

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part II

## Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, MAY 17, 2006

OTTAWA, LE MERCREDI 17 MAI 2006

Statutory Instruments 2006

Textes réglementaires 2006

SOR/2006-73 to 88 and SI/2006-68 to 72

DORS/2006-73 à 88 et TR/2006-68 à 72

Pages 318 to 444

Pages 318 à 444

### NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 11, 2006, and at least every second Wednesday thereafter.

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

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

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

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

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

### AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* Partie II est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 11 janvier 2006, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

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

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

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

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

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

Registration  
SOR/2006-73 April 28, 2006

PILOTAGE ACT

### Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations

P.C. 2006-240 April 28, 2006

Whereas the Atlantic Pilotage Authority, pursuant to subsection 20(3) of the *Pilotage Act*, published in the *Canada Gazette*, Part I, on April 17, 2004 a copy of the proposed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations*;

Whereas the proposed Regulations were published pursuant to subsection 20(3) of the *Pilotage Act* because the Atlantic Pilotage Authority proposed to make certain portions of the proposed Regulations under paragraph 20(1) (f) of that Act;

Whereas more than 30 days have expired after the date of publication and notices of objection to the proposed Regulations setting out the grounds therefor were filed with the Minister of Transport pursuant to subsection 21(1) of the *Pilotage Act*;

Whereas an investigation was made of the proposed Regulations, including consultations with the interested parties, and the report of the investigator was sent to the Minister of Transport recommending that the Minister amend the proposed Regulations;

Whereas most of the investigator's recommendations might have been in the public interest but did not concern the portions of the proposed Regulations in respect of which a notice of objection may be filed pursuant to subsection 21(1) of the *Pilotage Act*;

Whereas the Minister of Transport, pursuant to subsection 21(4) of the *Pilotage Act*, may, by order, approve, amend or disapprove only those portions of the proposed Regulations in respect of which a notice of objection could be filed pursuant to subsection 21(1) of that Act;

Whereas the Minister of Transport recommended to the Atlantic Pilotage Authority that it consider amending the proposed Regulations in accordance with certain of the investigator's recommendations;

Whereas the Minister of Transport, pursuant to subsection 21(4) of the *Pilotage Act*, made an order on October 24, 2005 approving the portions of the proposed Regulations that the Atlantic Pilotage Authority proposed to make under paragraph 20(1)(f) of that Act;

And whereas the order was published in the *Canada Gazette*, Part II, under the title *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations* on November 16, 2005<sup>a</sup>;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 20(1) of the *Pilotage Act*, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations*, made on March 13, 2006 by the Atlantic Pilotage Authority.

<sup>a</sup> SOR/2005-327

Enregistrement  
DORS/2006-73 Le 28 avril 2006

LOI SUR LE PILOTAGE

### Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique

C.P. 2006-240 Le 28 avril 2006

Attendu que, conformément au paragraphe 20(3) de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a publié dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 17 avril 2004, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*;

Attendu que le projet de règlement a été publié conformément au paragraphe 20(3) de la *Loi sur le pilotage* parce que l'Administration de pilotage de l'Atlantique s'est proposée de prendre certaines parties de celui-ci en vertu de l'alinéa 20(1)f) de cette loi;

Attendu que plus de trente jours se sont écoulés depuis la date de publication et que des avis d'opposition motivés à l'égard du projet de règlement ont été déposés auprès du ministre des Transports conformément au paragraphe 21(1) de la *Loi sur le pilotage*;

Attendu qu'une enquête a été effectuée relativement au projet de règlement, y compris la tenue de consultations avec les parties intéressées et que, dans le rapport de l'enquêteur remis au ministre des Transports, il est recommandé que ce dernier le modifie;

Attendu que la plupart des recommandations de l'enquêteur auraient pu être dans l'intérêt public, mais qu'elles ne visaient pas les parties du projet de règlement à l'égard desquelles un avis d'opposition peut être déposé conformément au paragraphe 21(1) de la *Loi sur le pilotage*;

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

Attendu que le ministre des Transports a recommandé à l'Administration de pilotage de l'Atlantique d'envisager de modifier le projet de règlement conformément à certaines recommandations de l'enquêteur;

Attendu que, en vertu du paragraphe 21(4) de la *Loi sur le pilotage*, le ministre des Transports a approuvé, par arrêté, le 24 octobre 2005, les parties du projet de règlement que l'Administration de pilotage de l'Atlantique s'est proposée de prendre en vertu de l'alinéa 20(1)f) de cette loi;

Attendu que l'arrêté a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie II, le 16 novembre 2005, sous le titre *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*<sup>a</sup>;

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 20(1) de la *Loi sur le pilotage*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique* ci-après, pris le 13 mars 2006 par l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

<sup>a</sup> DORS/2005-327

**REGULATIONS AMENDING THE ATLANTIC  
PILOTAGE AUTHORITY REGULATIONS**

AMENDMENTS

**1. (1) The definition “gross registered tons” in section 2 of the *Atlantic Pilotage Authority Regulations*<sup>1</sup> is repealed.**

**(2) The definition “déplacement” in section 2 of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

« déplacement » Le déplacement d’un navire dans une zone de pilotage, que le navire soit déplacé d’un poste à un autre ou ramené au même poste. La présente définition exclut, sauf si un pilote est employé, le halage d’un navire d’un poste à un autre uniquement à l’aide d’amarres capelées sur un quai, le rivage ou une bouée d’amarrage. (*movage*)

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

“gross tons” means gross tonnage as defined in section 2 of the *Canada Shipping Act*; (*jauge brute*)

“offshore supply vessel” means a highly manoeuvrable ship that is designed for the supply of offshore oil and gas installations; (*navire ravitailleur en mer*)

“pilot dispatch office” means the Atlantic Pilotage Authority Dispatch Office as set out in the most recent annual edition of the *Notices to Mariners*, published by the Department of Fisheries and Oceans. (*bureau d’affectation des pilotes*)

**2. (1) Subsections 4(1) to (2.1) of the Regulations are replaced by the following:**

**4. (1) The following ships and classes of ships are subject to compulsory pilotage within the areas referred to in section 3:**

- (a) Canadian-registered ships over 1,500 gross tons;
- (b) ships not registered in Canada, including floating cranes;
- (c) oil rigs;
- (d) any combination of tug and tow, if more than one unit is being towed, without regard to gross tons;
- (e) pleasure craft over 500 gross tons; and
- (f) ferries that are entering or leaving a port that is not one of their regularly scheduled terminals.

(2) Despite subsection (1), the following ships and classes of ships are not subject to compulsory pilotage within the areas referred to in section 3:

- (a) Canadian-government ships;
- (b) Canadian-registered ships that are employed in catching or processing fish or other living resources of the sea;
- (c) Canadian-registered offshore supply vessels of 5,000 gross tons or less that have an operations base in a port located within one of the areas;
- (d) ferries operating on a regular schedule between two terminals that are crewed by masters and officers in charge of the deck watch who

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1264

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT  
DE L’ADMINISTRATION DE PILOTAGE  
DE L’ATLANTIQUE**

MODIFICATIONS

**1. (1) La définition de « jauge brute au registre », à l’article 2 du *Règlement de l’Administration de pilotage de l’Atlantique*<sup>1</sup>, est abrogée.**

**(2) La définition de « déplacement », à l’article 2 de la version française du même règlement, est remplacée par ce qui suit :**

« déplacement » Le déplacement d’un navire dans une zone de pilotage, que le navire soit déplacé d’un poste à un autre ou ramené au même poste. La présente définition exclut, sauf si un pilote est employé, le halage d’un navire d’un poste à un autre uniquement à l’aide d’amarres capelées sur un quai, le rivage ou une bouée d’amarrage. (*movage*)

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

« bureau d’affectation des pilotes » Le Bureau de contrôle de l’Administration de pilotage de l’Atlantique tel qu’il est prévu dans la plus récente édition annuelle des *Avis aux navigateurs*, publiée par le ministère des Pêches et des Océans. (*pilot dispatch office*)

« jauge brute » S’entend au sens de l’article 2 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. (*gross tons*)

« navire ravitailleur en mer » Navire très manoeuvrable qui est conçu pour l’approvisionnement d’installations pétrolières et gazières en mer. (*offshore supply vessel*)

**2. (1) Les paragraphes 4(1) à (2.1) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**4. (1) Les navires et catégories de navires ci-après sont assujettis au pilotage obligatoire dans les zones visées à l’article 3 :**

- a) les navires immatriculés au Canada ayant une jauge brute de plus de 1 500 tonnes;
- b) les navires non immatriculés au Canada, y compris les grues flottantes;
- c) les plates-formes de forage pétrolier;
- d) toute combinaison remorqueur-unité remorquée, si plus d’une unité est remorquée, indépendamment de la jauge brute;
- e) les embarcations de plaisance ayant une jauge brute de plus de 500 tonnes;
- f) les traversiers qui entrent dans un port qui n’est pas une gare prévue à leur horaire régulier ou qui le quittent.

(2) Malgré le paragraphe (1), les navires et catégories de navires ci-après ne sont pas assujettis au pilotage obligatoire dans les zones visées à l’article 3 :

- a) les navires du gouvernement du Canada;
- b) les navires immatriculés au Canada qui sont utilisés pour la capture ou le traitement du poisson ou d’autres ressources vivantes de la mer;
- c) les navires ravitailleurs en mer immatriculés au Canada qui ont une jauge brute de 5 000 tonnes ou moins et qui ont une base d’exploitation dans un port situé dans l’une de ces zones;
- d) les traversiers exploités, selon un horaire régulier, entre deux gares et ayant comme équipage des capitaines et des officiers responsables du quart à la passerelle qui :

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1264

- (i) are regular members of their ferry's complement, and
- (ii) hold certificates of competency under the *Marine Certification Regulations*;
- (e) pleasure craft of 500 gross tons or less not registered in Canada; and
- (f) tugs of 500 gross tons or less not registered in Canada that are crewed by masters and officers in charge of the deck watch who
  - (i) are regular members of their tug's complement, and
  - (ii) hold certificates of competency under the *Marine Certification Regulations*.

(2.1) Despite subsection (1), a ship that is 223 m (731.62 feet) or less in length is not subject to compulsory pilotage within the portion of the Cape Breton compulsory pilotage area described in paragraph 1(d) of Part III of the schedule (Zone D, Strait of Canso).

**(2) The portion of subsection 4(2.2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

(2.2) Despite subsection (1), a ship of war or vessel of war is not subject to compulsory pilotage within the Halifax compulsory pilotage area described in section 2 of Part III of the schedule if

**(3) The portion of subsection 4(2.3) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

(2.3) Despite subsection (1), a ship of war or vessel of war is not subject to compulsory pilotage while within the specified part of the Halifax compulsory pilotage area if the ship or vessel, while within the specified part,

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

(3) Despite subsection (2), a ship referred to in paragraph (2)(b), (c), (d), (e) or (f) is subject to compulsory pilotage if there is a risk to navigational safety because of

- (a) the seaworthiness of the ship;
- (b) unusual conditions on board the ship; or
- (c) weather conditions, tides, currents or ice.

**3. Paragraph 5(4)(c) of the Regulations is repealed.**

**4. (1) Paragraph 6(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) in the time set out by the Authority in the most recent annual edition of the *Notices to Mariners*, published by the Department of Fisheries and Oceans, for the particular compulsory pilotage area concerned, give a notice confirming or correcting the estimated time of arrival.

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

- (2) The notice required under paragraph (1)(a) shall be given
  - (a) by calling the pilot dispatch office; or
  - (b) by calling a Canadian Coast Guard radio station to request that the notice be relayed to the pilot dispatch office.

- (i) sont des membres réguliers de l'effectif de leur traversier,
- (ii) sont titulaires de certificats de capacité en application du *Règlement sur la délivrance des brevets et certificats (marine)*;

e) les embarcations de plaisance non immatriculées au Canada ayant une jauge brute d'au plus 500 tonneaux;

f) les remorqueurs non immatriculés au Canada ayant une jauge brute d'au plus 500 tonneaux et ayant comme équipage des capitaines et des officiers responsables du quart à la passerelle qui :

- (i) sont des membres réguliers de l'effectif de leur remorqueur,
- (ii) sont titulaires de certificats de capacité en application du *Règlement sur la délivrance des brevets et certificats (marine)*.

(2.1) Malgré le paragraphe (1), les navires d'une longueur d'au plus 223 m (731,62 pieds) ne sont pas assujettis au pilotage obligatoire dans la partie de la zone de pilotage obligatoire du Cap-Breton décrite à l'alinéa 1d) de la partie III de l'annexe (Zone D, détroit de Canso).

