart des modifications clarifient et modifient les exigences actuelles et ne constituent pas de nouvelles dispositions. Les nouvelles exigences, par exemple celles ayant trait au ski nautique et au ravitaillement en carburant, peuvent être appliquées en parallèle avec l'application des prescriptions existantes. Par conséquent, aucune nouvelle tâche n'est créée au chapitre de l'application.

Étant donné que les modifications vont clarifier les nouvelles exigences et la terminologie, les activités liées à l'application de la réglementation et à la surveillance de la conformité seront simplifiées. En outre, la *Loi sur les contraventions*, qui est en vigueur en Ontario depuis avril 1996 et au Nouveau-Brunswick, à

boating season, will improve the tools available to enforcement officers by allowing police to ticket boaters, much as they do drivers of road vehicles for certain traffic offences. This is expected to increase the effectiveness of enforcement personnel by allowing them to spend more time on Canadian waterways carrying out enforcement duties. Up to now, enforcement of boating regulations was done by summary conviction involving the appearance in court of both the accused and the enforcement officer. The new ticketing process will also contribute to reducing case burden on the court system. The *Contraventions Act* is expected to be implemented in the other provinces in the next two to three years.

Contact

Michel Desparois
A/Manager, Regulations
Office of Boating Safety
Department of Fisheries and Oceans
200 Kent Street, 5th Floor
Centennial Towers
Ottawa, Ontario
K1A 0E6
Telephone: (613) 991-4981

l'Île-du-Prince-Édouard et au Manitoba depuis la saison de navigation 1997, fournira de meilleurs outils aux agents chargés de l'application de la réglementation en leur permettant de délivrer des contraventions aux plaisanciers, comme ils le feraient dans le cas de conducteurs de véhicules routiers ayant commis une infraction au code de la route. On s'attend à ce que cela améliore l'efficacité du personnel d'application étant donné que cela leur permettra de passer plus de temps sur les cours d'eau au Canada pour effectuer des tâches d'application de la réglementation. Jusqu'à maintenant, la réglementation en matière de navigation de plaisance était appliquée par déclaration sommaire de culpabilité, ce qui obligeait l'agent d'exécution et l'accusé à se présenter tous deux devant le tribunal. Le nouveau mécanisme de délivrance de contraventions contribuera également à réduire le nombre de causes soumises aux tribunaux. La *Loi sur les contraventions* devrait entrer en vigueur dans les autres provinces d'ici deux à trois ans.

Personne-ressource

Michel Desparois
Gestionnaire intérimaire, Réglementation
Bureau de la sécurité nautique
Ministère des Pêches et des Océans
200, rue Kent, 5^e étage
Tours Centennial
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6
Téléphone : (613) 991-4981

Registration
SOR/99-55 15 January, 1999

CRIMINAL CODE

Regulations Amending the Pari-Mutuel Betting Supervision Regulations

The Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to subsection 204(9)^a of the *Criminal Code*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Pari-Mutuel Betting Supervision Regulations*.

Ottawa, January 14, 1999

Lyle Vanclief
Minister of Agriculture and Agri-Food

REGULATIONS AMENDING THE PARI-MUTUEL BETTING SUPERVISION REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definitions “account” and “pari-mutuel system” in section 2 of the *Pari-Mutuel Betting Supervision Regulations*¹ are replaced by the following:

“account” means an account under a telephone account betting system or under an on-track account betting system, as the case may be; (*compte*)

“pari-mutuel system” means the manual, electro-mechanical or computerized system and all software, including the totalizer, the telephone account betting system, the on-track account betting system and the inter-track betting equipment, that are used to record bets and to transmit betting data; (*système de pari mutuel*)

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

“on-track account betting” means pari-mutuel betting conducted at a race-course or in a betting theatre of an association otherwise than by buying a ticket, and in accordance with sections 84.1 to 84.9; (*pari sur hippodrome*)

“on-track account betting system” means the services, facilities and equipment used for conducting on-track account betting; (*système de pari sur hippodrome*)

2. Section 53 of the Regulations is renumbered as subsection 53(1) and is amended by adding the following:

(2) Except as provided in sections 76 to 84.9, no association shall accept bets or instructions to bet on a race from any person unless that person tenders to the association, for each bet, cash or a voucher issued by the association in exchange for cash.

3. Section 54 of the Regulations is replaced by the following:

54. (1) Subject to subsections 81(2) and 84.6(2), a bet is made when a ticket is issued.

Enregistrement
DORS/99-55 15 janvier 1999

CODE CRIMINEL

Règlement modifiant le Règlement sur la surveillance du pari mutuel

En vertu du paragraphe 204(9)^a du *Code criminel*, le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la surveillance du pari mutuel*, ci-après.

Ottawa (Ontario), le 14 janvier 1999

Le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire,
Lyle Vanclief

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SURVEILLANCE DU PARI MUTUEL

MODIFICATIONS

1. (1) Les définitions de « compte » et « système de pari mutuel », à l'article 2 du *Règlement sur la surveillance du pari mutuel*¹, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« compte » Compte tenu dans le cadre du système de pari par téléphone ou du système de pari sur hippodrome, selon le cas. (*account*)

« système de pari mutuel » Système manuel, électro-mécanique ou informatisé et le logiciel, y compris le totalisateur, le système de pari par téléphone, le système de pari sur hippodrome et le matériel utilisé pour le pari inter-hippodromes, qui servent à l'inscription des paris et à la transmission des données sur les paris (*pari-mutuel system*)

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

« pari sur hippodrome » Pari mutuel tenu à un hippodrome ou dans une salle de paris de l'association qui est fait conformément aux articles 84.1 à 84.9 et autrement que par l'achat d'un billet. (*on-track account betting*)

« système de pari sur hippodrome » L'ensemble des services, des installations et du matériel servant à la tenue d'un pari sur hippodrome. (*on-track account betting system*)

2. L'article 53 du même règlement devient le paragraphe 53(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :

(2) Sauf disposition contraire des articles 76 à 84.9, il est interdit à l'association d'accepter des paris ou des instructions de pari sur une course, sauf si l'intéressé lui verse pour chaque pari une mise en espèces ou une mise sous forme de bon émis par elle en échange d'espèces.

3. L'article 54 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

54. (1) Sous réserve des paragraphes 81(2) et 84.6(2), le pari est fait dès qu'un billet est délivré.

^a S.C. 1994, c. 38, par. 25(1)(g)

¹ SOR/91-365

^a L.C. 1994, ch. 38, al. 25(1)(g)

¹ DORS/91-365

(2) Where a person makes a tender in accordance with subsection 53(2), the association shall immediately

- (a) issue a ticket to the person; or
- (b) where, for any reason, a ticket cannot be issued, return the cash or voucher to the person.

4. Subsection 73(4) of the Regulations is replaced by the following:

(4) An officer may order an association to close betting or cancel any type of bet where the officer has reasonable grounds to believe that

- (a) the security or accuracy of the pari-mutuel system is in doubt; or
- (b) the integrity of the betting in respect of the pool is in doubt because the association does not provide information that is required by these Regulations or provides information that is misleading.

5. Subsection 81(3) of the Regulations is repealed.

6. The Regulations are amended by adding the following after section 84:

On-track Account Betting

84.1 (1) An association that proposes to conduct on-track account betting shall notify the Executive Director in writing.

(2) No association shall conduct on-track account betting unless

- (a) the association has been issued a permit; and
- (b) the on-track account betting system has been inspected and authorized by an officer.

84.2 (1) No association shall open an account other than in accordance with this section.

(2) No association shall knowingly open an account for any employee of the association who is employed in the on-track account betting system.

(3) No employee of an association who is employed in the on-track account betting system shall open or hold an account.

(4) Where an association has opened an account other than in accordance with this section, the association shall close the account forthwith and return the balance of the money or deposit to the account holder.

84.3 Where an association opens an account for a person, the association shall forthwith

- (a) assign an account number and an identification code to the account; and
- (b) inform the account holder of the account number and the identification code assigned to the account.

84.4 (1) An association that operates an on-track account betting system shall hold any money deposited into an account as a custodian or depository for the account holder.

- (2) No association shall accept an on-track account bet unless
 - (a) the person making the bet enters into the on-track account betting system the correct account number and identification code and the amount of the bet; and
 - (b) there is sufficient money in the account to cover the bet.

(2) Dès qu'une personne verse la mise d'un pari conformément au paragraphe 53(2), l'association :

- a) lui délivre un billet;
- b) lui rend la somme misee — qu'il s'agisse d'espèces ou d'un bon — si un billet ne peut être délivré pour une raison quelconque.

4. Le paragraphe 73(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Le fonctionnaire désigné peut ordonner à l'association de fermer les paris ou d'annuler tout type de pari s'il a des motifs raisonnables de croire :

- a) soit que la sécurité du système de pari mutuel ou la précision propre à celui-ci est compromise;
- b) soit que l'intégrité du pari quant à la poule est compromise parce que l'association ne fournit pas les renseignements exigés par le présent règlement ou fournit des renseignements trompeurs.

5. Le paragraphe 81(3) du même règlement est abrogé.

6. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 84, de ce qui suit :

Pari sur hippodrome

84.1 (1) L'association qui entend tenir des paris sur hippodrome en avise le directeur exécutif par écrit.

(2) L'association ne peut tenir des paris sur hippodrome que si les conditions suivantes sont réunies :

- a) elle est titulaire d'un permis;
- b) le système de pari sur hippodrome a été vérifié et autorisé par le fonctionnaire désigné.

84.2 (1) L'association ouvre les comptes en conformité avec le présent article.

(2) Il est interdit à l'association d'ouvrir sciemment un compte au nom d'un de ses employés qui est affecté au système de pari sur hippodrome.

(3) Il est interdit à tout employé de l'association qui est affecté au système de pari sur hippodrome d'ouvrir ou de détenir un compte.

(4) Si l'association ouvre un compte contrairement aux exigences du présent article, elle le ferme aussitôt et remet le solde créditeur au détenteur du compte.

84.3 Dès l'ouverture d'un compte, l'association :

- a) assigne au compte un numéro de compte et un code d'identification;
- b) informe le détenteur du compte du numéro et du code d'identification du compte.

84.4 (1) L'association qui exploite un système de pari sur hippodrome agit à titre de gardienne ou de dépositaire des sommes que le détenteur de compte dépose dans son compte.

- (2) L'association ne peut accepter un pari sur hippodrome que si les conditions suivantes sont réunies :
 - a) le parieur inscrit dans le système de pari sur hippodrome le numéro et le code d'identification exacts du compte ainsi que la somme misee;

(3) No association shall permit any money to be withdrawn from an account other than on presentation by the person making the withdrawal of the correct account number and identification code.

84.5 (1) Where an account holder deposits money into an account, the association shall forthwith credit the account with the amount deposited.

(2) Where an account holder makes an on-track account bet, the association shall forthwith debit the account with the amount bet.

(3) Where an account holder has a winning on-track account bet, the association shall credit the account with the amount won immediately after the posting of the pay-out prices.

(4) Where an account holder requests a withdrawal from the holder's account, the association shall give effect to the request within 48 hours.

(5) Where the on-track account betting system does not automatically generate a written statement of account and an account holder provides the correct account number and identification code to the association and requests to be informed in writing of the current balance of the account, the association shall issue the written statement within 48 hours.

(6) An association shall ensure that the statement of account referred to in subsection (5) contains all data respecting the on-track account betting conducted by the account holder for the preceding 21 days.

(7) Where the terms of the on-track account betting system provide that an association shall pay interest on the money in an account, the association shall

- (a) credit the interest as a deposit to the account; and
- (b) identify the interest separately on the statement of account referred to in subsection (5).

84.6 (1) An association shall ensure that the on-track account betting system is designed to provide to the account holder a visual display of the balance in the account before and on completion of each on-track account bet.

- (2) An on-track account bet is made when the bet has been
 - (a) entered into the on-track account betting system by the account holder;
 - (b) recorded in the account of the account holder by means that allow verification at any time by a print-out; and
 - (c) confirmed to the account holder by means of a visual display.

(3) An association shall ensure that the on-track account betting system is designed to provide for the automatic turning off of the visual display referred to in paragraph (2)(c).

(4) An association shall ensure that the on-track account betting system is designed to discontinue access to the account of an account holder upon the turning off of the visual display referred to in subsection (3).

(5) Where a disagreement arises with respect to the making of an on-track account bet, the account holder may request that an association provide the written statement of account referred to in subsection 84.5(5) immediately upon demand.

b) il y a suffisamment d'argent dans le compte pour couvrir la somme mise.

(3) L'association ne peut permettre un retrait sur le compte que sur présentation, par la personne effectuant le retrait, du numéro et du code d'identification exacts du compte.

84.5 (1) L'association porte immédiatement au crédit du compte les sommes que le détenteur y dépose.

(2) L'association porte immédiatement au débit du compte le montant de tout pari sur hippodrome que fait le détenteur.