**(2) Le passage du paragraphe 4(2.2) du même règlement précédant l'alinéa (a) est remplacé par ce qui suit :**

(2.2) Malgré le paragraphe (1), un navire ou bâtiment de guerre n'est pas assujetti au pilotage obligatoire dans les limites de la zone de pilotage obligatoire de Halifax décrite à l'article 2 de la partie III de l'annexe, si :

**(3) Le passage du paragraphe 4(2.3) du même règlement précédant l'alinéa (a) est remplacé par ce qui suit :**

(2.3) Malgré le paragraphe (1), un navire ou bâtiment de guerre n'est pas assujetti au pilotage obligatoire pendant qu'il se trouve dans la partie spécifiée de la zone de pilotage obligatoire de Halifax :

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

(3) Malgré le paragraphe (2), tout navire visé aux alinéas 2b), c), d) e) ou f) est assujetti au pilotage obligatoire si son utilisation risque de compromettre la sécurité de la navigation en raison, selon le cas :

- a) de la navigabilité du navire;
- b) de circonstances exceptionnelles à bord du navire;
- c) des conditions météorologiques, des marées, des courants ou de l'état des glaces.

**3. L'alinéa 5(4)c) du même règlement est abrogé.**

**4. (1) L'alinéa 6(1)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) dans le délai prévu, pour la zone de pilotage obligatoire particulière visée, par l'Administration dans la plus récente édition annuelle des *Avis aux navigateurs*, publiée par le ministère des Pêches et des Océans, donner un préavis pour confirmer ou corriger l'heure d'arrivée prévue du navire.

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

- (2) Le préavis visé à l'alinéa (1)a) est donné au moyen, selon le cas :
  - a) d'un appel au bureau d'affectation des pilotes;
  - b) d'un appel à une station radio de la Garde côtière canadienne demandant que le préavis soit retransmis au bureau d'affectation des pilotes.

**5. Section 7 of the Regulations is replaced by the following:**

7. The owner, master or agent of a ship that is to depart from, or make a movage within, a compulsory pilotage area shall, in the time set out by the Authority for that area in the most recent annual edition of the *Notices to Mariners*, published by the Department of Fisheries and Oceans, give a notice to the pilot dispatch office of the estimated time of departure or movage of the ship.

**6. Section 10 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:**

*Classes of Licences and Pilotage Certificates*

10. (1) The Authority may issue Class A, Class B, and Class C licences and Class A, Class B, and Class C pilotage certificates.

(2) The holder of a licence or a pilotage certificate shall not perform pilotage duties on a ship that exceeds the gross tonnage limit endorsed on the licence or certificate by the Authority.

(3) The Authority may endorse any gross tonnage limit over 40,000 gross tons on a Class A licence or Class A pilotage certificate.

(4) The Authority may endorse a gross tonnage limit not to exceed 40,000 gross tons on a Class B licence or Class B pilotage certificate.

(5) The Authority may endorse a gross tonnage limit not to exceed 10,000 gross tons on a Class C licence or Class C pilotage certificate.

**7. Section 12 of the French Regulations is replaced by the following:**

12. Le brevet ou le certificat de pilotage qui est délivré pour une zone de pilotage obligatoire et sur lequel est inscrit le nom de cette zone permet à son titulaire d'exercer les fonctions de pilote seulement dans cette zone.

**8. Section 13 of the Regulations is replaced by the following:**

13. (1) A pilotage certificate issued by the Authority permits its holder to perform pilotage duties only on board the ship of which he or she is a regular member of the complement.

(2) The Authority shall endorse on a pilotage certificate the gross tonnage and class of the ship on board of which the holder is permitted to perform pilotage duties.

**9. (1) The portion of paragraph 14(1)(e) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:**

(e) subject to paragraph (e.1), be the holder of a certificate of competency not lower than master, intermediate voyage, that is unlimited as to tonnage, or the equivalent, and, where the holder is to perform pilotage duties in the Saint John compulsory pilotage area of New Brunswick, in the St. John's, Holyrood or Placentia Bay compulsory pilotage areas of Newfoundland and Labrador, or in the Halifax or Cape Breton compulsory pilotage areas of Nova Scotia, have served, within the five-year period immediately preceding the date of application to become the holder of a licence or pilotage certificate, on voyages in the relevant compulsory pilotage area for a period of at least

**5. L'article 7 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

7. Le propriétaire, le capitaine ou l'agent du navire qui doit quitter une zone de pilotage obligatoire ou y effectuer un déplacement doit, dans le délai prévu pour cette zone par l'Administration dans la plus récente édition annuelle des *Avis aux navigateurs*, publiée par le ministère des Pêches et des Océans, donner un avis au bureau d'affectation des pilotes de l'heure prévue du départ ou du déplacement du navire.

**6. L'article 10 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :**

*Catégories de brevets et de certificats de pilotage*

10. (1) L'Administration peut délivrer des brevets et des certificats de pilotage de la classe A, de la classe B et de la classe C.

(2) Il est interdit au titulaire d'un brevet ou d'un certificat de pilotage d'exercer les fonctions de pilote à bord d'un navire excédant la limite de jauge brute indiquée sur le brevet ou le certificat par l'Administration.

(3) L'Administration peut inscrire sur un brevet ou un certificat de pilotage de la classe A une limite de jauge brute supérieure à 40 000 tonneaux.

(4) L'Administration peut inscrire sur un brevet ou un certificat de pilotage de la classe B une limite de jauge brute d'au plus 40 000 tonneaux.

(5) L'Administration peut inscrire sur un brevet ou un certificat de pilotage de la classe C une limite de jauge brute d'au plus 10 000 tonneaux.

**7. L'articles 12 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

12. Le brevet ou le certificat de pilotage qui est délivré pour une zone de pilotage obligatoire et sur lequel est inscrit le nom de cette zone permet à son titulaire d'exercer les fonctions de pilote seulement dans cette zone.

**8. L'article 13 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

13. (1) Le certificat de pilotage délivré par l'Administration permet à son titulaire d'exercer les fonctions de pilote seulement à bord du navire dont il est membre régulier de l'effectif.

(2) L'Administration doit inscrire sur un certificat de pilotage la limite de jauge brute et la classe du navire sur lequel le titulaire est permis d'exercer les fonctions de pilote.

**9. (1) Le passage de l'alinéa 14(1)e) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :**

e) sous réserve de l'alinéa e.1), il doit être titulaire d'un certificat de capacité non inférieur à celui de capitaine, voyage intermédiaire, sans limite de jauge, ou d'un certificat équivalent et, s'il a à exercer les fonctions de pilote dans la zone de pilotage obligatoire de Saint John, au Nouveau-Brunswick, dans les zones de pilotage obligatoire de St. John's, de Holyrood ou de la baie Placentia, à Terre-Neuve-et-Labrador, ou dans les zones de pilotage obligatoire de Halifax ou du Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse, il doit, au cours de la période de cinq ans précédant la date de sa demande de brevet ou de certificat de pilotage, lors de voyages dans la zone de pilotage obligatoire applicable, avoir servi pendant :

**(2) Subparagraph 14(1)(e.1)(i) of the Regulations is replaced by the following:**

(i) hold a certificate of competency as master, ship of not more than 350 tons, gross tonnage, or tug, local voyage, or the equivalent, and

**(3) Subparagraph 14(1)(k)(i) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

(i) le *Règlement sur les abordages*,

**(4) Paragraph 14(1)(l) of the Regulations is replaced by the following:**

(l) have a good record of ship handling and navigation.

**10. The French version of the Regulations is amended by replacing the words “candidat à un brevet” with the words “demandeur d’un brevet” wherever they occur in section 15.**

**11. Subsection 17(2) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

(2) Tout examen se tient à l’heure et au lieu ou aux lieux que fixe l’Administration, et celle-ci doit en aviser chaque demandeur d’un brevet ou d’un certificat de pilotage.

**12. (1) Subsection 18(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**18. (1)** An applicant for a licence or pilotage certificate shall, within 60 days and not later than 14 days prior to the date of the examination, provide the Authority with

- (a) documents establishing that the applicant is a Canadian citizen or a permanent resident as described in paragraph 22(2)(b) of the Act;
- (b) a birth certificate or other official document showing the date and place of birth of the applicant;
- (c) documents establishing the navigational qualifications of the applicant;
- (d) a written report of the results of the medical examination referred to in section 6 of the *General Pilotage Regulations*; and
- (e) a letter of recommendation that includes information about the applicant’s history of ship handling and navigation from
  - (i) the applicant’s most recent employer, if the applicant was employed by that employer for more than two years, or
  - (ii) each of the applicant’s two most recent employers, if the applicant was employed by the most recent employer for less than two years.

**(2) The French version of the Regulations is amended by replacing the words “candidat à l’obtention” with the word “demandeur” wherever they occur in subsections 18(2) to (4).**

**13. Subparagraph 19(c)(i) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

(i) du *Règlement sur les abordages*,

**14. Paragraph 20(1)(c) of the Regulations is replaced by the following:**

(c) the class of pilotage certificate that each person who passed the examination therefor will receive.

**15. Subsections 21(4) and (5) of the Regulations are repealed.**

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

(i) être titulaire d’un certificat de capacité de capitaine, navire d’au plus 350 tonneaux de jauge brute ou remorqueur, voyage local, ou d’un certificat équivalent,

**(3) Le sous-alinéa 14(1)k(i) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(i) le *Règlement sur les abordages*,

**(4) L’alinéa 14(1)l) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

l) il doit avoir un dossier favorable concernant la manœuvre et la navigation de navires.

**10. Dans l’article 15 de la version française du même règlement, « candidat à un brevet » est remplacé par « demandeur d’un brevet ».**

**11. Le paragraphe 17(2) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Tout examen se tient à l’heure et au lieu ou aux lieux que fixe l’Administration, et celle-ci doit en aviser chaque demandeur d’un brevet ou d’un certificat de pilotage.

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

**18. (1)** Le demandeur d’un brevet ou d’un certificat de pilotage doit, dans les 60 jours mais au plus tard 14 jours avant la date de l’examen, fournir à l’Administration :

- a) les documents établissant qu’il est un citoyen canadien ou un résident permanent aux termes de l’alinéa 22(2)b) de la Loi;
- b) un acte de naissance ou un autre document officiel indiquant sa date et son lieu de naissance;
- c) des documents établissant ses qualifications relatives à la navigation;
- d) un rapport écrit des résultats de l’examen médical visé à l’article 6 du *Règlement général sur le pilotage*;
- e) une lettre de recommandation qui comprend des renseignements sur ses antécédents en matière de manœuvre et de navigation de navires :
  - (i) soit de son dernier employeur, s’il a travaillé pour cet employeur plus de deux ans,
  - (ii) soit de ses deux derniers employeurs, s’il a travaillé pour son dernier employeur moins de deux ans.

**(2) Dans les paragraphes 18(2) à (4) de la version française du même règlement, « candidat à l’obtention » est remplacé par « demandeur ».**

**13. Le sous-alinéa 19c(i) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(i) du *Règlement sur les abordages*,

**14. L’alinéa 20(1)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

c) la catégorie de certificat de pilotage qui sera attribuée à chaque personne ayant réussi à l’examen pour l’obtention du certificat de pilotage.

**15. Les paragraphes 21(4) et (5) du même règlement sont abrogés.**

16. The Regulations are amended by replacing the word “Newfoundland” with the words “Newfoundland and Labrador” wherever it occurs in the following provisions:

- (a) paragraphs 14(2)(a) and (b);
- (b) paragraphs 18(2)(a) and (b); and
- (c) the heading of Part II of the schedule.

17. The French version of the Regulations is amended by replacing the words “Saint-Jean” with the words “Saint John” wherever they occur in the following provisions:

- (a) paragraph 14(2)(a);
- (b) paragraph 18(2)(a); and
- (c) section 3 of Part I of the schedule and the heading before it.

18. The French version of the Regulations is amended by replacing the words “candidat” and “candidats” with the words “demandeur” and “demandeurs”, respectively, wherever they occur in the following provisions:

- (a) subsection 17(1);
- (b) subparagraph 17(3)(a)(ii);
- (c) subparagraph 17(3)(b)(ii);
- (d) subsection 17(4);
- (e) paragraph 19(a); and
- (f) paragraph 19(c).

COMING INTO FORCE

19. 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.)*

##### Background

The Atlantic Pilotage Authority (the Authority) is responsible for administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service within the Canadian waters in and around the Atlantic Provinces, including the waters of Chaleur Bay in the province of Quebec, south of Cap d’Espoir.

In accordance with section 20 of the *Pilotage Act*, an Authority may, with the approval of the Governor in Council, make regulations necessary for the attainment of its objectives.

In 1998, Parliament passed the *Canada Marine Act* which, among other things, added section 53 into the *Pilotage Act*. This section required the Minister of Transport to review certain issues related to marine pilotage. The Minister appointed the Canadian Transportation Agency (CTA) to undertake a Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues. The CTA Report contained 21 recommendations. In 1999, the Minister accepted all the recommendations in principle and instructed each pilotage authority on the specific actions required.

Recommendation No.1 of the Ministerial Review called for the adoption of a risk-based methodology to be used for the designation or reassessment of compulsory pilotage areas. Transport Canada (TC), in co-operation with the Pilotage Authorities, developed the *Pilotage Risk Management Methodology* (PRMM) for this purpose.

16. Dans les passages suivants du même règlement, « Terre-Neuve » est remplacé par « Terre-Neuve-et-Labrador » :

- a) les alinéas 14(2)a) et b);
- b) les alinéas 18(2)a) et b);
- c) le titre de la partie II de l’annexe.

17. Dans les passages suivants de la version française du même règlement, « Saint-Jean » est remplacé par « Saint John » :

- a) l’alinéa 14(2)a);
- b) l’alinéa 18(2)a);
- c) l’article 3 de la partie I de l’annexe et l’intertitre le précédant.

18. Dans les passages suivants de la version française du même règlement, « candidat » et « candidats » sont respectivement remplacés par « demandeur » et « demandeurs » :

- a) le paragraphe 17(1);
- b) le sous-alinéa 17(3)a)(ii);
- c) le sous-alinéa 17(3)b)(ii);
- d) le paragraphe 17(4);
- e) l’alinéa 19a);
- f) l’alinéa 19c).

ENTRÉE EN VIGUEUR

19. 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.)*

##### Historique

L’Administration de pilotage de l’Atlantique (l’Administration) est chargée de gérer, en vue d’assurer la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes sises dans les provinces de l’Atlantique et les eaux limitrophes, y compris dans les eaux de la baie des Chaleurs se trouvant dans la province de Québec, au sud du Cap d’Espoir.

Conformément à l’article 20 de la *Loi sur le pilotage*, une Administration peut, avec l’approbation du gouverneur en conseil, prendre les règlements nécessaires à l’exécution de sa mission.

En 1998, le Parlement adoptait la *Loi maritime du Canada* qui, entre autres, entraînait l’ajout de l’article 53 à la *Loi sur le pilotage*. En vertu de cet article, le ministre des Transports est tenu d’examiner certaines questions liées au pilotage maritime. Le ministre a demandé à l’Office des transports du Canada (OTC) de procéder à un examen ministériel des questions de pilotage maritime en suspens. Le rapport de l’OTC comprenait 21 recommandations. En 1999, le ministre a accepté en principe toutes les recommandations et il a donné des directives à chaque Administration de pilotage quant aux mesures à prendre.

La première recommandation de l’examen ministériel réclamait l’adoption d’une méthodologie fondée sur le risque devant servir à la désignation ou la réévaluation des zones de pilotage obligatoire. Transports Canada (TC), en collaboration avec les administrations de pilotage, a élaboré à cette fin la *Méthodologie de gestion des risques de pilotage* (MGRP).

Recommendation No. 2 was that the Authority use the PRMM to conduct an assessment of vessel size limits and the types of vessels subject to compulsory pilotage. To make this assessment, the Authority contracted with a facilitator and formed a review committee, consisting of representatives from the Authority, TC, the marine and offshore industry and the Canadian Marine Pilots Association. The assessment was completed and a report was submitted to TC for comments. TC concluded that the study met PRMM requirements. In 2003, the Authority accepted the report and its recommendations and proposed to make the required amendments to its regulations.

On April 17, 2004, the Authority pre-published the *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations* (the Regulations) in the *Canada Gazette*, Part I. In May 2004, the Minister had received 18 letters of objection from persons concerned with the proposed Regulations. On October 28, 2004, the Minister appointed Nigel H. Frawley, a barrister and solicitor in Toronto, to investigate the proposed amendments to the Regulations, and to meet with the parties that filed notices of objection pursuant to section 21 of the *Pilotage Act* (the Act). As an investigator, Mr. Frawley was given the powers of a commissioner.

The objections received from stakeholders centred around the provisions relating to the increase in the current compulsory pilotage limit for Canadian registered ships from 1,500 gross tons to 3,000 gross tons (GT). Stakeholders at the Port of Saint John, NB, objected to the fact that during the risk studies, the consultants did not include their concerns regarding the particular conditions of variable currents or the 9-metre range of the tide in the Bay of Fundy.

In his investigation, Mr. Frawley took into account the two risk studies that the Authority had undertaken in 2001 and 2003 regarding this matter. The investigator examined the concerns of the stakeholders in interviews held in Halifax (Nova Scotia), St. John's (Newfoundland and Labrador), Saint John (New Brunswick) and Ottawa (Ontario). The investigation was conducted as exhaustively and comprehensively as the circumstances would allow, taking into account the studies, comments and objections filed.

On January 31, 2005, the investigator sent his report to the Minister of Transport recommending that the Minister amend the proposed Regulations. This investigation fulfilled the Minister's obligation under subsection 21(2) of the Act to order an investigation when persons file notices of objection on issues pertaining to paragraph 20(1)(a) or (f) of the Act. The Minister provided his own recommendations to the Authority with respect to Mr. Frawley's report in a letter to the Chairperson on October 24, 2005. The Authority subsequently adopted the Minister's recommendations, and makes the following changes to the Regulations.

#### **Description**

The *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations* bring the following changes and preserve the following policies

1. The Authority will maintain the use of gross tonnage as the main criterion on which to base pilotage requirements, limits, and exemptions.

La deuxième recommandation réclamait que l'Administration utilise la MGRP pour réaliser une évaluation des seuils fixés relativement aux dimensions des navires et une évaluation du type de navires assujettis au pilotage obligatoire. En 2002, l'Administration a attribué à un consultant un contrat pour effectuer cette évaluation et mis sur pied un comité d'examen, composé de représentants de l'Administration, de TC, de l'industrie du transport maritime, de l'industrie extracôtière ainsi que de l'Association des pilotes maritimes du Canada. L'évaluation a été réalisée et un rapport a été soumis à TC pour commentaires. TC a conclu que l'évaluation répondait aux critères de la MGRP. En 2003, l'Administration a accepté le rapport et ses recommandations et a proposé d'apporter les modifications nécessaires à son règlement.

Le 17 avril 2004, l'Administration a publié au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique* (le règlement). En mai 2004, le ministre a reçu 18 avis d'opposition de personnes préoccupées par le projet de règlement. Le 28 octobre 2004, le ministre a désigné M. Nigel H. Frawley, un avocat de Toronto, pour enquêter sur les modifications proposées au règlement précité et pour rencontrer les parties ayant déposé des avis d'opposition conformément à l'article 21 de la *Loi sur le pilotage* (la Loi). On a attribué les pouvoirs de commissaire à M. Frawley à titre d'enquêteur.

Les avis d'opposition reçus des intervenants portaient surtout sur les dispositions relatives à l'augmentation du seuil relatif au pilotage obligatoire pour les navires immatriculés au Canada en le faisant passer de 1 500 tonneaux de jauge brute à 3 000 tonneaux de jauge brute (TJB). Les intervenants du port de Saint-John (Nouveau-Brunswick) se sont opposés au fait que durant les études portant sur les risques, les consultants n'ont pas tenu compte de leurs préoccupations concernant les conditions particulières posées par les courants variables ou la marée pouvant atteindre une amplitude de 9 mètres dans la baie de Fundy.

Dans le cadre de son enquête, M. Frawley a pris en considération les deux études sur les risques réalisées par l'Administration en 2001 et en 2003 à cet égard. L'enquêteur s'est penché sur les préoccupations soulevées par les intervenants lors d'entrevues menées à Halifax (Nouvelle-Écosse), à St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador), Saint-John (Nouveau-Brunswick) et Ottawa (Ontario). L'enquête a été menée de manière aussi approfondie que les circonstances le permettaient et a tenu compte des études, des commentaires et des avis d'opposition.

Le 31 janvier 2005, l'enquêteur a fait parvenir son rapport au ministre des Transports recommandant que le ministre modifie le règlement proposé. Cette enquête répondait à l'obligation imposée au ministre en vertu du paragraphe 21(2) de la Loi de commander une enquête lorsque des personnes déposent des avis d'opposition relativement à des questions associées aux alinéas 20(1)(a) ou (f) de la Loi. Le ministre a formulé des directives à l'Administration relativement au rapport de M. Frawley dans une lettre au président en date du 24 octobre 2005. Par la suite, l'Administration a adopté la directive du ministre et apporté les changements suivants au règlement.

#### **Description**

Le règlement apportera les changements suivants et conservera les politiques suivantes:

1. L'Administration continuera à utiliser la jauge brute comme critère de base pour les exigences, les seuils et les exemptions en matière de pilotage.

2. The Authority will continue to have Canadian registered ships above 1,500 gross tons remain subject to compulsory pilotage.
  3. The Authority will continue to exempt Canadian ships employed in catching or processing fish or other living resources of the sea regardless of size.
  4. The Authority will continue to exempt Canadian-government ships from compulsory pilotage.
  5. The Authority has amended the wording of the current exemption for non-Canadian-registered pleasure crafts, and tugs manned by Canadian masters and officers, from “less than 500 gross registered tons” to “500 gross tons or less” to remove the anomaly that currently exists between non-Canadian and Canadian pleasure crafts and tugs.
  6. The Authority will continue to exempt Canadian ferries that operate on a regular schedule between two terminals. Paragraph 4(1)(f) subjects them to compulsory pilotage if they are entering or leaving a port that is not a regularly scheduled terminal.
  7. The Authority has added under paragraph 4(2)(c), Canadian registered offshore supply vessels to the list of vessels not subject to pilotage. This means that an offshore supply vessel of 5,000 gross tons or less that operates regularly out of a compulsory pilotage port located within the Atlantic region will not be subject to compulsory pilotage.
  8. The Authority has repealed the provisions establishing a fee for the granting of written conditional waivers contained in subsections 21(4) and 21(5) of the Regulations.
  9. The Authority has repealed paragraph 4(2.1)(b), which contained requirements that are obsolete for vessels transiting the inner pilotage station in Placentia Bay, which is no longer used. This section was inadvertently left in the Regulations when other references were removed in 2000.
  10. Given the Authority’s change of policy with respect to offshore supply vessels, the waiver set out in paragraph 5(4)(c) has been repealed.
  11. The Authority has amended subsection 6(2) and section 7 to reflect the actual practice of providing notice to the Atlantic Pilotage Authority Central Dispatch Office or the Canadian Coast Guard Radio and Vessel Traffic Services Centre.
  12. The Authority has amended section 10 to allow the issuance of Class A, B, and C licences and pilotage certificates. The amendment also allows the issuance of graduated endorsements within each class of pilot licence or certificate. Under subsection 13(2), the Authority will be able to indicate the size and class of ship for which a certificate is granted.
  13. The Authority has amended the terminology in section 14 to reflect the current nomenclature of the *Canadian Marine Certification Regulations*.
  14. The Authority has amended paragraph 14(1)(l) to remove “in the opinion of the Board of Examiners”; the rest of the paragraph will refer to “a good record of ship handling and navigation”.
  15. The Authority has amended paragraph 18(1)(e) to clarify the nature and period for a letter of recommendation and includes reference to an applicant’s safety record with respect to ship handling and navigation.
2. L’Administration continuera d’assujettir au pilotage obligatoire les navires immatriculés au Canada d’une jauge brute supérieure à 1 500 tonneaux.
  3. L’Administration continuera d’exempter les navires immatriculés au Canada servant à capturer ou à traiter du poisson ou d’autres ressources halieutiques, sans égard à leur taille.
  4. L’Administration continuera à exempter les navires du gouvernement canadien de l’exigence relative au pilotage obligatoire.
  5. L’Administration a modifié le libellé de l’exemption qui s’applique actuellement aux embarcations de plaisance et aux remorqueurs immatriculés à l’étranger dont l’équipage se compose de capitaines et d’officiers canadiens, ceci afin d’éliminer l’anomalie existant actuellement entre les embarcations de plaisance et les remorqueurs immatriculés à l’étranger et les embarcations de plaisance et les remorqueurs immatriculés au Canada. L’ancien libellé, qui se lisait comme suit : « la jauge brute au registre est inférieure à 500 tonneaux » sera remplacé par le nouveau libellé suivant : « d’une jauge brute égale ou inférieure à 500 tonneaux ».
  6. L’Administration continuera à exempter du pilotage obligatoire les traversiers immatriculés au Canada qui sont exploités selon un horaire régulier entre deux gares maritimes. En vertu de l’alinéa 4(1)f) du règlement, les traversiers sont assujettis au pilotage obligatoire s’ils entrent dans un port ou quittent un port qui n’est pas une gare maritime prévue à leur horaire régulier.
  7. L’Administration a ajouté en vertu de l’alinéa 4(2)c), les navires de ravitaillement extracôtiers immatriculés au Canada à la liste des bâtiments non assujettis au pilotage obligatoire. Cela signifie qu’un navire de ravitaillement extracôtier d’une jauge brute égale ou inférieure à 5 000 tonneaux exploité régulièrement à partir d’un port à pilotage obligatoire se trouvant dans la région de l’Atlantique ne sera pas assujetti au pilotage obligatoire.
  8. L’Administration a abrogé les dispositions établissant un droit à payer pour la demande d’une dispense écrite figurant aux paragraphes 21(4) et 21(5) du règlement.
  9. L’Administration a abrogé l’alinéa 4(2.1)b), qui comportait des exigences qui sont devenues périmées relativement aux bâtiments transitant par la station de pilotage de Placentia Bay, qui n’est plus utilisée. Par inadvertance, cette disposition avait été laissée dans le règlement au moment du retrait d’autres renvois en 2000.
  10. Étant donné le changement de politique concernant les navires ravitailleurs, la clause de dispense à l’alinéa 5(4)c) est abrogée.
  11. L’Administration a modifié le paragraphe 6(2) et l’article 7 pour faire état de la pratique actuelle qui consiste à fournir un préavis au bureau central d’affectation des pilotes de l’Administration de pilotage de l’Atlantique ou au Centre des services du trafic maritime et à la station radio appropriée de la Garde côtière canadienne.
  12. L’Administration a modifié l’article 10 de manière à autoriser la délivrance de brevets ou certificats de pilotage de classe A, B et C. Cette modification autorise également la délivrance de visas progressifs pour chaque catégorie de permis ou de brevets ou certificats de pilote. L’Administration sera en mesure d’indiquer les dimensions et la classe du navire pour lequel un brevet ou un certificat est accordé.