(3) Lorsque le pari sur hippodrome est gagnant, l'association porte le gain au crédit du compte immédiatement après l'affichage des rapports.

(4) Sur réception d'une demande de retrait du détenteur de compte, l'association lui remet la somme demandée dans les 48 heures.

(5) Si le système de pari sur hippodrome ne produit pas automatiquement un relevé de compte écrit et si le détenteur du compte fournit à l'association le numéro et le code d'identification exacts du compte et demande d'être informé par écrit du solde courant, l'association lui remet un relevé écrit dans les 48 heures.

(6) L'association s'assure que le relevé de compte visé au paragraphe (5) donne le détail de tous les paris sur hippodrome faits par le détenteur au cours des 21 jours précédents.

(7) Si le système de pari sur hippodrome prévoit le versement d'un intérêt sur le solde créditeur du compte, l'association :

- a) porte cet intérêt au crédit du compte à titre de dépôt;
- b) indique séparément cet intérêt sur le relevé visé au paragraphe (5).

84.6 (1) L'association voit à ce que le système de pari sur hippodrome soit conçu pour fournir au détenteur de compte l'affichage du solde du compte avant et après chaque pari sur hippodrome.

- (2) Le pari sur hippodrome est fait lorsqu'il a été, à la fois :
 - a) inscrit dans le système de pari sur hippodrome par le détenteur de compte;
 - b) porté au compte du détenteur par un moyen qui permet de confirmer la transaction par un imprimé;
 - c) confirmé par le détenteur de compte au moyen de l'affichage.

(3) L'association voit à ce que le système de pari sur hippodrome soit conçu pour que l'affichage visé à l'alinéa (2)c) se ferme automatiquement.

(4) L'association voit à ce que le système de pari sur hippodrome soit conçu pour interrompre l'accès au compte du détenteur à la fermeture de l'affichage visé au paragraphe (3).

(5) En cas de désaccord concernant un pari sur hippodrome, le détenteur de compte peut demander à l'association de lui fournir immédiatement le relevé de compte écrit visé au paragraphe 84.5(5).

(6) An association shall, within 24 hours after the termination of a racing card, provide an officer with a statement of all on-track account bets made in respect of that racing card and the amount of each of those bets.

84.7 (1) An association shall retain all computer-stored and other records relating to on-track account bets for no fewer than 35 days.

(2) An association shall make available to an officer on request all records referred to in subsection (1).

84.8 (1) An account holder who claims that a statement of account is incorrect shall make the claim to the association within 14 days after the day on which the statement is issued.

(2) Where a claim is made under subsection (1), no association shall dispose of any computer-stored or other records relating to that account until authorized to do so by an officer.

(3) An association shall process any complaint by an account holder respecting on-track account betting in accordance with section 60.

84.9 An officer may audit any account on a random basis or whenever a complaint is made with respect to the accuracy of an on-track account bet.

COMING INTO FORCE

7. These Regulations come into force on January 15, 1999.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Pari-Mutuel Betting Supervision Regulations* are designed to protect the integrity of betting on horse races authorized under section 204 of the *Criminal Code*. The Regulations address the supervision and operation of pari-mutuel systems related to race meetings.

Section 54 of the Regulations provides that, except for telephone betting, "a bet is made when a ticket is issued". The intent of section 54 is to provide printed evidence of the transaction. Currently, a ticket may be issued in one of two ways: at a teller-operated wicket, or at an automated terminal at which the ticket is issued in exchange for a voucher acquired by a prospective bettor for cash at another dedicated terminal.

Race tracks intend to employ a new technology in relation to the second method of making a bet. Rather than to purchase vouchers to make future bets, the bettor would be able to establish an account, the same way as it is done now in respect of telephone betting, and make bets, on track, by debiting the account electronically. If a ticket were automatically issued at the terminal, no change to the Regulations would be necessary. However, as a matter of technological choice, the race tracks intend to introduce automated equipment that is not designed to issue tickets — all relevant information will be handled electronically.

Without necessary regulatory amendments, this design would not be in compliance with section 54. After reviewing the proposal, the Canadian Pari-Mutuel Agency concluded that

(6) Dans les 24 heures suivant la fin de tout programme de courses, l'association fournit au fonctionnaire désigné un relevé de tous les paris sur hippodrome, avec indication de la mise de chacun, faits sur les courses de ce programme.

84.7 (1) L'association conserve pendant au moins 35 jours tous les dossiers, informatisés et autres, relatifs aux paris sur hippodrome.

(2) L'association fournit sur demande au fonctionnaire désigné tous les dossiers visés au paragraphe (1).

84.8 (1) Le détenteur de compte qui conteste l'exactitude d'un relevé de compte présente à l'association une réclamation à cet effet dans les 14 jours suivant la date du relevé de compte.

(2) Lorsqu'une réclamation est faite conformément au paragraphe (1), l'association ne peut se défaire de ses dossiers, informatisés et autres, relatifs au compte avant d'y être autorisée par le fonctionnaire désigné.

(3) L'association traite toute plainte formulée par le détenteur de compte au sujet des paris sur hippodrome conformément à l'article 60.

84.9 Le fonctionnaire désigné peut faire la vérification d'un compte de façon aléatoire ou chaque fois qu'une plainte est présentée au sujet de l'exactitude d'un pari sur hippodrome.

ENTRÉE EN VIGUEUR

7. Le présent règlement entre en vigueur le 15 janvier 1999.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement sur la surveillance du pari mutuel* est conçu pour protéger l'intégrité du pari sur les courses de chevaux qui est autorisé en vertu de l'article 204 du *Code criminel*. Il régit la surveillance et le fonctionnement des systèmes de pari mutuel utilisés dans les réunions de courses.

L'article 54 du règlement porte que, sauf dans le cas du pari par téléphone, « un pari est fait lorsqu'un billet est délivré ». L'objet de cette disposition est d'établir une preuve imprimée de l'opération. À l'heure actuelle, il existe deux modes de délivrance d'un billet : guichet avec préposé ou terminal automatique acceptant un bordereau que le parieur s'est procuré à un autre terminal spécialisé dans lequel il a introduit de l'argent.

Les hippodromes entendent recourir à une nouvelle technologie pour le second de ces modes de pari. Plutôt que d'acheter des bordereaux pour pouvoir parier, le client ouvrirait un compte à l'hippodrome, comme dans le pari par téléphone actuel, et engagerait son pari à l'hippodrome en portant le montant correspondant au débit de son compte de façon électronique. Si un billet était émis automatiquement au terminal, aucune modification du règlement ne serait nécessaire. Toutefois, en raison de leur choix technologique, les hippodromes entendent implanter un équipement automatique non conçu pour émettre des billets — toute l'information pertinente sera traitée électroniquement.

Sans les modifications appropriées au règlement, la conception de cet équipement ne serait pas conforme à l'article 54. Après examen de la proposition, l'Agence canadienne du pari mutuel a

satisfactory safeguards could be introduced to offer the better an acceptable level of protection in a paperless transaction as contemplated by the race tracks. The safeguards are contained in this on-track account betting regulatory amendment.

Alternatives

There are no appropriate alternatives apart from maintaining the status quo.

Benefits and Costs

This amendment will give the industry the option of offering broader services to their clients, the wagering public. At the same time, the amendment will maintain the degree of protection that the wagering public currently enjoys under the Regulations.

There is neither environmental impact nor significant costs associated with this amendment.

Consultation

Industry members and provincial racing commissions were extensively consulted in respect of the on-track account betting amendment and concur with its contents. This amendment was originally coupled with an amendment to allow the cancellation of bets under certain circumstances. A problem with the wording of this portion of the amendment and Associations' delay in developing software to technologically implement bet cancellation, lead the Agency to conclude that it was best to separate the two amendments. The portion dealing with bet cancellation has been severed and will be redrafted in substance. Associations' participation in the process is again being solicited. From previous consultations with the industry, the Agency knew that the amendment dealing with on-track account betting, which was modelled on the telephone account betting regulation, would pose relatively little problem. At the same time, the Agency recognized that the amendment dealing with bet cancellation was more challenging.

Compliance

The implementation of the amendment requires that the applicable software be designed by its providers to the industry and tested for the compliance with the amendment by the Canadian Pari-Mutuel Agency. Once the initial tests demonstrate that the software fulfils the regulatory requirements, the subsequent compliance and enforcement activities will remain at their current level.

Contact

Judy Buyar
 Manager, Industry and Government Relations
 Canadian Pari-Mutuel Agency
 Corporate Services Branch
 Agriculture and Agri-Food Canada
 6 Antares Drive
 Suite 12, Phase II
 Nepean, Ontario
 K2E 8A9
 Tel.: (613) 946-1706
 E-mail: jbuyar@em.agr.ca

conclu qu'il sera possible de mettre en place des sauvegardes suffisantes pour offrir aux parieurs une protection acceptable dans les opérations sans papier qu'envisagent par les hippodromes. Les sauvegardes en question sont incluses dans la modification relative au pari sur compte à l'hippodrome.

Solutions de rechange

Il n'y a pas de solution de rechange appropriée, si ce n'est le maintien du statu quo.

Avantages et coûts

Cette modification permettra à l'industrie des courses d'élargir la gamme des services qu'elle offre à ses clients, les parieurs. En même temps, elle maintiendra le degré de protection dont ces derniers jouissent à l'heure actuelle en vertu du règlement.

Il n'y a pas d'incidence environnementale ni de coût important lié à cette modification.

Consultations

Les membres de l'industrie et les commissions provinciales de courses ont été largement consultés au sujet de cette modification touchant le pari sur compte à l'hippodrome, et ils souscrivent à son contenu. À l'origine, cette modification était combinée à une autre portant sur l'annulation des paris en certaines circonstances. Un problème lié au libellé de cette partie de la modification et le retard des associations à mettre au point des logiciels nécessaires pour procéder à l'annulation des paris ont convaincu l'Agence qu'il valait mieux séparer les deux aspects. La partie traitant de l'annulation de paris a été amputée, et elle sera remaniée en profondeur. On demandera de nouveau la participation des associations à ce processus. À la lumière des consultations antérieures de l'industrie, l'Agence savait que les modifications traitant du pari sur compte à l'hippodrome, qui s'inspirent des dispositions sur le pari par téléphone, poseraient relativement peu de problème. En même temps, elle était consciente que la modification sur l'annulation de paris présentait un plus grand défi.

Mécanisme de conformité

La mise en œuvre de cette modification exige que les fournisseurs de l'industrie conçoivent les logiciels pertinents, et que l'Agence canadienne du pari mutuel vérifie s'ils respectent les exigences réglementaires. Une fois que les tests initiaux auront montré que tel est bien le cas, les activités de contrôle de la conformité reviendront à leur niveau actuel.

Personne-ressource

Judy Buyar
 Gestionnaire, Relations avec l'industrie et les gouvernements
 Agence canadienne du pari mutuel
 Direction générale des services intégrés
 Agriculture et Agroalimentaire Canada
 6, promenade Antares
 Suite 12, Phase II
 Nepean (Ontario)
 K2E 8A9
 Tél. : (613) 946-1706
 Courriel électronique : jbuyar@em.agr.ca

Registration
SOR/99-57 21 January, 1999

EXPORT AND IMPORT PERMITS ACT

Regulations Amending the Issuance of Certificates Regulations

P.C. 1999-15 21 January, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to paragraph 12(c.1)^a of the *Export and Import Permits Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Issuance of Certificates Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE ISSUANCE OF CERTIFICATES REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The long title of the *Issuance of Certificates Regulations*¹ is replaced by the following:

ISSUANCE OF CERTIFICATES REGULATIONS

2. Section 1 of the Regulations and the subtitle before it are repealed.

3. The definition "Canada" in section 2 of the Regulations is repealed.

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

3. The following considerations shall be taken into account by the Minister in the issuance of a certificate under paragraph 9.1(a) of the *Export and Import Permits Act*:

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

These amendments to the Regulations are consequential to changes made to the *Export and Import Permits Act* respecting issuance of a certificate for exportation of goods, including apparel goods, textile made-up goods, textiles and yarns, to a NAFTA country. A full description of these Regulations is published in the *Canada Gazette Part II*, Vol. 127, No. 26, SOR/93-587, December 29, 1993. These amendments are required to conform correctly to the appropriate section of the *Export and Import Permits Act*, and as such, replace reference to section 9.01 with reference to section 9.1(a) of the *Export and*

^a S.C. 1988, c. 65, s. 123

¹ SOR/93-587

Enregistrement
DORS/99-57 21 janvier 1999

LOI SUR LES LICENCES D'EXPORTATION ET
D'IMPORTATION

Règlement modifiant le Règlement sur la délivrance de certificats

C.P. 1998-15 21 janvier 1999

Sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu de l'alinéa 12c.1)^a de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la délivrance de certificats*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA DÉLIVRANCE DE CERTIFICATS

MODIFICATIONS

1. Le titre intégral du *Règlement sur la délivrance de certificats*¹ est remplacé par ce qui suit :

RÈGLEMENT SUR LA DÉLIVRANCE DE CERTIFICATS

2. L'article 1 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

3. La définition de « Canada », à l'article 2 du même règlement, est abrogée.

4. Le passage de l'article 3 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

3. Pour la délivrance d'un certificat visé à l'alinéa 9.1a) de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*, le ministre prend en compte les facteurs suivants :

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Il faut modifier le Règlement en raison des changements apportés à la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation* concernant la délivrance de certificats pour l'exportation de marchandises, y compris de vêtements, de textiles et de fils, à un pays de l'ALÉNA. La description complète du Règlement se trouve dans la *Gazette du Canada*, Partie II, Vol. 127, n° 26, DORS/93-587, le 29 décembre 1993. Il faut modifier le Règlement pour le rendre conforme à la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation* et, à ce titre, la modification a pour but de remplacer les renvois à l'article 9.01 par des renvois à

^a L.C. 1998, ch. 65, art. 123

¹ DORS/93-587

Import Permits Act. These amendments do not affect the *Export and Import Permits Act*.