16. The Authority has made other minor changes that more accurately reflect current practices to repeal or replace sections of the Regulations that are no longer pertinent and provide for a better bilingual text.
13. L'Administration a modifié la terminologie à l'article 14 de manière à tenir compte de la nomenclature actuelle du *Règlement sur la délivrance des brevets et certificats (marine)*.
14. L'Administration a modifié l'alinéa 14(1)l) de manière à retrancher les termes suivants : « de l'avis du jury existant », le reste de l'alinéa fera référence à « un dossier satisfaisant en ce qui concerne la manœuvre et la navigation des navires ».
15. L'Administration a modifié l'alinéa 18(1)e) de manière à clarifier la nature des renseignements sur les antécédents que doit contenir la lettre de recommandation et à inclure une mention au dossier de sécurité du demandeur relativement à la manœuvre et la navigation des navires.
16. L'Administration a apporté d'autres modifications mineures de manière à mieux tenir compte des pratiques actuelles et d'abroger ou remplacer des dispositions du règlement qui ne sont plus pertinentes.

### **Alternatives**

The Authority considered many alternatives to the current tonnage limit for compulsory pilotage. The proposed increase of the tonnage limit from 1,500 to 3,000 gross tons was opposed by several stakeholders. The investigator appointed by the Minister recommended maintaining the tonnage limit at 1,500 gross tons. However, he recommended that special considerations should be given to the Canadian registered offshore supply vessels that operate regularly from their homeport within the Atlantic region. The Minister accepted this recommendation and gave a directive to the Authority in this regard.

These Regulations aim at achieving a balance between safety and efficiency in the provision of pilotage services in the Atlantic Provinces. These amendments are the result of a lengthy risk evaluation process and careful consideration of mitigating measures such as new technology on board modern offshore supply vessels.

The Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJC) raised the question of the fee for the issuance of written conditional waivers. The Authority agreed that the *Pilotage Act* does not clearly provide authority for collecting a fee when a waiver is issued. This amendment therefore aligns the Regulations with a practice that ceased in 2003 when it was requested by the SJC.

After appointing an investigator to review the proposed Regulations and the objections, the Minister considered the six recommendations contained in the investigator's report. On October 24, 2005, the Minister issued a letter containing five recommendations to the Authority. The Authority agreed to adopt the Regulations as recommended by the Minister.

### **Benefits and Costs**

The amendments will result in a loss of revenue for the Authority in the ports of Halifax, NS, and St. John's, NL. However, the Authority's tariff structure is such that the charge to a large ship is much greater than that to a small ship, while the cost of providing the service is essentially the same for all vessels regardless of size. Thus in the past the provision of the service to smaller vessels has been compensated for by the tariff paid by larger vessels.

### **Solutions envisagées**

L'Administration a envisagé maintes solutions de rechange au seuil de jauge actuel associé au pilotage obligatoire. Un bon nombre d'intervenants s'opposaient à l'accroissement du seuil proposé de 1 500 à 3 000 tonnes de jauge brute. L'enquêteur nommé par le ministre a recommandé le maintien du seuil de jauge brute à 1 500 tonnes. Cependant, il a recommandé que des considérations spéciales soient accordées aux navires de ravitaillement extracôtiers immatriculés au Canada qui effectuent régulièrement des voyages dans la région de l'Atlantique à partir de leur port d'attache. Le ministre a accepté cette recommandation et a donné une directive à l'Administration à cet égard.

Le règlement a pour but d'établir un juste équilibre entre la sécurité et l'efficacité au chapitre de la prestation des services de pilotage dans les provinces de l'Atlantique. Ces modifications résultent d'un long processus d'évaluation des risques et d'un examen approfondi des mesures d'atténuation comme les nouveaux moyens technologiques à bord des navires de ravitaillement extracôtiers modernes.

Le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation a soulevé la question des droits relatifs à la délivrance de dispenses conditionnelles écrites. L'Administration a convenu que la *Loi sur le pilotage* ne confère pas clairement le pouvoir de réclamer de tels droits lorsqu'une dispense est émise. La présente modification harmonise donc le règlement avec une pratique ayant cessé en 2003 à la demande du comité.

Après la nomination d'un enquêteur, dont le mandat consistait à examiner le projet de règlement et les avis d'opposition, le ministre a étudié les six recommandations contenues dans le rapport de l'enquêteur. Le 24 octobre 2005, le ministre a produit une lettre renfermant cinq recommandations à l'intention de l'Administration. L'Administration a convenu d'adopter le règlement selon les recommandations du ministre.

### **Avantages et coûts**

Les modifications entraîneront une perte de revenus pour l'Administration dans les ports de Halifax (Nouvelle-Écosse) et de St. John's (Terre-Neuve). Cependant, le barème tarifaire de l'Administration fait en sorte que les navires de plus forte jauge doivent assumer des tarifs beaucoup plus élevés que les navires de faible jauge, alors que le coût de prestation du service est essentiellement le même pour tous les navires sans égard à leur

It is expected that the decrease in revenue will be offset by the decrease in expenses.

Under the amendments, the operators of offshore supply vessels will no longer be subject to pilotage fees. Because they will no longer have to provide notice to order pilots, they will have greater flexibility in port operations. With the new Regulations, the Authority will be able to concentrate its resources on the remaining ships within the ports.

The exemption of Canadian offshore supply vessels will reduce current pilot assignments in the ports of Halifax, and St. John's. There are currently twenty-one vessels in the Atlantic region that fall into the described category. With the exemption of supply vessels, pilot assignment levels in Halifax could be reduced by approximately 13%. In the port of St. John's, using the same assumption, total pilot assignments could fall by approximately 70%.

The removal of fees for written conditional waivers represents a savings for the customers who avail themselves of this section of the Regulations.

The remaining amendments will not increase costs for the Authority or its customers, and will have the benefit of providing a clearer understanding of the Regulations for all parties.

In accordance with the *1999 Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, and the *Transport Canada Policy Statement on Strategic Environmental Assessment*, a strategic environmental assessment (SEA) of this proposal was conducted, in the form of a Preliminary Scan. The SEA concluded that the proposal does not have any impact on the environment.

### **Consultation**

During the 18-month risk study, the Authority consulted widely with various stakeholders. They included shipping and shipowners' associations, port authorities, terminal operators, pilots associations, provincial and municipal governments, ecology groups, and other interested parties. Further, the investigation ordered by the Minister allowed various stakeholders to provide additional information to better understand the safety impact of the proposed Regulations.

The Minister of Transport has provided recommendations to the Atlantic Pilotage Authority with respect to amending the Regulations in accordance with certain of the investigator's recommendations. By way of a letter dated November 9, 2005, the Authority indicated its acceptance of the Minister's five recommendations.

### **Compliance and Enforcement**

Sections 42, 44 and 45 of the *Pilotage Act* provide the necessary compliance and enforcement mechanisms with respect to the regulatory requirements for the provision of pilots.

taille. Par conséquent, dans le passé, la prestation du service aux navires de plus faible jauge a été compensée par le tarif payé par les gros navires. On s'attend à ce que la diminution des revenus soit compensée par la diminution des dépenses.

Selon les modifications, les exploitants des navires de ravitaillement extracôtiers ne seront plus assujettis aux droits de pilotage. Étant donné qu'ils n'auront plus à fournir de préavis pour obtenir les services d'un pilote, ils profiteront d'une plus grande marge de manœuvre en ce qui concerne les mouvements de leur navire dans un port. Avec le nouveau règlement, l'Administration sera en mesure de concentrer ses ressources sur les navires se trouvant dans le port.

L'exemption accordée aux navires de ravitaillement extracôtiers immatriculés au Canada réduira le nombre d'affectations de pilote prévues actuellement dans les ports de Halifax et de St. John's. À l'heure actuelle, vingt et un navires de la région de l'Atlantique tombent dans la catégorie proposée. Compte tenu de l'exemption des navires de ravitaillement extracôtiers, les niveaux d'affectation de pilote pourraient être réduits d'environ 13 %. Dans le port de St. John's, si l'on part de la même hypothèse, le nombre d'affectations de pilote pourrait diminuer d'environ 70 %.

La suppression des droits pour les dispenses conditionnelles écrites représente des économies pour les clients qui veulent se prévaloir de ces dispositions du règlement.

Le reste des modifications n'augmentera pas les coûts pour l'Administration ou ses clients et offrira à toutes les parties l'avantage d'une meilleure compréhension du règlement.

Conformément à la *Directive du Cabinet de 1999 sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, plans et programmes*, et à l'*Énoncé de politique de Transports Canada sur l'évaluation environnementale stratégique*, une évaluation environnementale stratégique (ÉES) de cette proposition a été effectuée, sous la forme d'une exploration préliminaire. Selon les conclusions de l'ÉES, la proposition n'a aucune incidence sur l'environnement.

### **Consultations**

Durant le processus d'étude des risques qui a duré 18 mois, l'Administration a mené de vastes consultations auprès de divers intervenants, dont des associations d'armateurs et de transporteurs maritimes, des administrations portuaires, des exploitants de gares maritimes, des associations de pilotes, des administrations provinciales et municipales, des groupes écologiques et d'autres parties intéressées. De plus, l'enquête commandée par le ministre a permis à diverses parties intéressées de fournir des renseignements additionnels, ce qui a permis de mieux cerner l'incidence du règlement proposé sur la sécurité.

Le ministre des Transports a fait des recommandations à l'Administration de pilotage de l'Atlantique relativement à la modification du règlement conformément à certaines des recommandations de l'enquêteur. Dans une lettre datée du 9 novembre 2005, l'Administration a indiqué qu'elle acceptait de faire des modifications au règlement selon les cinq recommandations du ministre.

### **Respect et exécution**

Les articles 42, 44 et 45 de la Loi prévoient les mécanismes de conformité et d'application requis relativement aux prescriptions réglementaires au chapitre de la prestation de pilotes.

**Contact**

Captain R.A. McGuinness  
Chief Executive Officer  
Atlantic Pilotage Authority  
Cogswell Tower, Suite 910  
2000 Barrington Street  
Halifax, Nova Scotia  
B3J 3K1  
Telephone: (902) 426-2550  
FAX: (902) 426-4004

**Personne-ressource**

Capitaine R.A. McGuinness  
Le premier dirigeant  
Administration de pilotage de l'Atlantique  
Cogswell Tower, pièce 910  
2000, rue Barrington  
Halifax (Nouvelle-Écosse)  
B3J 3K1  
Téléphone : (902) 426-2550  
TÉLÉCOPIEUR : (902) 426-4004

Registration  
SOR/2006-74 April 28, 2006

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL  
INSTITUTIONS ACT

**Regulations Amending the Charges for Services  
Provided by the Office of the Superintendent of  
Financial Institutions Regulations 2002**

P.C. 2006-244 April 28, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to sections 23.1<sup>a</sup> and 38<sup>b</sup> of the *Office of the Superintendent of Financial Institutions Act*<sup>c</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Charges for Services Provided by the Office of the Superintendent of Financial Institutions Regulations 2002*.

**REGULATIONS AMENDING THE CHARGES  
FOR SERVICES PROVIDED BY THE OFFICE  
OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL  
INSTITUTIONS REGULATIONS 2002**

AMENDMENTS

1. Section 4 of the *Charges for Services Provided by the Office of the Superintendent of Financial Institutions Regulations 2002*<sup>1</sup> is repealed.
2. Items 5 to 13 of Schedule 1 to the Regulations are repealed.
3. Items 17 to 20 of Schedule 1 to the Regulations are repealed.
4. Items 22 to 39 of Schedule 1 to the Regulations are repealed.
5. Items 41 and 42 of Schedule 1 to the Regulations are repealed.
6. Items 5 to 9 of Schedule 2 to the Regulations are repealed.

COMING INTO FORCE

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

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

*Description*

Under the *Office of the Superintendent of Financial Institutions Act*, the Superintendent may assess against a person a prescribed charge for any service provided by or on behalf of the Superintendent. The *Regulations Amending the Charges for Services*

Enregistrement  
DORS/2006-74 Le 28 avril 2006

LOI SUR LE BUREAU DU SURINTENDANT DES  
INSTITUTIONS FINANCIÈRES

**Règlement modifiant le Règlement de 2002 sur les  
droits à payer pour les services du Bureau du  
surintendant des institutions financières**

C.P. 2006-244 Le 28 avril 2006

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu des articles 23.1<sup>a</sup> et 38<sup>b</sup> de la *Loi sur le Bureau du surintendant des institutions financières*<sup>c</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de 2002 sur les droits à payer pour les services du Bureau du surintendant des institutions financières*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT  
DE 2002 SUR LES DROITS À PAYER POUR LES  
SERVICES DU BUREAU DU SURINTENDANT  
DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES**

MODIFICATIONS

1. L'article 4 du *Règlement de 2002 sur les droits à payer pour les services du Bureau du surintendant des institutions financières*<sup>1</sup> est abrogé.
2. Les articles 5 à 13 de l'annexe 1 du même règlement sont abrogés.
3. Les articles 17 à 20 de l'annexe 1 du même règlement sont abrogés.
4. Les articles 22 à 39 de l'annexe 1 du même règlement sont abrogés.
5. Les articles 41 et 42 de l'annexe 1 du même règlement sont abrogés.
6. Les articles 5 à 9 de l'annexe 2 du même règlement sont abrogés.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

*Description*

La *Loi sur le bureau du surintendant des institutions financières* habilite le surintendant à faire payer à une personne un droit prévu par règlement en contrepartie de tout service fourni par le surintendant ou en son nom. Le *Règlement modifiant le Règlement de 2002*

<sup>a</sup> S.C. 1999, c. 28, s. 131

<sup>b</sup> S.C. 2001, c. 9, s. 447

<sup>c</sup> R.S., c. 18 (3rd Suppl.), Part I

<sup>1</sup> SOR/2002-337

<sup>a</sup> L.C. 1999, ch. 28, art. 131

<sup>b</sup> L.C. 2001, ch. 9, art. 477

<sup>c</sup> L.R., ch. 18 (3<sup>e</sup> suppl.), partie I

<sup>1</sup> DORS/2002-337

provided by the Office of the Superintendent of Financial Institutions Regulations 2002 are made pursuant to sections 23.1 and 38 of the Office of the Superintendent of Financial Institutions Act. The Regulations eliminate all service charges except those that are paid by non-federally regulated financial institutions (FRFIs), such as new applicants and those that are charged for rulings, interpretations, capital quality confirmations, and copies of corporate documents. The Regulations reduce the number of service charges from 52 to 14. There are no changes to the level of fees currently charged for the remaining services. In addition, the Regulations repeal section 4 of the *Charges for Services provided by the Office of the Superintendent of Financial Institutions Regulations 2002*.

The Office of the Superintendent of Financial Institutions (OSFI) currently funds its annual operating costs primarily through base assessments on financial institutions (based on the size of the institution) and, to a lesser extent, through service charges paid by financial institutions and other users of OSFI's services. A reduction in user fee revenue will not impact OSFI's total costs, just the proportion derived from base assessments versus service charges.

The user pay system came in effect on January 1, 1999, with the promulgation of the *Service Charges (Office of the Superintendent of Financial Institutions) Regulations*. The *Charges for Services Provided by the Office of the Superintendent of Financial Institutions Regulations 2002* came in effect in September of 2002 to make the user pay scheme applicable to bank holding companies and insurance holding companies and to capture various other new approvals and services. The *Charges for Services provided by the Office of the Superintendent of Financial Institutions Regulations 2002* were amended on August 13, 2003 to increase the service charges to better account for the actual cost of providing the services.

The Regulations eliminate the majority of service charges, recognizing that the charges have not resulted in a significant redistribution of OSFI's costs among FRFIs and that the charges do not recover a meaningful percentage of OSFI's annual costs. More specifically, service charges currently recover less than 4% of OSFI's total regulatory and supervisory costs charged to institutions, and eliminating the majority of service charges will have little impact on the total amounts individual FRFIs pay.

Furthermore, the administration associated with the system, such as tracking, verifying, and reporting on service charges, is resource intense and costly. Charges for services provided to non-FRFIs (e.g., new applicants) and for rulings, interpretations, capital quality confirmations, and copies of corporate documents are being retained on the basis that charging for these services, which are often resource intensive, represents a more equitable approach to recovering OSFI's costs associated with those services than would charging these services directly to FRFIs through base assessments. This overall approach is broadly consistent with that of major financial regulators in other countries.

sur les droits à payer pour les services du Bureau du surintendant des institutions financières (le « règlement ») est pris en vertu des articles 23.1 et 38 de la *Loi sur le bureau du surintendant des institutions financières*. Le règlement élimine tous les droits de service à l'exception de ceux que doivent acquitter des institutions autres que des institutions financières fédérales (IFF), par exemple les nouvelles institutions, et ceux qui sont perçus au titre de décisions, d'interprétations, de confirmations de la qualité des fonds propres, de la fourniture de documents sur les institutions financières. Le règlement fera passer de 52 à 14 le nombre de droits de service. Aucune modification des droits perçus actuellement pour les services qui restent n'est effectuée. De plus, le règlement abroge l'article 4 du *Règlement de 2002 sur les droits à payer pour les services du Bureau du surintendant des institutions financières* (le « règlement de 2002 »).

À l'heure actuelle, le Bureau du surintendant des institutions financières (BSIF) finance ses frais de fonctionnement annuels principalement par voie de cotisations de base des institutions financières (selon la taille de l'institution) et, dans une moindre mesure, à même les droits réglés par les institutions financières et les autres utilisateurs de services du BSIF. La diminution des revenus provenant des droits d'utilisation n'aura aucune incidence sur le total du coût des services assurés par le BSIF; elle ne se reflétera que dans la répartition entre les cotisations de base et les frais de service.

Le régime axé sur l'utilisateur-payeur est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1999, avec la prise d'effet du *Règlement sur les droits pour les services (Bureau du surintendant des institutions financières)*. Le règlement de 2002 est entré en vigueur en septembre 2002, et il avait pour objet d'appliquer le régime de l'utilisateur-payeur aux sociétés de portefeuille bancaires et aux sociétés de portefeuille d'assurances et de l'étendre à divers autres services et approbations nouvellement adoptés. Le règlement de 2002 a été modifié le 13 août 2003 dans le but d'augmenter les droits de service afin de mieux les adapter au coût réel de la prestation des services.

Le règlement élimine la plupart des droits de service et reconnaît, de ce fait, que les droits actuels ne répartissent pas de façon appréciable les coûts du BSIF entre les IFF et qu'ils ne permettent pas au BSIF de recouvrer une part notable de ses coûts annuels. Autrement dit, la suppression de la plupart des droits de service, qui ne couvrent en fait que moins de quatre pour cent du total des coûts des services de réglementation et de surveillance qui sont facturés aux institutions, aura une incidence négligeable sur le total des montants que les institutions versent au BSIF.

En outre, l'administration du régime, par exemple le suivi, la vérification et la déclaration des droits, consomme énormément de ressources et elle est coûteuse. Les droits imputés à des institutions autres que des IFF (p. ex. les nouvelles institutions) et ceux qui sont perçus au titre de décisions, d'interprétations, de confirmations de la qualité des fonds propres et de la fourniture de documents sur les institutions financières demeurent en vigueur du fait que la facturation de ces services, lesquels consomment souvent des volumes importants de ressources, constitue une formule de recouvrement plus équitable que la facturation directe de droits de service aux IFF sous forme de cotisations de base. Dans son ensemble, cette façon de faire correspond généralement à celle qu'ont adoptée les autres grands organismes de réglementation à l'étranger.

**Alternatives**

Three options were considered:

- I. Status quo.
- II. Eliminate all service charges.
- III. Eliminate all service charges except those that are paid by non-FRFIs and for rulings/interpretations and capital quality confirmations.

**Analysis**

Administering the service charges system is resource intensive and costly. Furthermore, OSFI found that there has been only marginal redistribution of cost among FRFIs as a result of charging for services.

OSFI considered eliminating all service charges. However, eliminating all charges, including charges for services outside the normal course of regulation and supervision (e.g., rulings), could result in a significant increase in requests for such services. This would subsequently cause an increase in overall costs assessed to the industry. In addition, elimination of charges for services provided to non-FRFIs would cause FRFIs to bear the costs for these services through an increase in assessments, which would not be equitable.

**Benefits and Costs**

As part of OSFI's review, for each regulated institution the total amount (i.e., base assessments plus service charges) paid to OSFI under the current regime (option I) was compared with the total amount under the new regime (option III). This review indicated that option III will result in only a slight redistribution of total amounts charged to institutions through base assessments. More specifically, total amounts charged to certain institutions will increase marginally whereas other institutions' net costs will decrease somewhat. Furthermore, administering the service charges system is resource intensive and costly. The elimination of the majority of service charges will also modestly reduce OSFI's expenses.

OSFI does not retain any user fee revenues for its own account. Any service charge revenue collected from institutions in a given industry will be deducted from OSFI's annual supervisory costs allocated to that industry. The residual balance of the supervisory costs will continue to be recovered from institutions in each industry using a formula-based annual assessment.

**Consultation**

Given that this policy will result in modest changes to the levels of assessments that some institutions will pay, industry associations and selected FRFIs (those that were most affected) were consulted. As well, each of the FRFIs that were consulted was provided with estimates of how the new policy would affect their institution. None of the industry associations and institutions expressed concerns with the proposal to reduce the number of service charges.

**Solutions envisagées**

Trois options ont été envisagées :

- I. Le statu quo.
- II. Éliminer tous les droits de service.
- III. Éliminer tous les droits de service sauf ceux que règlent des institutions autres que des IFF et ceux qui sont perçus au titre de décisions/interprétations et de confirmations de la qualité des fonds propres.

**Analyse**

L'administration du régime des droits de service exige énormément de ressources et elle est coûteuse. De plus, le BSIF a constaté que la perception des droits n'avait pour effet de redistribuer que marginalement les coûts entre les IFF.

Le BSIF avait songé à supprimer tous les droits de service. Cependant, l'élimination de tous les droits, y compris ceux qui sont perçus au titre de services qui ne s'inscrivent pas dans le cours normal de la réglementation et de la surveillance (ceux des décisions par exemple) risquerait d'accroître sensiblement la demande des services en question. Il s'ensuivrait la majoration des coûts globaux imputés au secteur. En outre, l'élimination des droits perçus au titre des services fournis à des institutions autres que des IFF ferait en sorte que les IFF devraient acquitter ces droits par voie d'une hausse de leurs cotisations, ce qui serait inéquitable.

**Avantages et coûts**

Dans le cadre de son examen, le BSIF a comparé le montant total (c.-à-d. les cotisations de base et les droits de service) que lui verse chaque institution réglementée dans le cadre du régime en vigueur (option I) au montant total prévu en vertu du régime proposé (option III). Il est ressorti de l'examen que l'option III aurait pour effet de ne redistribuer que légèrement la totalité des sommes imputées aux institutions. Plus particulièrement, la formule augmenterait marginalement la totalité des sommes perçues de certaines institutions, tandis que les coûts nets que d'autres seraient appelés à acquitter diminuera quelque peu. Qui plus est, l'administration du régime des droits de service demande énormément de ressources et elle est coûteuse. L'élimination de la majorité des droits aussi réduirait de façon modeste les dépenses du BSIF.