The definition of "Canada" is deleted because there is a definition of "Canada" in the *Interpretation Act* that expressly applies to all Acts and regulations.

Alternatives

No alternative was considered as these amended Regulations are being made for the purposes of consistency with the *Export and Import Permits Act* and with the *Interpretation Act*.

Benefits and Costs

These amendments to the Regulations will have no impact on the existing policy and involve no new financial implications.

Consultation

No consultations are required.

Compliance and Enforcement

Compliance and enforcement are not an issue since these amendments ensure correct references to the *Export and Import Permits Act*.

Contact

Deputy Director
Trade Controls Policy Division
Export and Import Controls Bureau
Department of Foreign Affairs and International Trade
P.O. Box 481, Station "A"
Ottawa, Ontario
K1N 9K6
Telephone: (613) 996-3711
FAX: (613) 995-5137

l'alinéa 9.1a) de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*. La modification ne vise pas la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*.

La définition du terme « Canada » a été rayée parce qu'il y a une définition du terme « Canada » dans la *Loi d'interprétation* qui s'applique de façon explicite à toutes Lois et règlements.

Solutions envisagées

Aucune autre solution n'a été envisagée puisque la modification est exigée conformément à la nouvelle *Loi sur les licences d'exportation et d'importation* et avec la *Loi d'interprétation*.

Avantages et coûts

Cette modification au Règlement n'aura aucune incidence sur la politique actuelle et aucune nouvelle incidence financière.

Consultations

Aucune consultation n'est requise.

Respect et exécution

Le respect et l'exécution du Règlement n'entrent pas en ligne de compte puisque les modifications visent à corriger les renvois à la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*.

Personne-ressource

Directeur adjoint
Direction de la politique sur la réglementation commerciale
Direction générale des contrôles à l'exportation et à l'importation
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
C.P. 481, succursale A
Ottawa (Ontario)
K1N 9K6
Téléphone : (613) 996-3711
TÉLÉCOPIEUR : (613) 995-5137

Registration
SOR/99-58 21 January, 1999

CUSTOMS TARIFF

Rolls Royce Turbine Remission Order

P.C. 1999-16 21 January, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 115 of the *Customs Tariff*^a, hereby makes the annexed *Rolls Royce Turbine Remission Order*.

ROLLS ROYCE TURBINE REMISSION ORDER

REMISSION

1. Subject to section 2, remission is granted to Rolls Royce Canada Ltd. in the amount set out in Column III of the schedule to this Order, which represents the customs duties paid or payable under the *Customs Tariff* in respect of two 27,210 kW gas turbines imported into Canada under the accounting document numbers set out in column I of the schedule to this Order and on the date set out in column II of the schedule to this Order.

CONDITION

2. Remission is granted on condition that a claim for remission is made to the Minister of National Revenue within two years after the day on which this Order is made.

COMING INTO FORCE

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

SCHEDULE (Section 2)

Column I	Column II	Column III
Accounting Document No.	Date	Customs Duties
17566247063247	August 15, 1996	\$643,026.61
15073200143789	September 17, 1996	\$647,066.51

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

This Order remits the customs duties on two 27,210 kW gas turbines imported by Rolls Royce for use in the manufacture of compressor sets.

^a S.C. 1997, c. 36

Enregistrement
DORS/99-58 21 janvier 1999

TARIF DES DOUANES

Décret de remise concernant les turbines de Rolls Royce

C.P. 1999-16 21 janvier 1999

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 115 du *Tarif des douanes*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret de remise concernant les turbines de Rolls Royce*, ci-après.

DÉCRET DE REMISE CONCERNANT LES TURBINES DE ROLLS ROYCE

REMISE

1. Sous réserve de l'article 2, remise est accordée à Rolls Royce Canada Ltée du montant indiqué à la colonne III de l'annexe du présent décret, représentant les droits de douane payés ou payables en vertu du *Tarif des douanes* sur deux turbines à gaz de 27 210 kW importées sous les numéros de déclarations en détail indiqués à la colonne I de l'annexe du présent décret et à la date précisée dans la colonne II de l'annexe du présent décret.

CONDITION

2. La remise est accordée à la condition qu'une demande de remise soit présentée au ministre du Revenu national dans les deux ans suivant la date de prise du présent décret.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

ANNEXE (article 2)

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Déclaration en détail (numéro)	Date	Droits de douane
17566247063247	15 août 1996	643 026,61 \$
15073200143789	17 septembre 1996	647 066,51 \$

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

Le décret accorde la remise des droits de douane sur deux turbines à gaz de 27 210 kW importées par Rolls Royce Canada Ltée afin de fabriquer des groupes compresseurs.

^a L.C. 1997, ch. 36

Alternatives

No alternatives were considered. Since duty-free entry is required retroactively, remission is the only appropriate method of granting tariff relief.

Benefits and Costs

Tariff relief on the imported gas turbines addresses a tariff anomaly wherein, at the time, certain compressor sets could have been imported duty-free, whereas components imported to produce them were subject to a tariff. It is also consistent with action taken in analogous situations. The turbines could not have been sourced from Canadian production.

The financial implications of this Order are estimated to be about \$1.3 million in customs duties foregone.

Consultation

Consultations were conducted with interested parties on this initiative. It has the support of the Interdepartmental Remission Committee, which comprises representatives from the Departments of Finance, National Revenue and Industry Canada. The committee concluded that remission would not have an adverse impact on Canadian firms because the goods for which duty is being remitted, could not have been sourced from Canadian production.

Compliance and Enforcement

As this is a tariff relief measure, compliance is not an issue.

Contact

Megan Clifford
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
(613) 992-6890

Solutions envisagées

Aucune autre solution n'a été envisagée. Comme l'entrée en franchise de droits est demandée de façon rétroactive, la remise est la seule façon appropriée d'accorder un allègement tarifaire en l'espèce.

Avantages et coûts

L'allègement tarifaire sur les turbines à gaz importées élimine une anomalie tarifaire en vertu de laquelle, à l'époque, certains groupes compresseurs auraient pu être importés en franchise de droits, tandis que les composantes servant à leur fabrication étaient assujetties à des droits. Il est également conforme aux mesures adoptées dans des situations semblables. Les turbines n'auraient pu être fournies par des producteurs canadiens.

Les répercussions financières du présent décret sont estimées à 1,3 million de dollars de manque à gagner en droits de douane.

Consultations

Les parties intéressées par cette initiative ont été consultées. La proposition obtient l'appui du Comité interministériel des remises, composé de représentants des ministères des Finances, de Revenu Canada et d'Industrie Canada. Le comité a conclu que la remise n'aurait aucun effet nuisible pour les entreprises canadiennes étant donné que les marchandises sur lesquelles les droits de douane sont remis n'auraient pu être fournies par des producteurs canadiens.

Observation et exécution

Comme il s'agit d'une mesure d'allègement tarifaire, le respect ne pose pas de problème.

Personne-ressource

Megan Clifford
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
(613) 992-6890

Registration
SOR/99-59 21 January, 1999

CUSTOMS TARIFF

Harvest Services (1995) Ltd. Remission Order

P.C. 1999-17 21 January, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 115 of the *Customs Tariff*^a, hereby makes the annexed *Harvest Services (1995) Ltd. Remission Order*.

HARVEST SERVICES (1995) LTD. REMISSION ORDER

REMISSION

1. Subject to Section 2, remission is hereby granted of anti-dumping duties paid or payable under the *Special Import Measures Act*, on cold-rolled secondary steel sheet imported from the United States by Harvest Services (1995) Ltd., Craik, Saskatchewan, during the period commencing on April 1, 1997 and ending on June 30, 1997, in an amount equal to the difference between

- (a) the anti-dumping duties paid or payable on the goods, that have not otherwise been refunded pursuant to the *Customs Act* or *Customs Tariff*; and
- (b) the anti-dumping duties that would be paid or payable on the goods if the rate used to calculate the anti-dumping duties paid or payable were 8.3%.

CONDITIONS

2. The remission is granted on condition that
- (a) a claim for remission is made to the Minister of National Revenue within two years after the day on which this Order comes into force; and
 - (b) the importer files such evidence as National Revenue may require that the subject steel is cold-rolled secondary steel sheet imported from the United States.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

The remission Order would reimburse anti-dumping duties of approximately twenty thousand dollars (\$20,000) collected on imports of certain cold-rolled secondary steel sheet from the

^a S.C. 1997, c. 36

Enregistrement
DORS/99-59 21 janvier 1999

TARIF DES DOUANES

Décret de remise concernant Harvest Services (1995) Ltd.

C.P. 1999-17 21 janvier 1999

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 115 du *Tarif des douanes*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret de remise concernant Harvest Services (1995) Ltd.*, ci-après.

DÉCRET DE REMISE CONCERNANT HARVEST SERVICES (1995) LTD.

REMISE

1. Sous réserve de l'article 2, remise est accordée des droits antidumping payés ou payables aux termes de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* à l'égard de certaines tôles d'acier de seconde fusion laminé à froid importées des États-Unis par Harvest Services (1995) Ltd., Craik (Saskatchewan), entre le 1^{er} avril et le 30 juin 1997, d'un montant égal à la différence entre :

- a) les droits antidumping payés ou payables à l'égard de ces marchandises, qui n'ont pas été remboursés par ailleurs en vertu de la *Loi sur les douanes* ou du *Tarif des douanes*;
- b) les droits antidumping qui seraient payés ou payables à l'égard de ces marchandises si le taux utilisé dans le calcul de ces droits était de 8,3 %.

CONDITIONS

2. La remise est accordée à la condition :
- a) qu'une demande de remise soit présentée au ministre du Revenu national dans les deux années suivant la date d'entrée en vigueur du présent décret;
 - b) que l'importateur présente les pièces justificatives que le ministre du Revenu national peut demander pour attester que l'acier visé par le décret correspond à des tôles d'acier de seconde fusion laminé à froid importées des États-Unis.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

Le décret de remise se traduirait par le remboursement d'environ vingt mille dollars (20 000 \$) de droits antidumping perçus sur des tôles d'acier de seconde fusion et laminé à froid importées

^a L.C. 1997, ch. 36

United States by Harvest Services (1995) Ltd., Craik, Saskatchewan, for the period commencing on April 1, 1997 and ending on June 30, 1997.

Alternatives

A remission Order pursuant to section 115 of the *Customs Tariff* is the most appropriate way to provide relief in this instance.

Benefits and Costs

At the time of importation, this product was subject to an anti-dumping duty rate of 87.3 percent, up from 8.3 percent effective October 1996. Imports by Harvest Services of the subject goods during the period April-June 1997 were made subject to the higher duty level as a result of the failure of the U.S. supplier to co-operate with Revenue Canada's normal value review. Harvest Services, as an infrequent importer, was not aware of the change in duty levels.

Harvest Services (1995) Ltd. is the major employer in Craik, Saskatchewan. The company, which manufactures combine parts including concaves, air foil chaffers and sieves for major farm machinery manufacturers, is suffering hardships as a result of the downturn in Western Canadian agriculture and is recovering from a fire that destroyed a major portion of its manufacturing facilities in March 1998. Payment of the anti-dumping duties at the higher rate would add to this hardship.

The amount of remission represents the difference between the anti-dumping duties paid at the higher rate and the estimated duties that would have been paid at the lower rate, less an adjustment for duty drawback received on the export of goods by Harvest containing the imported steel sheet.

Consultation

Consultations were undertaken with the steel producers concerned and its industry association, the Canadian Steel Producers Association. They do not oppose the remission Order. Revenue Canada and Industry Canada have been consulted and they too do not oppose remission in this instance.

Compliance and Enforcement

The importer who takes advantage of the remission Order will be subject to post-audit verification conducted by Revenue Canada to ensure that all conditions to which the remission is subject, are satisfied. Remission will be granted by filing a remission claim supported by such evidence as Revenue Canada may require.