Le BSIF ne conserve pas de revenus tirés des droits perçus des utilisateurs. Ainsi, tout droit de service perçu auprès des institutions dans un secteur donné est porté en diminution des coûts de surveillance annuels du BSIF attribués au secteur. Le solde des coûts de surveillance continue d'être recouvré des institutions dans chaque secteur par le jeu d'une cotisation annuelle fondée sur une formule particulière.

**Consultations**

Étant donné que la présente politique modifie légèrement les cotisations que certaines institutions seront appelées à régler, le BSIF a consulté des IFF et des associations sectorielles choisies. De plus, chaque IFF consultée a été informée de l'effet estimatif que la nouvelle politique exercerait sur elle. Aucune des associations sectorielles et des institutions n'a exprimé de préoccupations concernant le projet de diminution du nombre de droits de service.

Similarly, none of the stakeholders expressed concerns with the proposal to repeal section 4 of the *Charges for Services provided by the Office of the Superintendent of Financial Institutions Regulations 2002*.

The Regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I on December 10, 2005. No comments were received and no concerns were expressed as a result of the pre-publication process.

#### **Compliance and Enforcement**

The Regulations reduce the number of service charges from 52 to 14. In addition, the Regulations repeal section 4 of the *Charges for Services provided by the Office of the Superintendent of Financial Institutions Regulations 2002*. The reduction of the number of charges will not require significant changes in OSFI's procedures. However, the costs associated with the administration of the system, such as tracking, verifying, and reporting on service charges, will decrease somewhat.

#### **Contact**

Isabelle Lepage  
Regulations Officer  
Legislation and Policy Initiatives  
Office of the Superintendent of Financial Institutions  
255 Albert Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0H2  
Telephone: (613) 990-2406

Aucune des parties intéressées ne s'est dite préoccupée par la proposition d'abroger l'article 4 du règlement de 2002.

Le règlement a fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I du 10 décembre 2005. Aucun commentaire n'a été soumis et aucune préoccupation concernant les modifications proposées n'a été exprimée dans le cadre du processus de publication au préalable.

#### **Respect et exécution**

Le règlement fera passer de 52 à 14 le nombre de droits de service. De plus, il abroge l'article 4 du règlement de 2002. La diminution du nombre de droits ne nécessite aucun changement important aux procédures du BSIF. Cependant, les frais d'administration du système, par exemple ceux qu'occasionnent le suivi, la vérification et la déclaration des droits de service, diminueront légèrement.

#### **Personne-ressource**

Isabelle Lepage  
Agent de la réglementation  
Législation et initiatives stratégiques  
Bureau du surintendant des institutions financières  
255, rue Albert  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0H2  
Téléphone : (613) 990-2406

Registration  
SOR/2006-75 April 28, 2006

CANADA BUSINESS CORPORATIONS ACT

### Regulations Amending the Canada Business Corporations Regulations, 2001

P.C. 2006-247 April 28, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to subsection 261(1)<sup>a</sup> of the *Canada Business Corporations Act*<sup>b</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canada Business Corporations Regulations, 2001*.

#### REGULATIONS AMENDING THE CANADA BUSINESS CORPORATIONS REGULATIONS, 2001

AMENDMENT

**1. Section 5 of the *Canada Business Corporations Regulations, 2001*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

**5.** (1) The annual return referred to in section 263 of the Act shall be sent to the Director within 60 days after the anniversary date of incorporation of the corporation, and shall set out the required information as of the anniversary date.

(2) Despite subsection (1), that annual return shall be sent to the Director within 60 days after the end of the corporation's taxation year, and shall set out the required information as of the date of the taxation year end, if

(a) the corporation has a taxation year end between July 1, 2006 and December 31, 2006; and

(b) the Director has not issued to the corporation a certificate of incorporation, amalgamation or continuance between January 1, 2006 and December 31, 2006.

COMING INTO FORCE

**2. These Regulations come into force on July 1, 2006.**

#### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

##### Description

Amendments to section 5 of the *Canada Business Corporations Regulations, 2001* (the Regulations) are made.

Section 5 of the Regulations currently stipulates that the annual return referred to in section 263 of the *Canada Business Corporations Act* (CBCA), shall be sent to the Director within six months after the end of the corporation's taxation year, and shall set out the required information as of the date of the taxation year-end. For purposes of these Regulations, the "end of the taxation year" means the taxation year-end as defined in subsection 1104(1)

<sup>a</sup> S.C. 2001, c. 14, s. 125

<sup>b</sup> S.C. 1994, c. 24, s. 1

<sup>1</sup> SOR/2001-512

Enregistrement  
DORS/2006-75 Le 28 avril 2006

LOI CANADIENNE SUR LES SOCIÉTÉS PAR ACTIONS

### Règlement modifiant le Règlement sur les sociétés par actions de régime fédéral (2001)

C.P. 2006-247 Le 28 avril 2006

Sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu du paragraphe 261(1)<sup>a</sup> de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les sociétés par actions de régime fédéral (2001)*, ci-après.

#### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES SOCIÉTÉS PAR ACTIONS DE RÉGIME FÉDÉRAL (2001)

MODIFICATION

**1. L'article 5 du *Règlement sur les sociétés par actions de régime fédéral (2001)*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**5.** (1) Le rapport annuel visé à l'article 263 de la Loi est envoyé au directeur dans les soixante jours suivant la date anniversaire de la constitution de la société et comporte les renseignements exigés, arrêtés à la date anniversaire.

(2) Le rapport est toutefois envoyé au directeur dans les soixante jours suivant la date de la fin de l'année d'imposition de la société et comporte les renseignements exigés, arrêtés à cette dernière date, si les conditions ci-après sont réunies :

a) la fin de l'année d'imposition de la société se situe entre le 1<sup>er</sup> juillet et le 31 décembre 2006;

b) le directeur n'a délivré à l'égard de celle-ci aucun certificat de constitution, fusion ou prorogation entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre 2006.

ENTRÉE EN VIGUEUR

**2. Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2006.**

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)*

##### Description

Des modifications à l'article 5 du *Règlement sur les sociétés par actions de régime fédéral, (2001)*, sont apportées (le règlement).

L'article 5 du règlement stipule actuellement que le rapport annuel dont il est fait mention à l'article 263 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (LCSA) doit être déposé auprès du directeur au cours des six mois suivant la fin de l'année d'imposition de la société et énoncer les renseignements requis en date de la fin de l'année d'imposition. Aux fins de ce règlement, la « fin de l'année d'imposition » signifie la fin de l'année d'imposition

<sup>a</sup> L.C. 2001, ch. 14, art. 125

<sup>b</sup> L.C. 1994, ch. 24, art. 1

<sup>1</sup> DORS/2001-512

of the *Income Tax Regulations* and is the equivalent of the financial year-end.

Prior to January 1999, federal corporations were required to file their annual returns within 60 days after the anniversary date of their incorporation. In January 1999, Corporations Canada and the Canada Revenue Agency (CRA) implemented an initiative that allowed corporations to combine the filing of Corporations Canada's Annual return (AR) form with the filing of the Canada Revenue Agency Corporation Income Tax Return (T2). Since T2s are due within six months after a corporation's taxation year end, Corporations Canada changed the filing date for the annual returns to coincide with the filing date for T2s. However, the AR/T2 filing option created confusion and many other problems for corporations and Corporations Canada. Because this option was rarely used by corporations, it has been discontinued. Consequently, it is necessary to amend section 5 of the Regulations to remove references to it.

Corporations Canada amends section 5 to change the period for filing annual returns from the current "within six months after a corporation's taxation year-end" to "within 60 days after a corporation's anniversary date". In order to minimize the impact, a transition period is proposed for corporations having a taxation year-end between July 1, 2006 and December 31, 2006. For those corporations, the annual return must be sent within 60 days after the end of the corporation's taxation year to reduce the number of corporations that may be required to file two consecutive annual returns within a six-month period. After January 1, 2007, all corporations will be required to file their annual returns within 60 days after the corporation's anniversary date.

There has been a minor technical change to the Regulation since pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I. The change results from fine-tuning the integration of the transition period into the existing compliance procedures for the filing of annual returns. With this change, corporations that come under the jurisdiction of the CBCA in 2006 (i.e., corporations that are incorporated, amalgamated or continued in 2006) and have a taxation year-end between July 1, 2006 and December 31, 2006, will not be required to file an annual return for the calendar year 2006. For those with a taxation year-end between January 1, 2006 and June 30, 2006, the normal filing rules will apply. The aim is to limit the corporations that are required to file two annual returns within the first few months of their existence.

### **Alternatives**

An alternative to the amendment is the status quo. However, the status quo is not appropriate since it creates confusion for corporations, such as corporations having to file two annual returns in one year to where they effect a change in their financial year-end. The taxation year-end rules also affect the integrity of Corporations Canada's database, since the *Income Tax Act* does not allow CRA to provide Corporations Canada with the taxation year-end information. Reducing the period of filing from six months to 60 days will also ensure more up-to-date information from corporations. The option of changing the annual return filing

telle qu'elle est définie au paragraphe 1104(1) du *Règlement de l'impôt sur le revenu* et représente l'équivalent de la fin de l'exercice.

Avant janvier 1999, les sociétés par actions de régime fédéral devaient déposer leur rapport annuel au cours des 60 jours suivant la date anniversaire de leur constitution en société. En janvier 1999, Corporations Canada et l'Agence du revenu du Canada (ARC) ont mis en place le service de dépôt combiné annuel RA/T2, permettant aux sociétés de combiner le dépôt du formulaire de rapport annuel (RA) de Corporations Canada à la déclaration d'impôt sur le revenu des corporations de l'Agence du revenu du Canada (T2). Puisque les formulaires T2 doivent être déposés au cours des six mois suivant la fin de l'année d'imposition d'une société par actions, la date de dépôt des rapports annuels a été modifiée afin qu'elle coïncide avec celle des formulaires T2. Cependant, l'option de dépôt combiné RA/T2 a créé de la confusion et des problèmes autant auprès des sociétés que de Corporations Canada. Puisque cette option était rarement utilisée par les sociétés, Corporations Canada l'a abandonné. Par conséquent, il est devenu nécessaire de modifier l'article 5 du règlement afin d'éliminer les références à l'option RA/T2.

Corporations Canada modifie l'article 5 afin de changer la période actuelle de dépôt des rapports annuels de « dans les six mois suivant la date de la fin de l'année d'imposition » à « dans les 60 jours suivant la date anniversaire de la constitution de la société ». Afin d'en minimiser l'incidence, une période de transition est proposée pour les sociétés par actions dont la fin de l'année d'imposition se situe entre le 1<sup>er</sup> juillet 2006 et le 31 décembre 2006, où le rapport annuel doit être déposé au cours des 60 jours suivant la fin de l'année d'imposition de la société. Ceci permettra de réduire le nombre de sociétés qui devraient autrement déposer deux rapports annuels au cours d'une période de 6 mois. Après le 1<sup>er</sup> janvier 2006, toutes les sociétés devront déposer leur rapport annuel au cours des 60 jours suivant leur date d'anniversaire.

Il y a eu une modification technique mineure à la réglementation depuis sa publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I. La modification résulte de la mise au point de l'intégration de la période de transition dans les procédures de conformité actuelles pour le dépôt des rapports annuels. Avec cette modification, les sociétés qui sont devenues régies par la LCSA en 2006 (c.-à-d. les sociétés qui sont constituées, fusionnées ou prorogées en 2006) et dont la fin de l'année d'imposition se situe entre le 1<sup>er</sup> juillet 2006 et le 31 décembre 2006, ne seront pas tenues de déposer un rapport annuel pour l'année civile 2006. Pour celles dont la fin de l'année d'imposition se situe entre le 1<sup>er</sup> janvier 2006 et le 30 juin 2006, les règles normales de dépôt s'appliqueront. Le but visé est de limiter le nombre de sociétés qui sont tenues de déposer deux rapports annuels au cours des premiers mois de leur existence.

### **Solutions envisagées**

Comme alternative aux modifications, il y a le statu quo. Cependant, le statu quo n'est pas approprié puisqu'il entraîne une confusion chez les sociétés. Par exemple, les sociétés doivent souvent déposer deux rapports annuels au cours d'une année lorsqu'elles procèdent à un changement de date de fin d'année d'imposition. Les dispositions concernant la fin d'année d'imposition affectent aussi l'intégrité de la base de données de Corporations Canada puisque la *Loi de l'impôt sur le revenu* ne permet pas à l'ARC de communiquer à Corporations Canada les renseignements relatifs à la fin d'année d'imposition. La réduction de la

rules for a period of 60 days after the anniversary date was chosen because past experience demonstrated that this option is clear and well understood by corporations, it reduces mistakes and double filing from corporations, and facilitates administrative efficiency.

In Canada, the period for filing annual returns in many provincial jurisdictions is often linked to the anniversary date of the corporation. As for the exceptions, one province requires all corporations to file on the same date, while another requires all corporations to file between September 15 and December 15. These options were rejected because they offered no advantage over the recommended approach and may create operational problems, such as backlogs during the filing period, thus affecting service.

Finally, the goal of the transition period – having 60 days to file an annual return after the taxation year-end when it is between July 1, 2006 and December 31, 2006 – is to reduce the number of corporations that would have to file two annual returns in a period of six months under the new rules. The transition also ensures that corporations will not have to file more than one annual return for each calendar year and will not be required to file an annual return for the current calendar year before they file for the previous year. For example, without the transition period, a corporation with an anniversary date on January 15 and a taxation year-end on December 31 would have until June 30, 2006 to file its 2005 annual return and until March 15, 2006 to file its 2006 annual return. As a result, this corporation would have to file its 2006 annual return before its 2005 annual return.

### **Benefits and Costs**

The amendment to section 5 of the Regulations should not result in additional costs for corporations during or after the transition period. Corporations will not be required to file more than one annual return for each calendar year. However, the amendments will impact some clients of Corporations Canada who will have to adjust their electronic and reminder systems.

### **Consultation**

The amendments were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 26, 2005. Corporations Canada received one response to the publication, but it did not comment on the amendments. It commented on the administrative obligations of corporations under the statute.

### **Compliance and Enforcement**

The Director may dissolve a corporation if the corporation is in default of sending the annual return or paying the required fee for an annual return. As a practical matter, administrative dissolution is one of the primary methods by which the Director enforces obligations to comply with the Act. Changing the date for filing annual returns will not affect the normal compliance activities undertaken to ensure corporations fulfil the requirements of section 263 of the CBCA.

période de dépôt de six mois à 60 jours permettra à Corporations Canada d'avoir des renseignements plus récents sur les sociétés. Corporations Canada a préféré l'option de changer les règles concernant le dépôt du rapport annuel pour une période de 60 jours suivant la date d'anniversaire aux autres options car : les expériences passées ont prouvé que cette option était claire pour les sociétés et bien comprise par celles-ci; cette option minimise les erreurs et la déposition en double des rapports par les sociétés et parce que la gestion administrative de cette option est la plus efficace.

Dans bon nombre d'autres juridictions au Canada, la période de dépôt du rapport annuel est souvent liée à la date d'anniversaire de la société. En ce qui concerne les exceptions, une province exige que toutes les sociétés fassent leur dépôt à la même date, tandis qu'une autre demande à toutes les sociétés de faire leur dépôt entre le 15 septembre et le 15 décembre. Ces options ont été rejetées parce qu'elles ne procurent pas d'avantages sur l'option recommandée et qu'elles pourraient créer des problèmes opérationnels tels que l'augmentation de la charge de travail des employés de Corporations Canada durant certaines périodes de l'année, et par le fait même, affecter le service offert.

Enfin, le but de la période de transition, soit prévoir 60 jours pour déposer un rapport annuel après la fin de l'année d'imposition lorsqu'elle se situe entre le 1<sup>er</sup> juillet 2006 et le 31 décembre 2006, est de réduire le nombre de sociétés qui devraient déposer deux rapports annuels au cours d'une période de six mois avec les nouvelles dispositions. Par ailleurs, la transition permet de s'assurer que les sociétés n'auront pas à déposer plus d'un rapport annuel pour chaque année civile et ne devront pas déposer un rapport annuel pour l'année civile en cours avant de faire un dépôt pour l'année précédente. Par exemple, sans la période de transition, une société dont la date anniversaire est le 15 janvier et la fin de l'année d'imposition est le 31 décembre aurait jusqu'au 30 juin 2006 pour déposer son rapport annuel de 2005 et jusqu'au 15 mars 2006 pour déposer son rapport annuel de 2006. En résultat, cette société devrait déposer son rapport annuel de 2006 avant celui de 2005.

### **Avantages et coûts**

La modification de l'article 5 du règlement n'entraînerait pas de frais additionnels pour les sociétés pendant la période de transition ou après. Cependant, les modifications auront une incidence sur certains clients de Corporations Canada qui devront ajuster leurs systèmes informatique et de rappel en conséquence.

### **Consultations**

Ces modifications ont été publiées au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 26 novembre 2005. À la suite de la publication, Corporations Canada a reçu une réponse, toutefois elle ne commentait pas les modifications proposées. La réponse commentait plutôt les obligations administratives des sociétés imposées par la Loi.

### **Respect et exécution**

Le directeur peut dissoudre une société si elle omet de déposer son rapport annuel ou de payer les frais requis pour un rapport annuel. Dans la pratique, la dissolution administrative est une des premières méthodes dont le directeur se sert pour assurer la conformité à la Loi. Le changement de la date de dépôt des rapports annuels n'aura aucune incidence sur les activités normales de conformité entreprises pour s'assurer que les sociétés remplissent les exigences de l'article 263 de la LCSA.

**Contact**

Coleen Kirby  
Corporations Canada  
Industry Canada  
Jean Edmonds Tower South, 10th Floor  
365 Laurier Avenue West  
Ottawa, Ontario  
K1A 0C8  
Telephone: (613) 941-5720  
FAX: (613) 941-5781  
E-mail: kirby.coleen@ic.gc.ca

**Personne-ressource**

Coleen Kirby  
Corporations Canada  
Industrie Canada  
Tour Jean Edmonds sud, 10<sup>e</sup> étage  
365, avenue Laurier Ouest  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0C8  
Téléphone : (613) 941-5720  
TÉLÉCOPIEUR : (613) 941-5781  
Courriel : kirby.coleen@ic.gc.ca

Registration  
SOR/2006-76 April 28, 2006

ELECTRICITY AND GAS INSPECTION ACT

**Regulations Amending the Electricity and Gas Inspection Regulations**

P.C. 2006-248 April 28, 2006

Whereas, pursuant to subsection 28(2) of the *Electricity and Gas Inspection Act*, a copy of the proposed *Regulations Amending the Electricity and Gas Inspection Regulations*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 3, 2005 and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Industry with respect to the proposed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to subsection 28(1) of the *Electricity and Gas Inspection Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Electricity and Gas Inspection Regulations*.

**REGULATIONS AMENDING THE ELECTRICITY AND GAS INSPECTION REGULATIONS**

AMENDMENTS

**1. Section 11 of the *Electricity and Gas Inspection Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following after subsection (6):**

(6.1) An owner's records shall contain the following information respecting the determination of a supercompressibility factor:

- (a) details of the system, including the location of each point of supply of gas; and
- (b) the method by which the supercompressibility factor of the gas sold is determined.

**2. Section 40 of the Regulations is replaced by the following:**

**40.** For the purpose of paragraph 35(e),

(a) subject to paragraphs (b) and (c), the supercompressibility factor for any meter shall be established based on

- (i) the pressure exerted by the gas within the meter and the temperature of the gas flowing through the meter as determined by continuous monitoring at the meter location,
- (ii) the relative density, the carbon dioxide content and the nitrogen content of the gas being measured, as determined by

(A) a gas sampling process, if the process gives results that are representative of the gas at the meter location, or

(B) continuous monitoring at the meter location, and

- (iii) if the parameters of the gas referred to in subparagraphs (i) and (ii) vary, either the time weighted or the volume weighted averages of those parameters during the period that the volume of the gas is measured by the meter;

<sup>1</sup> SOR/86-131

Enregistrement  
DORS/2006-76 Le 28 avril 2006

LOI SUR L'INSPECTION DE L'ÉLECTRICITÉ ET DU GAZ

**Règlement modifiant le Règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz**

C.P. 2006-248 Le 28 avril 2006

Attendu que, conformément au paragraphe 28(2) de la *Loi sur l'inspection de l'électricité et du gaz*, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 3 septembre 2005, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre de l'Industrie,

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu du paragraphe 28(1) de la *Loi sur l'inspection de l'électricité et du gaz*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'INSPECTION DE L'ÉLECTRICITÉ ET DU GAZ**

MODIFICATIONS

**1. L'article 11 du Règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz<sup>1</sup> est modifié par adjonction, après le paragraphe (6), de ce qui suit :**

(6.1) Le propriétaire doit consigner dans ses dossiers les renseignements ci-après au sujet de la détermination du facteur de surcompressibilité :

- a) les détails relatifs au réseau, y compris l'emplacement de chaque point de distribution de gaz;
- b) la méthode utilisée pour la détermination du facteur de surcompressibilité du gaz vendu.

**2. L'article 40 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**40.** Pour l'application de l'alinéa 35e) :

a) sous réserve des alinéas b) et c), le facteur de surcompressibilité pour un compteur est déterminé en fonction de ce qui suit :

- (i) la pression exercée par le gaz dans le compteur et la température du gaz traversant le compteur, déterminées par un contrôle continu à l'emplacement du compteur,
- (ii) la densité relative et la teneur en dioxyde de carbone et en azote du gaz mesuré, déterminées :

(A) soit par une méthode d'échantillonnage, si celle-ci permet d'obtenir des résultats représentatifs du gaz à l'emplacement du compteur,

(B) soit par un contrôle continu à l'emplacement du compteur,

- (iii) dans le cas où les paramètres du gaz mentionnés aux sous-alinéas (i) et (ii) varient, la moyenne pondérée, en fonction du temps ou du volume, de ces paramètres pendant la période où le volume de gaz est mesuré par le compteur;

<sup>1</sup> DORS/86-131

(b) the supercompressibility factor for any meter for which the pressure exerted by the gas within the meter expressed on the gauge pressure scale does not exceed 207 kPa in the International system of units, or 30 psi in the Imperial system of units, may be established based on

(i) the pressure exerted by the gas within the meter, established and maintained through the use of a pressure factor metering regulator that has been approved and verified under section 9 of the Act,

(ii) an assumed flowing gas temperature of 59°F or 15°C, and

(iii) the relative density, the carbon dioxide content and the nitrogen content of the gas being measured as determined by a gas sampling process, if the process gives results that are representative of the gas at the meter location; or

(c) a supercompressibility factor of one may be used if the pressure exerted by the gas within the meter expressed on the gauge pressure scale does not exceed 700 kPa in the International system of units or 100 psi in the Imperial system of units.

COMING INTO FORCE

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

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

*(This statement is not part of the Regulations.)*

**Description**

The *Electricity and Gas Inspection Regulations* presently prescribe two means for establishing a supercompressibility factor where line pressures are less than or equal to 100 psig<sup>1</sup>. The amendment prescribes a third method for low line pressures (below or equal to 30 psig). It is cost-effective and does not require the purchase of monitoring equipment as is required for high line pressures. To ensure that metering accuracy is maintained, the amendment also introduces additional contractor record-keeping provisions. This ensures that greater levels of measurement accuracy can be met at lower line pressures and at lower cost.

**Background**

The *Electricity and Gas Inspection Act* and its Regulations govern the use of approved and inspected metering apparatus which meet established technical requirements, and the accuracy of measurement of natural gas volume for trade based on measurement.

Because the volume that a given amount of gas will occupy is dependent on the applicable conditions of temperature and pressure, the volume must be standardized to provide a defined and

<sup>1</sup> psig: pounds per square inch gauge. Refers to the pressure expressed on the gauge pressure scale. That pressure isolates the specific pressure above the atmospheric pressure. For instance: 15 psig = 29.73 psi (15 psi + 14.73 psi atmospheric)

b) le facteur de surcompressibilité pour un compteur dans lequel la pression exercée par le gaz, exprimée à l'échelle de pression manométrique, ne dépasse pas 207 kPa dans le Système international d'unités ou 30 lb/po<sup>2</sup> dans le Système impérial d'unités peut être déterminé en fonction de ce qui suit :

(i) la pression exercée par le gaz dans le compteur, établie et maintenue à l'aide d'un régulateur de mesure du facteur de pression approuvé et vérifié aux termes de l'article 9 de la Loi,

(ii) une température présumée d'écoulement du gaz de 59 °F ou 15 °C,

(iii) la densité relative et la teneur en dioxyde de carbone et en azote du gaz mesuré, déterminées par une méthode d'échantillonnage, si celle-ci permet d'obtenir des résultats représentatifs du gaz à l'emplacement du compteur;

c) le facteur de surcompressibilité égal à un peut être utilisé pour un compteur dans lequel la pression exercée par le gaz, exprimée à l'échelle de pression manométrique, ne dépasse pas 700 kPa dans le Système international d'unités ou 100 lb/po<sup>2</sup> dans le Système impérial d'unités.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)*

**Description**

Le *Règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz* prescrit actuellement deux méthodes d'établissement d'un facteur de surcompressibilité lorsque les pressions manométriques de canalisation sont inférieures ou égales à 100 lb/po<sup>2</sup><sup>1</sup>. La modification prescrit une troisième méthode destinée aux basses pressions de canalisation (inférieures ou égales à 30 lb/po<sup>2</sup>). Celle-ci est rentable et ne nécessite pas l'achat de matériel de surveillance, tel que requis pour les hautes pressions. Afin de s'assurer que l'exactitude de mesure sera maintenue, la modification établit en outre des exigences supplémentaires visant la tenue des dossiers des fournisseurs. Ainsi, des niveaux supérieurs d'exactitude de la mesure à de basses pressions de canalisation seront possibles, et ce, au meilleur coût.