Contact

Robert G. Cairns
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
(613) 992-0654

des États-Unis par Harvest Services (1995) Ltd., Craik (Saskatchewan), pendant la période commençant le 1^{er} avril et se terminant le 30 juin 1997.

Solutions envisagées

La prise d'un décret de remise en vertu de l'article 115 du *Tarif des douanes* est la façon appropriée d'accorder l'allégement visé dans ce cas-ci.

Avantages et coûts

Au moment de l'importation, ce produit était assujéti à des droits antidumping de 87,3 p. 100, en hausse par rapport à 8,3 p. 100 depuis octobre 1996. Entre avril et juin 1997, Harvest Services a importé les marchandises visées au taux plus élevé de droits parce que le fournisseur américain avait refusé de collaborer à l'examen de la valeur normale qui a été mené par Revenu Canada. Harvest Services n'important ce produit que peu fréquemment n'était pas au courant du changement apporté au niveau des droits.

Harvest Services (1995) Ltd. est le principal employeur dans la ville de Craik, en Saskatchewan. L'entreprise, qui fabrique des pièces de moissonneuses-batteuses y compris des contrebatteurs, des grilles supérieures à pales à profil aérodynamique et des cribles pour de grands fabricants de machines agricoles, subit les contrecoups du ralentissement de l'activité agricole dans l'Ouest canadien et se remet d'un incendie qui, en mars 1998, a détruit une grande partie de ses installations de fabrication. Le paiement des droits au taux de 87,3 p. 100 ne ferait qu'ajouter à la situation difficile que vit Harvest.

Le montant visé par la remise correspond à la différence entre les droits antidumping payés à ce taux et les droits estimatifs que l'entreprise aurait payés au taux inférieur de 8,3 p. 100, moins un rajustement pour les drawbacks des droits obtenus par Harvest Services lors de l'exportation de marchandises renfermant les tôles d'acier importées.

Consultations

Les producteurs d'acier intéressés et leur association professionnelle, l'Association canadienne des producteurs d'acier, ont été consultés. Ils ne s'opposent pas au décret de remise. Des consultations ont été menées auprès de Revenu Canada et d'Industrie Canada, qui ne s'opposent pas non plus à la mesure de remise dans les circonstances.

Observation et exécution

L'importateur qui se prévaut du décret de remise sera assujéti à une vérification de la part de Revenu Canada afin de veiller à ce que toutes les conditions relatives à la remise soient remplies. La remise pourra être obtenue en produisant une demande de remise appuyée par les pièces justificatives que le ministère du Revenu national jugera nécessaires.

Personne-ressource

Robert G. Cairns
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
(613) 992-0654

Registration
SOR/99-60 21 January, 1999

CANADA PENSION PLAN

Regulations Amending the Canada Pension Plan Regulations

P.C. 1999-22 21 January, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to paragraph 7(2)(f), subsection 21(1)^a and section 40^b of the *Canada Pension Plan*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canada Pension Plan Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE CANADA PENSION PLAN REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The definition “year’s maximum contribution”¹ in section 3 of the *Canada Pension Plan Regulations*² is replaced by the following:

“year’s maximum contribution” means

- (a) \$1,186.50, or
- (b) where the employee reaches 18 or 70 years of age in the year, the product obtained when \$1,186.50 is multiplied by the fraction that the number of months in the year after the employee reaches 18 years of age or before the employee reaches 70 years of age, as the case may be, is of 12. (*cotisation maximale pour l’année*)

2. Paragraphs 1(a) to (j)¹ of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

- (a) in respect of an hourly pay period, the ranges of remuneration shall begin at \$1.76 and be increased by increments of
 - (i) \$0.42 for the next range of remuneration, and
 - (ii) \$0.29, \$0.28, \$0.29, \$0.29, \$0.28, \$0.29 and \$0.28, in recurring cycles, for the succeeding ranges of remuneration up to \$17.03;
- (b) in respect of a daily pay period, the ranges of remuneration shall begin at \$14.59 and be increased by increments of
 - (i) \$0.42 for the next range of remuneration, and
 - (ii) \$0.29, \$0.28, \$0.29, \$0.29, \$0.28, \$0.29 and \$0.28, in recurring cycles, for the succeeding ranges of remuneration up to \$60.72;
- (c) in respect of a weekly pay period, the ranges of remuneration shall begin at \$67.31 and be increased by increments of
 - (i) \$0.42 for the next range of remuneration,
 - (ii) \$0.29, \$0.28, \$0.29, \$0.29, \$0.28, \$0.29 and \$0.28, in recurring cycles, for the succeeding ranges of remuneration up to \$719.44, and
 - (iii) \$10.00 for each range of remuneration from \$719.45 to \$3,719.44;

Enregistrement
DORS/99-60 21 janvier 1999

RÉGIME DE PENSIONS DU CANADA

Règlement modifiant le Règlement sur le Régime de pensions du Canada

C.P. 1999-22 21 janvier 1999

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu de l’alinéa 7(2)f), du paragraphe 21(1)^a et de l’article 40^b du *Régime de pensions du Canada*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le Régime de pensions du Canada*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE RÉGIME DE PENSIONS DU CANADA

MODIFICATIONS

1. La définition de « cotisation maximale pour l’année »¹, à l’article 3 du *Règlement sur le Régime de pensions du Canada*², est remplacée par ce qui suit :

« cotisation maximale pour l’année » Selon le cas :

- a) 1 186,50 \$;
- b) si l’employé atteint l’âge de 18 ans ou de 70 ans pendant l’année, le produit obtenu par la multiplication de 1 186,50 \$ par la fraction que représente le nombre de mois de l’année qui sont postérieurs au mois de son 18^e anniversaire ou antérieurs au mois de son 70^e anniversaire sur 12. (*year’s maximum contribution*)

2. Les alinéas 1(a) à j)¹ de l’annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- a) dans le cas d’une période de paie horaire, les paliers de rémunération commencent à 1,76 \$ et augmentent par tranches de :
 - (i) 0,42 \$ pour le prochain palier,
 - (ii) 0,29 \$, 0,28 \$, 0,29 \$, 0,29 \$, 0,28 \$, 0,29 \$ et 0,28 \$, en cycles réguliers, pour les paliers suivants jusqu’à 17,03 \$;
- b) dans le cas d’une période de paie journalière, les paliers de rémunération commencent à 14,59 \$ et augmentent par tranches de :
 - (i) 0,42 \$ pour le prochain palier,
 - (ii) 0,29 \$, 0,28 \$, 0,29 \$, 0,29 \$, 0,28 \$, 0,29 \$ et 0,28 \$, en cycles réguliers, pour les paliers suivants jusqu’à 60,72 \$;
- c) dans le cas d’une période de paie hebdomadaire, les paliers de rémunération commencent à 67,31 \$ et augmentent par tranches de :
 - (i) 0,42 \$ pour le prochain palier,
 - (ii) 0,29 \$, 0,28 \$, 0,29 \$, 0,29 \$, 0,28 \$, 0,29 \$ et 0,28 \$, en cycles réguliers, pour les paliers suivants jusqu’à 719,44 \$,
 - (iii) 10,00 \$ pour chaque palier de 719,45 \$ à 3 719,44 \$;

^a S.C. 1993, c. 24, s. 143(1)

^b S.C. 1998, c. 19, s. 256

¹ SOR/98-258

² C.R.C., c. 385

^a L.C. 1993, ch. 24, par. 143(1)

^b L.C. 1998, ch. 19, art. 256

¹ DORS/98-258

² C.R.C., ch. 385

(d) in respect of a bi-weekly pay period, the ranges of remuneration shall begin at \$134.62 and be increased by increments of

- (i) \$0.42 for the next range of remuneration,
- (ii) \$0.29, \$0.28, \$0.29, \$0.29, \$0.28, \$0.29 and \$0.28, in recurring cycles, for the succeeding ranges of remuneration up to \$1,438.46, and
- (iii) \$10.00 for each range of remuneration from \$1,438.47 to \$4,668.46;

(e) in respect of a semi-monthly pay period, the ranges of remuneration shall begin at \$145.84 and be increased by increments of

- (i) \$0.42 for the next range of remuneration,
- (ii) \$0.29, \$0.28, \$0.29, \$0.29, \$0.28, \$0.29 and \$0.28, in recurring cycles, for the succeeding ranges of remuneration up to \$1,558.54, and
- (iii) \$10.00 for each range of remuneration from \$1,558.55 to \$6,738.54;

(f) in respect of a monthly pay period, the ranges of remuneration shall begin at \$291.67 and be increased by increments of

- (i) \$0.42 for the next range of remuneration,
- (ii) \$0.29, \$0.28, \$0.29, \$0.29, \$0.28, \$0.29 and \$0.28, in recurring cycles, for the succeeding ranges of remuneration up to \$3,116.94, and
- (iii) \$10.00 for each range of remuneration from \$3,116.95 to \$7,816.94;

(g) in respect of 10 equal pay periods per annum, the ranges of remuneration shall begin at \$350.01 and be increased by increments of

- (i) \$0.42 for the next range of remuneration,
- (ii) \$0.29, \$0.28, \$0.29, \$0.29, \$0.28, \$0.29 and \$0.28, in recurring cycles, for the succeeding ranges of remuneration up to \$3,740.14, and
- (iii) \$10.00 for each range of remuneration from \$3,740.15 to \$8,830.14;

(h) in respect of a quadri-weekly pay period, the ranges of remuneration shall begin at \$269.24 and be increased by increments of

- (i) \$0.42 for the next range of remuneration,
- (ii) \$0.29, \$0.28, \$0.29, \$0.29, \$0.28, \$0.29 and \$0.28, in recurring cycles, for the succeeding ranges of remuneration up to \$2,877.08, and
- (iii) \$10.00 for each range of remuneration from \$2,877.09 to \$6,547.08;

(i) in respect of 20 equal pay periods per annum, the ranges of remuneration shall begin at \$175.01 and be increased by increments of

- (i) \$0.42 for the next range of remuneration,
- (ii) \$0.29, \$0.28, \$0.29, \$0.29, \$0.28, \$0.29 and \$0.28, in recurring cycles, for the succeeding ranges of remuneration up to \$1,870.28, and
- (iii) \$10.00 for each range of remuneration from \$1,870.29 to \$5,800.28; and

(j) in respect of 22 equal pay periods per annum, the ranges of remuneration shall begin at \$159.10 and be increased by increments of

d) dans le cas d'une période de paie de deux semaines, les paliers de rémunération commencent à 134,62 \$ et augmentent par tranches de :

- (i) 0,42 \$ pour le prochain palier,
- (ii) 0,29 \$, 0,28 \$, 0,29 \$, 0,29 \$, 0,28 \$, 0,29 \$ et 0,28 \$, en cycles réguliers, pour les paliers suivants jusqu'à 1 438,46 \$,
- (iii) 10,00 \$ pour chaque palier de 1 438,47 \$ à 4 668,46 \$;

e) dans le cas d'une période de paie bimensuelle, les paliers de rémunération commencent à 145,84 \$ et augmentent par tranches de :

- (i) 0,42 \$ pour le prochain palier,
- (ii) 0,29 \$, 0,28 \$, 0,29 \$, 0,29 \$, 0,28 \$, 0,29 \$ et 0,28 \$, en cycles réguliers, pour les paliers suivants jusqu'à 1 558,54 \$,
- (iii) 10,00 \$ pour chaque palier de 1 558,55 \$ à 6 738,54 \$;

f) dans le cas d'une période de paie mensuelle, les paliers de rémunération commencent à 291,67 \$ et augmentent par tranches de :

- (i) 0,42 \$ pour le prochain palier,
- (ii) 0,29 \$, 0,28 \$, 0,29 \$, 0,29 \$, 0,28 \$, 0,29 \$ et 0,28 \$, en cycles réguliers, pour les paliers suivants jusqu'à 3 116,94 \$,
- (iii) 10,00 \$ pour chaque palier de 3 116,95 \$ à 7 816,94 \$;

g) dans le cas de 10 périodes de paie égales par année, les paliers de rémunération commencent à 350,01 \$ et augmentent par tranches de :

- (i) 0,42 \$ pour le prochain palier,
- (ii) 0,29 \$, 0,28 \$, 0,29 \$, 0,29 \$, 0,28 \$, 0,29 \$ et 0,28 \$, en cycles réguliers, pour les paliers suivants jusqu'à 3 740,14 \$,
- (iii) 10,00 \$ pour chaque palier de 3 740,15 \$ à 8 830,14 \$;

h) dans le cas d'une période de paie de quatre semaines, les paliers de rémunération commencent à 269,24 \$ et augmentent par tranches de :

- (i) 0,42 \$ pour le prochain palier,
- (ii) 0,29 \$, 0,28 \$, 0,29 \$, 0,29 \$, 0,28 \$, 0,29 \$ et 0,28 \$, en cycles réguliers, pour les paliers suivants jusqu'à 2 877,08 \$,
- (iii) 10,00 \$ pour chaque palier de 2 877,09 \$ à 6 547,08 \$;

i) dans le cas de 20 périodes de paie égales par année, les paliers de rémunération commencent à 175,01 \$ et augmentent par tranches de :

- (i) 0,42 \$ pour le prochain palier,
- (ii) 0,29 \$, 0,28 \$, 0,29 \$, 0,29 \$, 0,28 \$, 0,29 \$ et 0,28 \$, en cycles réguliers, pour les paliers suivants jusqu'à 1 870,28 \$,
- (iii) 10,00 \$ pour chaque palier de 1 870,29 \$ à 5 800,28 \$;

j) dans le cas de 22 périodes de paie égales par année, les paliers de rémunération commencent à 159,10 \$ et augmentent par tranches de :

- (i) 0,42 \$ pour le prochain palier,
- (ii) 0,29 \$, 0,28 \$, 0,29 \$, 0,29 \$, 0,28 \$, 0,29 \$ et 0,28 \$, en cycles réguliers, pour les paliers suivants jusqu'à 1 700,08 \$,
- (iii) 10,00 \$ pour chaque palier de 1 700,09 \$ à 5 270,08 \$.

- (i) \$0.42 for the next range of remuneration,
- (ii) \$0.29, \$0.28, \$0.29, \$0.29, \$0.28, \$0.29 and \$0.28, in recurring cycles, for the succeeding ranges of remuneration up to \$1,700.08, and
- (iii) \$10.00 for each range of remuneration from \$1,700.09 to \$5,270.08.

3. Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after item 5:

6. Province of British Columbia

Employment as members of agencies, boards, commissions or committees by appointment of Her Majesty in right of British Columbia or of an agent of Her Majesty in right of that province, who are paid fees or other remuneration on a per diem basis.

COMING INTO FORCE

4. (1) Sections 1 and 2 are deemed to have come into force on January 1, 1999.

(2) Section 3 comes into force on the day on which these Regulations are registered.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Section 3 of the *Canada Pension Plan Regulations* provides a number of definitions, including the definition of "year's maximum contribution". Schedule I to the Regulations provides the ranges of remuneration for varying pay periods. These provisions are necessary in order to determine the amount of the employee and employer's contribution required under the *Canada Pension Plan* (the "Plan") for a specific pay period.

Schedule IV to the Regulations sets out the type of employment in a province that is not included in pensionable employment. Employees in such employment do not earn pension benefits under the Plan, nor are contributions required under the Plan. The determination of which employment should be excluded from pensionable employment is made by the provincial governments.

The Regulations are amended for two reasons. The first is to set out both the year's maximum contribution for 1999, which is \$1,186.50 due to the increase in the contribution rate from 3.2 percent to 3.5 percent for 1999, and the increase in the year's maximum pensionable earnings from \$36,900 to \$37,400. The amounts in Schedule I to the Regulations were also revised to reflect these changes.

Annual increases in the contribution rate are provided for in the schedule to subsection 11.1(2) of the Plan. Changes in the year's maximum pensionable earnings are due to the increase in the average weekly earnings for the Wage Measure for salary and wages as published by Statistics Canada annually under the authority of the *Statistics Act*.

3. L'annexe IV du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 5, de ce qui suit :

6. Province de la Colombie-Britannique

Emploi à titre de membre de tout bureau, agence, commission, régie, conseil, office ou comité nommé par Sa Majesté du chef de la Colombie-Britannique ou par un mandataire de Sa Majesté du chef de cette province, pour lequel le membre touche des honoraires ou une autre rémunération à la journée.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. (1) Les articles 1 et 2 sont réputés être entrés en vigueur le 1^{er} janvier 1999.

(2) L'article 3 entre en vigueur à la date de l'enregistrement du présent règlement.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Dans l'article 3 du *Règlement sur le Régime de pensions du Canada*, on retrouve plusieurs définitions dont la définition de « cotisation maximale pour l'année ». L'annexe I du règlement prévoit les paliers de rémunération pour les différentes périodes de paie. Ces dispositions sont nécessaires pour la détermination du montant de la cotisation de l'employé et de l'employeur requise en vertu du *Régime de pensions du Canada* (le « Régime ») pour une période de paie précise.

L'annexe IV du règlement décrit le genre d'emploi exercé dans une province qui est exclu des emplois ouvrant droit à pension. Les titulaires de tels emplois n'accumulent pas de gains donnant droit aux prestations de retraite en vertu du Régime et des cotisations ne sont pas requises en vertu du Régime. Ce sont les gouvernements provinciaux qui déterminent les emplois exclus des emplois ouvrant droit à pension.

Le règlement est modifié pour deux raisons. La première raison est pour fixer à 1 186,50 \$ la cotisation maximale pour 1999, en raison des augmentations du taux de cotisation, qui passe de 3,2 pour cent à 3,5 pour cent pour 1999 et pour fixer les gains annuels maximaux ouvrant droit à pension, qui passent de 36 900 \$ à 37 400 \$. Les montants figurant à l'annexe I du règlement ont également été révisés afin qu'il soit tenu compte de ces augmentations.

Les augmentations annuelles du taux de cotisation sont prévues dans l'annexe du paragraphe 11.1(2) du Régime. Les changements apportés aux gains annuels maximaux ouvrant droit à pension sont attribuables à l'augmentation de la rémunération hebdomadaire moyenne estimée aux fins de la mesure des gains (traitements et salaires) que Statistique Canada publie chaque année en vertu de la *Loi sur la statistique*.

The second reason for the amendments arises from a request of the government of British Columbia. The province has requested that employment of persons as members of agencies, boards, commissions or committees by appointment of Her Majesty in right of British Columbia or of an agent of Her Majesty in right of that province, who are paid fees or other remuneration on a *per diem* basis, be excluded from pensionable employment. The result is that such employment does not earn pension benefits under the Plan, nor are Plan contributions required by the employee or the employer.

Alternatives

No alternatives were considered. The first set of changes are necessary to reflect the increases in the contribution rates and the year's maximum pensionable earnings as required under the Plan, effective January 1, 1999. The second change is as a result of a request from a provincial government, which has the authority to request that certain types of employment be excluded from pensionable employment.

Benefits and Costs

The amendments dealing with the contribution rate will increase contributions under the Plan and will affect most employees, employers and self-employed persons. For example, the maximum annual employee contribution for 1999 will be \$1,186.50, as compared with the 1998 amount of \$1,068.80. Employers are required to match employee contributions, and affected self-employed persons are required to contribute \$2,373.00 in 1999 as compared with \$2,137.60 for 1998.

The precise impact of the amendment to Schedule IV cannot be determined. The affected employees and their provincial employers will stop making contributions under the Plan immediately. The employees will also no longer earn pension benefits under the Plan.

Consultation

No consultation took place as these amendments are required under existing provisions of the Plan as approved by Parliament.

Compliance and Enforcement

Revenue Canada administers the collection of contributions under the Plan. The Plan contains penalty provisions for failure to make contributions as and when required.

Contact

Mr. Richard Montroy
Legislative Policy Division
123 Slater Street
Ottawa, Ontario
K1A 0L5
Tel.: (613) 952-6479

La deuxième raison pour les modifications résulte d'une demande du gouvernement de la Colombie-Britannique. Cette province a demandé que l'emploi de personnes à titre de membre de tout bureau, agence, commission, régie, conseil, office ou comité nommé par Sa Majesté du chef de la Colombie-Britannique ou par un mandataire de Sa Majesté du chef de cette province, pour lequel le membre touche des honoraires ou une autre rémunération à la journée, soit exclu des emplois ouvrant droit à pension. Par conséquent, un tel emploi n'accumulera pas de gains ouvrant droit aux prestations en vertu du Régime et des cotisations au Régime ne seront pas requises de l'employé ou de l'employeur.

Solutions envisagées

Aucune mesure n'a été envisagée. La première modification s'impose afin de tenir compte, à compter du 1^{er} janvier 1999, des augmentations du taux de cotisation et du maximum des gains ouvrant droit à pension pour l'année, comme l'exige le Régime. La deuxième modification est effectuée à la suite d'une demande d'un gouvernement provincial. Les gouvernements provinciaux ont le pouvoir de demander que certains genres d'emplois soient exclus des emplois ouvrant droit à pension.

Avantages et coûts

Les modifications ayant trait au taux de cotisations augmenteront les cotisations versées en vertu du Régime et toucheront la plupart des employés, des employeurs et des travailleurs indépendants. Par exemple, la cotisation annuelle maximale des employés s'élève à 1 186,50 \$ en 1999, comparativement à 1 068,80 \$ en 1998. Les employeurs sont tenus de fournir des cotisations égales à celles des employés, et les travailleurs indépendants touchés doivent verser des cotisations de 2 373,00 \$ en 1999, comparativement à 2 137,60 \$ pour 1998.

On ne peut déterminer avec précision les répercussions de la modification à l'annexe IV. Les employés touchés et leurs employeurs provinciaux arrêteront immédiatement d'effectuer des cotisations au Régime. De plus, les employés n'accumuleront plus de gains ouvrant droit aux prestations au Régime.

Consultations

Aucune consultation n'a été tenue, étant donné que ces modifications s'imposent en vertu des dispositions du Régime approuvées par le Parlement.

Respect et exécution

Revenu Canada administre la perception des cotisations en vertu du Régime. Le Régime prévoit des pénalités pour le défaut de verser les cotisations à la date requise.

Personne-ressource

M. Richard Montroy
Division de la politique législative
123, rue Slater
Ottawa (Ontario)
K1A 0L5
Tél. : (613) 952-6479

Registration
SOR/99-61 21 January, 1999

NATIONAL ENERGY BOARD ACT

Regulations Amending the National Energy Board Export and Import Reporting Regulations

The National Energy Board, pursuant to subsection 129(1)^a of the *National Energy Board Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the National Energy Board Export and Import Reporting Regulations*.

Calgary, November 30, 1998

P.C. 1999-23 21 January, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Natural Resources, pursuant to subsection 129(1)^a of the *National Energy Board Act*, hereby approves the annexed *Regulations Amending the National Energy Board Export and Import Reporting Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE NATIONAL ENERGY BOARD EXPORT AND IMPORT REPORTING REGULATIONS

AMENDMENT

1. The definition “order” in section 2 of the *National Energy Board Export and Import Reporting Regulations*¹ is replaced by the following:

“order” means an order authorizing the exportation, importation, exportation for subsequent importation or importation for subsequent exportation of gas or authorizing the exportation of oil issued by the Board under the *National Energy Board Act Part VI (Oil and Gas) Regulations*; (*ordonnance*)

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(*This statement is not part of the Regulations.*)

Description

The amendment to these Regulations correct non-substantive problems identified by the National Energy Board:

- There is an inaccuracy contained within the description of “order” in section 2 of the *National Energy Board Export and Import Reporting Regulations*. The reference to “*National Energy Board Part VI Regulations, 1995*” should

^a S.C. 1990, c. 7, s. 42

¹ SOR/95-563

Enregistrement
DORS/99-61 21 janvier 1999

LOI SUR L'OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

Règlement modifiant le Règlement de l'Office national de l'énergie sur les rapports relatifs aux exportations et importations

En vertu du paragraphe 129(1)^a de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, l'Office national de l'énergie prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'Office national de l'énergie sur les rapports relatifs aux exportations et importations*, ci-après.

Calgary, le 30 novembre 1998

C.P. 1999-23 21 janvier 1999

Sur recommandation du ministre des Ressources naturelles et en vertu du paragraphe 129(1)^a de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement de l'Office national de l'énergie sur les rapports relatifs aux exportations et importations*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE SUR LES RAPPORTS RELATIFS AUX EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS

MODIFICATION

1. La définition de « ordonnance », à l'article 2 du *Règlement de l'Office national de l'énergie sur les rapports relatifs aux exportations et importations*¹, est remplacée par ce qui suit :

« ordonnance » Ordonnance autorisant l'exportation de pétrole ou l'exportation, l'importation, l'exportation en vue de l'importation subséquente ou l'importation en vue de l'exportation subséquente de gaz, délivrée par l'Office aux termes du *Règlement de l'Office national de l'énergie concernant le gaz et le pétrole (partie VI de la Loi)*. (*order*)

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(*Ce résumé ne fait pas partie du règlement.*)

Description

Modification du règlement visant à corriger des problèmes relevés par l'Office national de l'énergie qui ne concernent pas des dispositions de fond :

- La définition du terme « ordonnance » à l'article 2 du *Règlement de l'Office national de l'énergie sur la présentation de rapports relatifs aux exportations et aux importations* est

^a L.C. 1990, ch. 7, art. 42

¹ DORS/95-563

in fact be corrected to read “*National Energy Board Act Part VI (Oil and Gas) Regulations*”. This change has been requested by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

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

Contact

P. Noonan, Counsel
National Energy Board
444 - 7th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 0X8
Telephone: (403) 299-3552
FAX: (403) 292-5503
E-mail: pnoonan@neb.gc.ca

inexacte. Le renvoi au « *Règlement de 1995 sur l'Office national de l'énergie (partie VI)* » devrait être corrigé et remplacé par ce qui suit : « *Règlement de l'Office national de l'énergie concernant le gaz et le pétrole (partie VI de la Loi)* ». Ce changement a été demandé par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

Il est prévu que cette modification aura peu d'incidence sur les Canadiens. Les règlements correctifs ont été conçus pour simplifier le processus de réglementation et réduire les coûts.

Personne-ressource

P. Noonan, avocat
Office national de l'énergie
444, Septième avenue S-O
Calgary (Alberta)
T2P 0X8
Téléphone : (403) 299-3552
TÉLÉCOPIEUR : (403) 292-5503
Courrier électronique : pnoonan@neb.gc.ca

Registration
SOR/99-62 21 January, 1999

TRUST AND LOAN COMPANIES ACT

Regulations Amending the Minority Investment (Trust and Loan Companies) Regulations

P.C. 1999-25 21 January, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 459^a of the *Trust and Loan Companies Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Minority Investment (Trust and Loan Companies) Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE MINORITY INVESTMENT (TRUST AND LOAN COMPANIES) REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The definition “designated body corporate” in section 1 of the *Minority Investment (Trust and Loan Companies) Regulations*¹ is replaced by the following:

“designated body corporate” means a body corporate referred to in

- (a) paragraph 453(1)(a), (b), (c), (k) or (l) of the Act, or
- (b) paragraph 453(1)(n) of the Act that carries on one or more of the businesses or activities engaged in or carried on by bodies corporate referred to in any of paragraphs 453(1)(b), (c), (k) and (l) of the Act; (*personne morale désignée*)

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

- (a) for the purposes of subparagraphs 453(3)(a)(ii) and (a.1)(ii) of the Act, a company may acquire or increase a substantial investment in a designated body corporate; and

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

- b) pour l'application du paragraphe 453(8) de la Loi, la société qui contrôle une personne morale désignée peut renoncer au contrôle tout en maintenant un intérêt de groupe financier dans celle-ci.

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force on January 21, 1999.

Enregistrement
DORS/99-62 21 janvier 1999

LOI SUR LES SOCIÉTÉS DE FIDUCIE ET DE PRÊT

Règlement modifiant le Règlement sur les placements minoritaires (sociétés de fiducie et de prêt)

C.P. 1999-25 21 janvier 1999

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 459^a de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les placements minoritaires (sociétés de fiducie et de prêt)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES PLACEMENTS MINORITAIRES (SOCIÉTÉS DE FIDUCIE ET DE PRÊT)

MODIFICATIONS

1. La définition de « personne morale désignée », à l'article 1 du Règlement sur les placements minoritaires (sociétés de fiducie et de prêt)¹, est remplacée par ce qui suit :

« personne morale désignée » Personne morale visée :

- a) soit aux alinéas 453(1)a), b), c), k) ou l) de la Loi;
- b) soit à l'alinéa 453(1)n) de la Loi et qui exerce une ou plusieurs des activités exercées par les personnes morales énumérées aux alinéas 453(1)b), c), k) et l) de la Loi. (*designated body corporate*)

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

- a) pour l'application des sous-alinéas 453(3)a)(ii) et a.1)(ii) de la Loi, la société peut acquérir ou augmenter un intérêt de groupe financier dans une personne morale désignée;

(2) L'alinéa 2(1)b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- b) pour l'application du paragraphe 453(8) de la Loi, la société qui contrôle une personne morale désignée peut renoncer au contrôle tout en maintenant un intérêt de groupe financier dans celle-ci.

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur le 21 janvier 1999.

^a S.C. 1997, c. 15, s. 391

^b S.C. 1991, c. 45

¹ SOR/97-374

^a L.C. 1997, ch. 15, art. 391

^b L.C. 1991, ch. 45

¹ DORS/97-374

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

On July 28, 1997, the Government promulgated revised *Minority Investment Regulations*, which enhanced the ability of federally regulated financial institutions (FRFIs) to make less than controlling investments in permitted entities. The revised Regulations enhanced the ability of financial institutions to form alliances, enter new markets, and compete more effectively in Canada and abroad.

The promulgation of Bill C-82, among other things, extended the list of permitted entities to include multi-activity type entities. However, the authority to make less than controlling investments in multi-activity type entities was omitted from the revised *Minority Investment Regulations*. As a result, the Government is amending the July 28, 1997, *Minority Investment Regulations* to rectify this situation.

The *Regulations Amending the Minority Investment Regulations* also include a few minor technical changes which were requested by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

Alternatives

Given that the amendments to the Regulations simply reflect the change brought into force by Bill C-82, no other alternatives were considered.

Benefits and Costs

The implementation of the amendments will enable FRFIs to make less than controlling investments in multi-activity type entities, as promulgated in Bill C-82, and will generate no additional costs to either OSFI or to FRFIs.

Consultation

During the extensive consultation process leading up to the promulgation of Bill C-82, various industry associations such as the Canadian Bankers Association, the Canadian Life and Health Insurance Association, the Insurance Bureau of Canada, the Trust Companies Association, the Credit Union Central of Canada, and a few specific financial institutions were kept abreast of the Government's intent to broaden the list of permitted entities to include multi-activity type entities.

The industry associations support the proposed amendments. No further consultation with industry associations or specific financial institutions are considered necessary.

The Regulations were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on October 10, 1998. No adverse comments were received in response to republication.

Compliance and Enforcement

These changes will not have a material impact on OSFIs resources or on its ability to supervise FRFIs.

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

(Ce résumé ne fait pas partie des règlements.)

Description

Le 28 juillet 1997, le gouvernement a promulgué une version modifiée du *Règlement sur les placements minoritaires* pour accroître la capacité des institutions financières fédérales (IFF) d'effectuer des placements dans des entités admissibles sans toutefois en prendre le contrôle. La version modifiée de ce règlement ajoute à la capacité des institutions financières de créer des alliances, de percer sur de nouveaux marchés et d'être plus concurrentielles, au Canada comme à l'étranger.

La promulgation du projet de loi C-82 a permis, entre autres, d'étendre la liste des entités admissibles pour inclure des entités exerçant différentes activités. Cependant, la capacité d'effectuer des placements dans des entités exerçant différentes activités sans toutefois en prendre le contrôle a été omise de la version modifiée du *Règlement sur les placements minoritaires*. Conséquemment, le gouvernement prévoit de modifier le *Règlement sur les placements minoritaires* émis le 28 juillet 1997 afin de clarifier ce point.

Le *Règlement modifiant le Règlement sur les placements minoritaires* prévoit également quelques changements techniques mineurs réclamés par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

Solutions de rechange

Puisque la modification du règlement ne fait que refléter les changements découlant de l'entrée en vigueur du projet de loi C-82, aucune autre solution de rechange n'a été envisagée.

Avantages et coûts

L'entrée en vigueur de ces modifications permettra aux IFF d'effectuer des placements dans des entités exerçant diverses activités sans toutefois en prendre le contrôle, conformément au projet de loi C-82, et n'entraînera pas de coûts additionnels pour le BSIF ou pour les IFF.

Consultations

Au cours des vastes consultations qui ont précédé la promulgation du projet de loi C-82, diverses associations de l'industrie, comme l'Association des banquiers canadiens, l'Association canadienne des compagnies d'assurances de personnes, le Bureau d'assurances du Canada, l'Association des compagnies de fiducie, la Centrale des caisses de crédit du Canada et un certain nombre d'institutions financières précises ont été tenues au courant de l'intention du gouvernement d'ajouter à la liste des entités admissibles pour y inclure celles exerçant diverses activités.

Les associations de l'industrie ont appuyé les modifications proposées. Il n'y a donc pas lieu de consulter davantage ces dernières ou certaines institutions financières.

Le règlement a fait l'objet d'un préavis dans la *Gazette du Canada* Partie I du 10 octobre 1998. Aucune observation négative n'a été reçue par la suite.

Conformité et exécution

Ces changements n'influenceront guère sur les ressources du BSIF ou sur sa capacité de surveiller les IFF.

Contact

Charles P. Johnston
Regulations Officer
Legislation and Precedents Division
Office of the Superintendent of Financial Institutions
255 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H2
Tel.: (613) 990-7472
FAX: (613) 998-6716

Personne-ressource

Charles P. Johnston
Agent de réglementation
Division de la législation et des précédents
Bureau du surintendant des institutions financières
255, rue Albert
Ottawa (Ontario)
K1A 0H2
Téléphone : (613) 990-7472
TÉLÉCOPIEUR : (613) 998-6716

Registration
SOR/99-63 21 January, 1999

INSURANCE COMPANIES ACT

Regulations Amending the Minority Investment (Insurance Companies) Regulations

P.C. 1999-26 21 January, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 501^a of the *Insurance Companies Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Minority Investment (Insurance Companies) Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE MINORITY INVESTMENT (INSURANCE COMPANIES) REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The definition “designated body corporate” in section 1 of the *Minority Investment (Insurance Companies) Regulations*¹ is replaced by the following:

“designated body corporate” means a body corporate referred to in

(a) paragraph 495(1)(a) or (h) or (2)(a), (b), (d) or (e) of the Act, or

(b) paragraph 495(1)(j) or (2)(f) of the Act that carries on one or more of the businesses or activities engaged in or carried on by bodies corporate referred to in any of paragraphs 495(1)(h) and 2(a), (b), (d) and (e) of the Act; (*personne morale désignée*)

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

(a) for the purposes of subparagraphs 495(4)(a)(ii) and (a.1)(ii) of the Act, a company may acquire or increase a substantial investment in a designated body corporate; and

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

b) pour l'application du paragraphe 495(7) de la Loi, la société qui contrôle une personne morale désignée peut renoncer au contrôle tout en maintenant un intérêt de groupe financier dans celle-ci.

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force on January 21, 1999.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 447, following SOR/99-62.

Enregistrement
DORS/99-63 21 janvier 1999

LOI SUR LES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES

Règlement modifiant le Règlement sur les placements minoritaires (sociétés d'assurances)

C.P. 1999-26 21 janvier 1999

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 501^a de la *Loi sur les sociétés d'assurances*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les placements minoritaires (sociétés d'assurances)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES PLACEMENTS MINORITAIRES (SOCIÉTÉS D'ASSURANCES)

MODIFICATIONS

1. La définition de « personne morale désignée », à l'article 1 du *Règlement sur les placements minoritaires (sociétés d'assurances)*¹, est remplacée par ce qui suit :

« personne morale désignée » Personne morale visée :

a) soit aux alinéas 495(1)a) ou h) ou (2)a), b), d) ou e) de la Loi;

b) soit aux alinéas 495(1)j) ou (2)f) de la Loi et qui exerce une ou plusieurs des activités exercées par les personnes morales énumérées aux alinéas 495(1)h) et (2)a), b), d) et e) de la Loi. (*designated body corporate*)

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

a) pour l'application des sous-alinéas 495(4)a)(ii) et a.1)(ii) de la Loi, la société peut acquérir ou augmenter un intérêt de groupe financier dans une personne morale désignée;

(2) L'alinéa 2(1)b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) pour l'application du paragraphe 495(7) de la Loi, la société qui contrôle une personne morale désignée peut renoncer au contrôle tout en maintenant un intérêt de groupe financier dans celle-ci.

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur le 21 janvier 1999.

N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 447, suite au DORS/99-62.

^a S.C. 1997, c. 15, s. 269

^b S.C. 1991, c. 47

¹ SOR/97-373

^a L.C. 1997, ch. 15, art. 269

^b L.C. 1991, ch. 47

¹ DORS/97-373

Registration
SOR/99-64 21 January, 1999

COOPERATIVE CREDIT ASSOCIATIONS ACT

**Regulations Amending the Minority Investment
(Cooperative Credit Associations) Regulations**

P.C. 1999-27 21 January, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 396^a of the *Cooperative Credit Associations Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Minority Investment (Cooperative Credit Associations) Regulations*.

**REGULATIONS AMENDING THE MINORITY
INVESTMENT (COOPERATIVE CREDIT
ASSOCIATIONS) REGULATIONS**

AMENDMENTS

1. The definition “designated body corporate” in section 1 of the *Minority Investment (Cooperative Credit Associations) Regulations*¹ is replaced by the following:

“designated body corporate” means a body corporate referred to in

- (a) paragraph 390(1)(a), (b), (c), (k) or (l) of the Act, or
- (b) paragraph 390(1)(n) of the Act that carries on one or more of the businesses or activities engaged in or carried on by bodies corporate referred to in any of paragraphs 390(1)(b), (c), (k) and (l) of the Act; (*personne morale désignée*)

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

- (a) for the purposes of subparagraphs 390(3)(a)(ii) and (a.1)(ii) of the Act, an association may acquire or increase a substantial investment in a designated body corporate; and

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

- b) pour l'application du paragraphe 390(8) de la Loi, l'association qui contrôle une personne morale désignée peut renoncer au contrôle tout en maintenant un intérêt de groupe financier dans celle-ci.

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force on January 21, 1999.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 447, following SOR/99-62.

Enregistrement
DORS/99-64 21 janvier 1999

LOI SUR LES ASSOCIATIONS COOPÉRATIVES DE CRÉDIT

**Règlement modifiant le Règlement sur les
placements minoritaires (associations coopératives
de crédit)**

C.P. 1999-27 21 janvier 1999

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 396^a de la *Loi sur les associations coopératives de crédit*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les placements minoritaires (associations coopératives de crédit)*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES
PLACEMENTS MINORITAIRES (ASSOCIATIONS
COOPÉRATIVES DE CRÉDIT)**

MODIFICATIONS

1. La définition de « personne morale désignée », à l'article 1 du *Règlement sur les placements minoritaires (associations coopératives de crédit)*¹, est remplacée par ce qui suit :

« personne morale désignée » Personne morale visée :

- a) soit aux alinéas 390(1)a), b), c), k) ou l) de la Loi;
- b) soit à l'alinéa 390(1)n) de la Loi et qui exerce une ou plusieurs des activités exercées par les personnes morales énumérées aux alinéas 390(1)b), c), k) et l) de la Loi. (*designated body corporate*)

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

- a) pour l'application des sous-alinéas 390(3)a)(ii) et a.1)(ii) de la Loi, l'association peut acquérir ou augmenter un intérêt de groupe financier dans une personne morale désignée;

(2) L'alinéa 2(1)b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- b) pour l'application du paragraphe 390(8) de la Loi, l'association qui contrôle une personne morale désignée peut renoncer au contrôle tout en maintenant un intérêt de groupe financier dans celle-ci.

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur le 21 janvier 1999.

N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 447, suite au DORS/99-62.

^a S.C. 1997, c. 15, s. 145

^b S.C. 1991, c. 48

¹ SOR/97-372

^a L.C. 1997, ch. 15, art. 145

^b L.C. 1991, ch. 48

¹ DORS/97-372

Registration
SOR/99-65 21 January, 1999

BANK ACT

Regulations Amending the Minority Investment (Banks) Regulations

P.C. 1999-28 21 January, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 474^a of the *Bank Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Minority Investment (Banks) Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE MINORITY INVESTMENT (BANKS) REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The definition “designated body corporate” in section 1 of the *Minority Investment (Banks) Regulations*¹ is replaced by the following:

“designated body corporate” means a body corporate referred to in

- (a) paragraph 468(1)(a), (b), (c), (k) or (l) of the Act, or
- (b) paragraph 468(1)(n) of the Act that carries on one or more of the businesses or activities engaged in or carried on by bodies corporate referred to in any of paragraphs 468(1)(b), (c), (k) and (l) of the Act; (*personne morale désignée*)

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

- (a) for the purposes of subparagraphs 468(3)(a)(ii) and (a.1)(ii) of the Act, a bank may acquire or increase a substantial investment in a designated body corporate; and

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

- b) pour l'application du paragraphe 468(10) de la Loi, la banque qui contrôle une personne morale désignée peut renoncer au contrôle tout en maintenant un intérêt de groupe financier dans celle-ci.

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

- (2) Lorsque la personne morale désignée est une institution étrangère, le paragraphe (1) ne s'applique que si les activités de celle-ci sont assujetties aux lois du territoire où elle les exerce.

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force on January 21, 1999.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 447, following SOR/99-62.

^a S.C. 1997, c. 15, s. 61

^b S.C. 1991, c. 46

¹ SOR/97-371

Enregistrement
DORS/99-65 21 janvier 1999

LOI SUR LES BANQUES

Règlement modifiant le Règlement sur les placements minoritaires (banques)

C.P. 1999-28 21 janvier 1999

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 474^a de la *Loi sur les banques*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les placements minoritaires (banques)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES PLACEMENTS MINORITAIRES (BANQUES)

MODIFICATIONS

1. La définition de « personne morale désignée », à l'article 1 du Règlement sur les placements minoritaires (banques)¹, est remplacée par ce qui suit :

« personne morale désignée » Personne morale visée :

- a) soit aux alinéas 468(1)a), b), c), k) ou l) de la Loi;
- b) soit à l'alinéa 468(1)n) de la Loi et qui exerce une ou plusieurs des activités exercées par les personnes morales énumérées aux alinéas 468(1)b), c), k) et l) de la Loi. (*designated body corporate*)

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

- a) pour l'application des sous-alinéas 468(3)a)(ii) et a.1)(ii) de la Loi, la banque peut acquérir ou augmenter un intérêt de groupe financier dans une personne morale désignée;

(2) L'alinéa 2(1)b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- b) pour l'application du paragraphe 468(10) de la Loi, la banque qui contrôle une personne morale désignée peut renoncer au contrôle tout en maintenant un intérêt de groupe financier dans celle-ci.

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

- (2) Lorsque la personne morale désignée est une institution étrangère, le paragraphe (1) ne s'applique que si les activités de celle-ci sont assujetties aux lois du territoire où elle les exerce.

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur le 21 janvier 1999.

N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 447, suite au DORS/99-62.

^a L.C. 1997, ch. 15, art. 61

^b L.C. 1991, ch. 46

¹ DORS/97-371

Registration
SOR/99-66 21 January, 1999

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Order Amending Schedule I.1 to the Financial Administration Act

P.C. 1999-53 21 January, 1999

Whereas the Governor in Council considers it appropriate that the Canadian Grain Commission be added to Schedule I.1 to the *Financial Administration Act* as a department for the purposes of that Act;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph 3(1)(a)^a of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *Order Amending Schedule I.1 to the Financial Administration Act*.

ORDER AMENDING SCHEDULE I.1 TO THE FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

AMENDMENT

1. Schedule I.1 to the *Financial Administration Act* is amended by adding the following in alphabetical order:

Column I	Column II
Division or Branch of the Public Service of Canada	Appropriate Minister
Canadian Grain Commission (<i>Commission canadienne des grains</i>)	Minister of Agriculture and Agri-Food

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on January 21, 1999.

Enregistrement
DORS/99-66 21 janvier 1999

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret modifiant l'annexe I.1 de la Loi sur la gestion des finances publiques

C.P. 1999-53 21 janvier 1999

Attendu que le gouverneur en conseil juge opportun que la Commission canadienne des grains soit inscrite à l'annexe I.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* comme ministère pour l'application de cette loi,

À ces causes, sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa 3(1)a)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe I.1 de la Loi sur la gestion des finances publiques*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE I.1 DE LA LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

MODIFICATION

1. L'annexe I.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II
Secteur de l'administration publique fédérale	Ministre compétent
Commission canadienne des grains (<i>Canadian Grain Commission</i>)	Le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent décret entre en vigueur le 21 janvier 1999.

^a S.C. 1992, c. 1, s. 70(1)

^a L.C. 1992, ch. 1, par. 70(1)

Registration
SI/99-6 3 February, 1999

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Order Amending the Visiting Forces (Part IX of the Excise Tax Act) Remission Order

P.C. 1999-52 21 January, 1999

His Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2) of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Visiting Forces (Part IX of the Excise Tax Act) Remission Order*.

ORDER AMENDING THE VISITING FORCES (PART IX OF THE EXCISE TAX ACT) REMISSION ORDER

AMENDMENT

1. Paragraph 4(a) of the *Visiting Forces (Part IX of the Excise Tax Act) Remission Order*¹ is replaced by the following:

(a) in respect of a supply other than a supply made by the Department of National Defence or the Canadian Commercial Corporation, the visiting force submits a claim in writing to the Minister of National Revenue

(i) where the claim is in respect of a supply made on or after the date of the coming into force of this subparagraph, within two years after the date on which the supply is made, and

(ii) in any other case, within four years after the date on which the supply is made;

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order amends the *Visiting Forces (Part IX of the Excise Tax Act) Remission Order*, which remits tax paid or payable on or after January 1, 1991 in respect of a supply of tangible personal property, real property or a service made to a visiting force for official use.

The amendment decreases the claim period for remission in respect of tax paid on supplies made on or after the date of this Order, from four years to two to correspond with an amendment to section 261 of the *Excise Tax Act* made by S.C. 1997, c. 10, s. 71(1), which provides comparable authority for tax relief in other circumstances.

¹ SI/92-210

Enregistrement
TR/99-6 3 février 1999

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret modifiant le Décret de remise visant les forces étrangères présentes au Canada (partie IX de la Loi sur la taxe d'accise)

C.P. 1999-52 21 janvier 1999

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2) de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, prend le *Décret modifiant le Décret de remise visant les forces étrangères présentes au Canada (partie IX de la Loi sur la taxe d'accise)*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET DE REMISE VISANT LES FORCES ÉTRANGÈRES PRÉSENTES AU CANADA (PARTIE IX DE LA LOI SUR LA TAXE D'ACCISE)

MODIFICATION

1. L'alinéa 4a) du Décret de remise visant les forces étrangères présentes au Canada (partie IX de la Loi sur la taxe d'accise)¹ est remplacé par ce qui suit :

a) dans le cas d'une fourniture qui n'est pas effectuée par le ministère de la Défense nationale ou la Corporation commerciale canadienne, la force étrangère présente au Canada présente une demande écrite au ministre du Revenu national dans les délais suivants :

(i) dans le cas d'une demande présentée relativement à une fourniture effectuée à la date d'entrée en vigueur du présent sous-alinéa ou après cette date, dans les deux ans suivant la fourniture,

(ii) dans tous les autres cas, dans les quatre ans suivant la fourniture;

NOTE EXPLICATIVE

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

Le présent décret a pour objet de modifier le *Décret de remise visant les forces étrangères présentes au Canada (partie IX de la Loi sur la taxe d'accise)*, qui accorde remise de la taxe payée ou payable le 1^{er} janvier 1991 ou après cette date, relativement à la fourniture, pour usage officiel, de biens meubles corporels, d'immeubles ou de services aux forces étrangères présentes au Canada.

La modification ramène de quatre à deux ans la période de demande de remise de la taxe payée à l'égard de fournitures effectuées à la date du présent décret ou après, compte tenu de la modification apportée à l'article 261 de la *Loi sur la taxe d'accise* par les L.C. 1997, ch. 10, par. 71(1), qui fournit un fondement comparable pour l'allègement de la taxe dans d'autres circonstances.

¹ TR/92-210

Registration
SI/99-7 3 February, 1999

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Order Designating the Canadian Grain Commission as a Department and the Chief Commissioner as Deputy Head

P.C. 1999-54 21 January, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, hereby

(a) pursuant to the definition “department” in subsection 2(1) of the *Public Service Employment Act*, designates the Canadian Grain Commission as a department for the purposes of that Act; and

(b) pursuant to paragraph (b) of the definition “deputy head” in subsection 2(1) of the *Public Service Employment Act*, designates the Chief Commissioner of the Canadian Grain Commission as the deputy head of the Canadian Grain Commission for the purposes of that Act.

Enregistrement
TR/99-7 3 février 1999

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Décret désignant la Commission canadienne des grains comme ministère et le président comme administrateur général

C.P. 1999-54 21 janvier 1999

Sur recommandation du premier ministre, Son Excellence le Gouverneur général en conseil :

a) en vertu de la définition de « ministère », au paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, désigne la Commission canadienne des grains comme ministère pour l'application de cette loi;

b) en vertu de l'alinéa b) de la définition de « administrateur général », au paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, désigne le président de la Commission canadienne des grains comme administrateur général de cette commission pour l'application de cette loi.

Registration
SI/99-8 3 February, 1999

CANADA GRAIN ACT

Order Designating the Minister of Agriculture and Agri-Food as Minister for the Purposes of the Act

P.C. 1999-55 21 January, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to the definition "Minister" in section 2 of the *Canada Grain Act*, hereby repeals Order in Council P.C. 1997-1215 of August 28, 1997 and designates the Minister of Agriculture and Agri-Food, a member of the Queen's Privy Council for Canada, as the Minister for the purposes of the *Canada Grain Act*.

Enregistrement
TR/99-8 3 février 1999

LOI SUR LES GRAINS DU CANADA

Décret chargeant le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire de l'application de la Loi

C.P. 1999-55 21 janvier 1999

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de la définition de « ministre » à l'article 2 de la *Loi sur les grains du Canada*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil abroge le décret C.P. 1997-1215 du 28 août 1997 et charge le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, de l'application de cette loi.

Registration
SI/99-9 3 February, 1999

TERRITORIAL LANDS ACT

**Reservation to the Crown Waiver Order
(Contwoyto Lake, N.W.T.)**

P.C. 1999-59 21 January, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to paragraph 13(b) of the *Territorial Lands Act*, hereby orders that any portion of the lands described in the schedule hereto lying within 30.48 metres (100 feet) of the ordinary high water mark of two parcels of land, located on the East and West side of Fry Inlet at Contwoyto Lake in the Northwest Territories, be included in the grant of the said lands.

SCHEDULE

All those parcels of land, surveyed as Lot 1000 in Quad 76E/07 and Lot 1000 in Quad 76E/08, located on the East and West side of Fry Inlet at Contwoyto Lake in the Northwest Territories, lying within 30.48 metres (100 feet) of the ordinary high water mark as said parcels are shown outlined in yellow on a sketch plan on file 33-1-10 in the Land Management Division of the Department of Indian Affairs and Northern Development at Ottawa.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order waives the reservation to the Crown with respect to certain territorial lands located on the East and West side of Fry Inlet at Contwoyto Lake in the Northwest Territories as described in the schedule, lying within 30.48 metres (100 feet) of the ordinary high water mark of any navigable water, bordering or wholly enclosed, within the two parcels of land selected under Article 41 of the Agreement Between the Inuit of the Nunavut Settlement Area and Her Majesty the Queen in right of Canada.

Enregistrement
TR/99-9 3 février 1999

LOI SUR LES TERRES TERRITORIALES

**Décret sur la renonciation aux terres réservées à la
Couronne (lac Contwoyto, T.N.-O.)**

C.P. 1999-59 21 janvier 1999

Sur recommandation de la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'alinéa 13b) de la *Loi sur les terres territoriales*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil ordonne que toutes les parties des terres décrites à l'annexe ci-jointe et comprises à l'intérieur de 30,48 mètres (100 pieds) de la laisse ordinaire des hautes eaux, dans les deux parcelles situées sur les rives Est et Ouest de l'inlet Fry à lac Contwoyto, dans les Territoires du Nord-Ouest, soient incluses dans l'octroi desdites terres.

ANNEXE

Toutes les parcelles de terres arpentées qui constituent le lot 1000 du quad 76E/07 et le lot 1000 du quad 76E/08, situées sur les rives Est et Ouest de l'inlet Fry à lac Contwoyto, dans les Territoires du Nord-Ouest, et comprises à l'intérieur de 30,48 mètres (100 pieds) de la laisse ordinaire des hautes eaux, ces parcelles étant indiquées en jaune sur l'esquisse du plan versé au dossier n° 33-1-10, de la Division de la gestion foncière du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, à Ottawa.

NOTE EXPLICATIVE

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

Ce décret vise à permettre à la Couronne de renoncer à certaines terres territoriales qui devraient lui être réservées, lesquelles sont situées sur les rives Est et Ouest de l'inlet Fry, au lac Contwoyto, dans les Territoires du Nord-Ouest, conformément à la description de l'annexe, ces terres se trouvant dans la zone de 30,48 mètres (100 pieds) qui s'étend jusqu'à la laisse ordinaire des hautes eaux navigables, les terres en question étant contiguës aux deux parcelles choisies en vertu de l'article 41 de l'entente entre les Inuits de la région du Nunavut et Sa Majesté la Reine du chef du Canada ou enfermées entièrement par ces parcelles.

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration No.	P.C. 1999	Department	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/99-52	10	Transport Fisheries and Oceans	Regulations Amending the Boating Restriction Regulations.....	390
SOR/99-53	11	Transport Fisheries and Oceans	Competency of Operators of Pleasure Craft Regulations	397
SOR/99-54	12	Transport Fisheries and Oceans	Regulations Amending the Small Vessel Regulations.....	401
SOR/99-55		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Pari-Mutuel Betting Supervision Regulations	429
SOR/99-57	15	Foreign Affairs	Regulations Amending the Issuance of Certificates Regulations	434
SOR/99-58	16	Finance	Rolls Royce Turbine Remission Order.....	436
SOR/99-59	17	Finance	Harvest Services (1995) Ltd. Remission Order.....	438
SOR/99-60	22	National Revenue	Regulations Amending the Canada Pension Plan Regulations	440
SOR/99-61	23	Natural Resources	Regulations Amending the National Energy Board Export and Import Reporting Regulations.....	444
SOR/99-62	25	Finance	Regulations Amending the Minority Investment (Trust and Loan Companies) Regulations	446
SOR/99-63	26	Finance	Regulations Amending the Minority Investment (Insurance Companies) Regulations	449
SOR/99-64	27	Finance	Regulations Amending the Minority Investment (Cooperative Credit Associations) Regulations	450
SOR/99-65	28	Finance	Regulations Amending the Minority Investment (Banks) Regulations.....	451
SOR/99-66	53	Prime Minister	Order Amending Schedule I.1 to the Financial Administration Act.....	452
SI/99-6	52	National Revenue	Order Amending the Visiting Forces (Part IX of the Excise Tax Act) Remission Order	453
SI/99-7	54	Prime Minister	Order Designating the Canadian Grain Commission as a Department and the Chief Commissioner as Deputy Head.....	454
SI/99-8	55	Prime Minister	Order Designating the Minister of Agriculture and Agri-Food as Minister for the Purposes of the Act.....	455
SI/99-9	59	Indian Affairs and Northern Development	Reservation to the Crown Waiver Order (Contwoyto Lake, N.W.T.)	456

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
Boating Restriction Regulations—Regulations Amending Canada Shipping Act	SOR/99-52	15/1/99	390	
Canada Pension Plan Regulations—Regulations Amending Canada Pension Plan	SOR/99-60	21/1/99	440	
Competency of Operators of Pleasure Craft Regulations Canada Shipping Act	SOR/99-53	15/1/99	397	n
Designating the Canadian Grain Commission as a Department and the Chief Commissioner as Deputy Head—Order Public Service Employment Act	SI/99-7	03/2/99	454	n
Designating the Minister of Agriculture and Agri-Food as Minister for the Purposes of the Act—Order Canada Grain Act	SI/99-8	03/2/99	455	n
Financial Administration Act—Order Amending Schedule I.1 Financial Administration Act	SOR/99-66	21/1/99	452	
Harvest Services (1995) Ltd. Remission Order Customs Tariff	SOR/99-59	21/1/99	438	n
Issuance of Certificates Regulations—Regulations Amending Export and Import Permits Act	SOR/99-57	21/1/99	434	
Minority Investment (Banks) Regulations—Regulations Amending Bank Act	SOR/99-65	21/1/99	451	
Minority Investment (Cooperative Credit Associations) Regulations—Regulations Amending Cooperative Credit Associations Act	SOR/99-64	21/1/99	450	
Minority Investment (Insurance Companies) Regulations—Regulations Amending Insurance Companies Act	SOR/99-63	21/1/99	449	
Minority Investment (Trust and Loan Companies) Regulations—Regulations Amending Trust and Loan Companies Act	SOR/99-62	21/1/99	446	
National Energy Board Export and Import Reporting Regulations—Regulations Amending National Energy Board Act	SOR/99-61	21/1/99	444	
Pari-Mutuel Betting Supervision Regulations—Regulations Amending Criminal Code	SOR/99-55	15/1/99	429	
Reservation to the Crown Waiver Order (Contwoyto Lake, N.W.T.) Territorial Lands Act	SI/99-9	03/2/99	456	n
Rolls Royce Turbine Remission Order Customs Tariff	SOR/99-58	21/1/99	436	n
Small Vessel Regulations—Regulations Amending Canada Shipping Act	SOR/99-54	15/1/99	401	
Visiting Forces (Part IX of the Excise Tax Act) Remission Order—Order Amending Financial Administration Act	SI/99-6	03/2/99	453	

TABLE DES MATIÈRES DORS: Textes réglementaires (Règlements)
TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

N° d'enregistrement.	C.P. 1999	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/99-52	10	Transports Pêches et des Océans	Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux	390
DORS/99-53	11	Transports Pêches et des Océans	Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance	397
DORS/99-54	12	Transports Pêches et des Océans	Règlement modifiant le Règlement sur les petits bâtiments	401
DORS/99-55		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement sur la surveillance du pari mutuel	429
DORS/99-57	15	Affaires étrangères	Règlement modifiant le Règlement sur la délivrance de certificats.....	434
DORS/99-58	16	Finances	Décret de remise concernant les turbines de Rolls Royce	436
DORS/99-59	17	Finances	Décret de remise concernant Harvest Services (1995) Ltd.....	438
DORS/99-60	22	Revenu national	Règlement modifiant le Règlement sur le Régime de pensions du Canada.....	440
DORS/99-61	23	Ressources naturelles	Règlement modifiant le Règlement de l'Office national de l'énergie sur les rapports relatifs aux exportations et importations	444
DORS/99-62	25	Finances	Règlement modifiant le Règlement sur les placements minoritaires (sociétés de fiducie et de prêt).....	446
DORS/99-63	26	Finances	Règlement modifiant le Règlement sur les placements minoritaires (sociétés d'assurances).....	449
DORS/99-64	27	Finances	Règlement modifiant le Règlement sur les placements minoritaires (associations coopératives de crédit).....	450
DORS/99-65	28	Finances	Règlement modifiant le Règlement sur les placements minoritaires (banques).....	451
DORS/99-66	53	Premier ministre	Décret modifiant l'annexe I.1 de la Loi sur la gestion des finances publiques.....	452
TR/99-6	52	Revenu national	Décret modifiant le Décret de remise visant les forces étrangères présentes au Canada (partie IX de la Loi sur la taxe d'accise)	453
TR/99-7	54	Premier ministre	Décret désignant la Commission canadienne des grains comme ministre et le président comme administrateur général	454
TR/99-8	55	Premier ministre	Décret chargeant le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire de l'application de la Loi sur les grains du Canada	455
TR/99-9	59	Affaires indiennes et du Nord canadien	Décret sur la renonciation aux terres réservées à la Couronne (lac Contwoyto, T.N.-O.)	456

INDEX DORS: Textes réglementaires (Règlements)**TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**

Abbréviations: e — erratum
n — nouveau
r — revise
a — abroge

Règlements Lois	Enregistrement N°	Date	Page	Commentaires
Chargeant le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire de l'application de la Loi — Décret Grains du Canada (Loi)	TR/99-8	03/2/99	455	n
Compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance — Règlement Marine marchande du Canada (Loi)	DORS/99-53	15/1/99	397	n
Délivrance de certificats — Règlement modifiant le Règlement Licences d'exportation et d'importation (Loi)	DORS/99-57	21/1/98	434	
Désignant la Commission canadienne des grains comme ministre et le président comme administrateur général — Décret..... Emploi dans la fonction publique (Loi)	TR/99-7	03/2/99	454	n
Forces étrangères présentes au Canada (partie IX de la Loi sur la taxe d'accise) — Décret modifiant le Décret de remise..... Gestion des finances publiques (Loi)	TR/99-6	03/2/99	453	
Gestion des finances publiques — Décret modifiant l'annexe I.1 de la Loi..... Gestion des finances publiques (Loi)	DORS/99-66	21/1/99	452	
Harvest Services (1995) Ltd. — Décret de remise Tarif des douanes	DORS/99-59	21/1/99	438	n
Office national de l'énergie sur les rapports relatifs aux exportations et importations — Règlement modifiant le Règlement Office national de l'énergie (Loi)	DORS/99-61	21/1/99	444	
Petits bâtiments — Règlement modifiant le Règlement..... Marine marchande du Canada (Loi)	DORS/99-54	15/1/99	401	
Placements minoritaires (associations coopératives de crédit) — Règlement modifiant le Règlement Associations coopératives de crédit (Loi)	DORS/99-64	21/1/99	450	
Placements minoritaires (banques) — Règlement modifiant le Règlement Banques (Loi)	DORS/99-65	21/1/99	451	
Placements minoritaires (sociétés d'assurances) — Règlement modifiant le Règlement Sociétés d'assurances (Loi)	DORS/99-63	21/1/99	449	
Placements minoritaires (sociétés de fiducie et de prêt) — Règlement modifiant le Règlement Sociétés de fiducie et de prêt (Loi)	DORS/99-62	21/1/99	446	
Régime de pensions du Canada — Règlement modifiant le Règlement Régime de pensions du Canada	DORS/99-60	21/1/99	440	
Renonciation aux terres réservées à la Couronne (lac Contwoyto, T.N.-O.) — Décret..... Terres territoriales (Loi)	TR/99-9	03/2/99	456	n
Restrictions à la conduite des bateaux — Règlement modifiant le Règlement Marine marchande du Canada (Loi)	DORS/99-52	15/1/99	390	
Surveillance du pari mutuel — Règlement modifiant le Règlement Code criminel	DORS/99-55	15/1/99	429	
Turbines de Rolls Royce — Décret de remise Tarif des douanes	DORS/99-58	21/1/99	436	n



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9