**Contexte**

La *Loi sur l'inspection de l'électricité et du gaz* et son règlement régissent l'utilisation d'appareils de mesure approuvés et inspectés qui respectent des exigences techniques établies, et l'exactitude de la mesure du volume de gaz naturel faisant l'objet de transactions commerciales fondées sur la mesure.

Puisque le volume d'une quantité donnée de gaz dépend des conditions de température et de pression, celui-ci doit être normalisé afin de fournir une unité de mesure définie et constante. Au

<sup>1</sup> Pression manométrique de canalisation : réfère à la pression observée au manomètre. Cette pression isole la pression spécifique excédant la pression atmosphérique. Par exemple une pression manométrique de 15 lb/po<sup>2</sup> = 29,73 lb/po<sup>2</sup> (15 lb/po<sup>2</sup> + 14,73 lb/po<sup>2</sup> atmosphérique)

consistent unit of measurement. In Canada, natural gas sold on the basis of volume is standardized as being the volume that the gas would occupy at a pressure of 101.325 kPa (14.73 psi) and a temperature of 15°C (60°F).

A meter is used to establish the basis for billing for the gas sold based on volume. The volume of gas, measured by the meter at certain conditions of temperature and pressure, is converted to standard volume through the application of correction factors which are established on the basis of the ideal gas law.

This correction is not perfect, and an additional factor must be taken into consideration. Natural gas becomes more compressible as pressure increases, owing to its relative density and its carbon dioxide and nitrogen content. The relationship between pressure and volume is not constant and does not follow the ideal gas law perfectly. The supercompressibility factor corrects for these deviations. The degree of correction is unique to the gas being measured and is established on the basis of the gas density, its composition, and the temperature and pressure conditions at the time of metering. Therefore, accurate metering of natural gas requires that the volume measured be converted to a standard temperature and pressure and that the correct supercompressibility factor be applied.

When the supercompressibility factor is not considered, metered quantities are not true and users are not charged equitably in accordance with the user-pay principle.

At low pressure, the supercompressibility factor is negligible but it rises with the increase in line pressure. For example, the supercompressibility factor could be 1.0003 at 2 psig and 1.0050 at 30 psig. Consequently, it causes a slight increase in the billed volume ranging from 0.03 percent to 0.5 percent.

The higher the pressure, the more it is in the interest of distributors to install continuous monitoring equipment on their meters to monitor the gas to achieve precise measurement: the higher the pressure, the greater the amount delivered by the distributor. However, purchasing and maintaining monitoring equipment represents a considerable expense. This expense can be easily amortized as the pressure increases, but the economic benefit of achieving precise measurement diminishes at the lower pressures.

That is why the Regulations require that the factor be determined at pressures exceeding 100 psig and allow a factor of one (1) to be used for lower pressures if the meter is not fitted with continuous monitoring equipment.

#### *The amendment*

The amendment provides a third option, allowing the supercompressibility factor to be determined in metering installations where the line pressure does not exceed 30 psig. To ensure correct application, the amendment also establishes additional associated record-keeping requirements for suppliers.

Presently, on metering installations where the line pressure is less than or equal to 100 psig, contractors have the option of establishing the supercompressibility factor through the use of continuous monitoring equipment or using a supercompressibility factor of one. Where a contractor opts for a supercompressibility factor of one, the volume established will be less than the true standard volume of the gas. However, losses due to metering inaccuracy are spread over all users, irrespective of their actual consumption.

Canada, le volume normalisé du gaz vendu est le volume qu'occuperait ce gaz à une pression de 101,325 kPa (14,73 lb/po<sup>2</sup>) et à une température de 15 °C (60 °F).

Un compteur sert à établir la base de la facturation du gaz vendu au volume. Le volume de gaz mesuré par le compteur à des conditions données de température et de pression est converti à son volume normalisé au moyen de facteurs de correction établis à partir de la loi des gaz parfaits.

Cette correction n'est pas parfaite et un facteur supplémentaire doit être pris en considération. Le gaz naturel devient plus compressible lorsque la pression augmente, compte tenu de sa densité relative et de sa teneur en dioxyde de carbone et en azote. La relation entre la pression et le volume n'est alors pas constante et ne respecte pas totalement la loi des gaz parfaits. Le facteur de surcompressibilité corrige ces écarts. Le degré de correction est spécifique au gaz mesuré et est établi en fonction de sa densité et de sa composition ainsi que des conditions de température et de pression au moment du mesurage. La mesure exacte du gaz naturel nécessite donc que le volume mesuré soit converti à une température et à une pression convenus tout en considérant le facteur de surcompressibilité adéquat.

Lorsque ce dernier n'est pas pris en compte, les quantités mesurées ne sont pas exactes et les utilisateurs ne sont pas facturés équitablement en suivant le principe de l'utilisateur-payeur.

En effet, à faible pression, le facteur de surcompressibilité est négligeable, mais sa valeur s'accroît avec l'augmentation de la pression manométrique dans les canalisations. Par exemple, ce facteur pourrait être de 1,0003 à 2 lb/po<sup>2</sup> et de 1,0050 à 30 lb/po<sup>2</sup>. Il entraîne donc une faible augmentation du volume facturé variant entre 0,03 et 0,5 pour 100.

Plus la pression est forte, plus il est de l'intérêt des distributeurs de munir le compteur d'appareils de contrôle continu du gaz mesuré afin d'obtenir une mesure exacte : plus la pression est grande, plus le distributeur livre une quantité supérieure à la quantité mesurée. Par contre, l'achat et l'entretien de ces appareils d'échantillonnage représentent une dépense non négligeable. Cette dernière est facilement amortie lorsque la pression s'accroît, mais l'avantage économique d'obtenir une mesure exacte diminue aux pressions plus faibles.

Voilà pourquoi le règlement exige que le facteur soit déterminé à des pressions excédant 100 lb/po<sup>2</sup> et donne la possibilité d'utiliser un facteur de un (1) pour les pressions inférieures si le compteur n'est pas muni d'appareils de contrôle continu.

#### *La modification*

La modification ajoute une troisième option qui permettra de déterminer le facteur de surcompressibilité dans les installations de mesure où la pression manométrique des canalisations ne dépasse pas 30 lb/po<sup>2</sup>. Afin d'en garantir une application correcte, la modification établit aussi des exigences supplémentaires associées visant la tenue des dossiers des fournisseurs.

Actuellement, dans le cas des installations de mesure où la pression manométrique de canalisation est inférieure ou égale à 100 lb/po<sup>2</sup>, les fournisseurs ont le choix d'établir le facteur de surcompressibilité à l'aide de matériel de surveillance continue ou d'utiliser un facteur égal à un (1). Lorsqu'un fournisseur choisit d'utiliser un facteur de surcompressibilité égal à un (1), le volume ainsi établi est inférieur au véritable volume du gaz. Par contre, les pertes dues à l'imprécision de la mesure sont réparties sur l'ensemble des utilisateurs, indépendamment de leur consommation réelle.

The change allows contractors to establish the supercompressibility factor based on an assumed flowing gas temperature of 15°C (a nominal temperature value which is intended to avoid the potential for over-billing) on metering installations where pressure is controlled using an approved and verified pressure factor metering regulator.

This amendment will give stakeholders a more cost-effective method for establishing supercompressibility under prescribed limitations, which have been established to support an acceptable level of measurement accuracy and uncertainty. In this manner, users will be billed more fairly based on their true consumption.

The amendment also includes the limitations ensuring that the establishment of a supercompressibility factor is justified relative to the metering technology used and that the degree of correction be established at acceptable levels of metering accuracy. The European Union, the International Organization of Legal Metrology (OIML: Organisation Internationale de Métrologie Légale) and United States Standard AGA-8 also support the use of a supercompressibility factor.

The initiative establishes a method for determining supercompressibility that is effective and efficient. This factor must be integrated into metering of natural gas and the proposal is a valid compromise between the most accurate metering possible, but at higher cost for consumers, and a slightly less accurate method which is available at lower cost but which does not penalize the consumer.

Metering accuracy will improve but will not be perfect. True volume registration would require the use of monitoring equipment at every meter, and that would be very costly. The residual inaccuracy, due to the absence of equipment for monitoring gas composition and temperature, ensures that consumers are not disadvantaged by the simplified method proposed. This method will also establish a fair and equitable framework for all and will provide a means of settling disputes in the most equitable manner possible.

### *Alternatives*

#### Option 1 — Status quo

One alternative would be to leave the *Electricity and Gas Inspection Regulations* unchanged. The current Regulations present an all-or-nothing approach to the establishment of a supercompressibility factor at lower gas pressures. The tendency among most stakeholders is to leave volume uncorrected for supercompressibility rather than purchase the necessary monitoring equipment.

The existing requirements favour the use of inaccurate measurements when there are effective and cost-effective techniques for transactions to be more accurate and conducted in a more equitable manner. This is contrary to the department's mandate, which is, among other things, to ensure the integrity and accuracy of trade measurement in Canada.

#### Option 2 — Require that a supercompressibility correction be applied in all gas sales

This solution would result in more accurate measurement and would eliminate distortions in the distribution of costs among users. It would allow gas distributors to recover the full quantity of gas that they purchased and metered by using a supercompressibility factor.

Le changement permet aux fournisseurs de déterminer le facteur de surcompressibilité dans les installations de mesure où la pression est contrôlée à l'aide d'un régulateur de mesure du facteur de pression approuvé et vérifié. Ce facteur est également déterminé en fonction d'une température spécifique de 15 °C pour le gaz en écoulement, température permettant d'éviter toute surfacturation potentielle.

Cette modification fournira aux intervenants une méthode plus rentable pour établir la surcompressibilité dans les limites prescrites. Il sera ainsi possible d'obtenir un niveau acceptable d'exactitude et d'incertitude de la mesure. De même, les utilisateurs seront facturés plus équitablement, soit en fonction de leur utilisation réelle.

La modification comprend également les limites nécessaires faisant en sorte que l'établissement d'un facteur de surcompressibilité soit justifié relativement à la technologie de mesurage utilisée et que le degré de correction soit établi à des niveaux acceptables d'exactitude de mesure. L'Union européenne, l'Organisation Internationale de Métrologie Légale (OIML) ainsi que la norme AGA-8 des États-Unis soutiennent aussi l'utilisation d'un facteur de surcompressibilité.

L'initiative établit une méthode de détermination de la surcompressibilité qui soit efficace et efficiente. Ce facteur doit être intégré à la mesure du gaz naturel et la proposition est un bon compromis entre la mesure la plus exacte possible, mais à frais élevés pour les consommateurs, et une méthode légèrement moins précise, mais accessible à moindre coût et sans pénalité pour les consommateurs.

La précision de la mesure serait ainsi améliorée, sans être parfaite. L'enregistrement exact exige l'utilisation de matériel de mesure à chaque compteur, ce qui serait onéreux. L'inexactitude résiduelle, due à l'absence de matériel de mesure de la composition du gaz et de la température, assurera que les consommateurs ne seront pas désavantagés par la méthode simplifiée proposée. Cette approche permettra aussi d'établir un cadre juste et équitable pour tous et de régler les différends de la façon la plus équitable possible.

### *Solutions envisagées*

#### Option 1 — Maintenir le statu quo

Une solution de rechange consisterait à laisser le *règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz* tel quel. Le règlement actuel offre une approche « tout ou rien » à l'établissement d'un facteur de surcompressibilité pour les basses pressions de gaz. La tendance parmi les intervenants consiste à ne pas tenir compte de ce facteur lors du mesurage du volume plutôt que d'acheter le matériel de surveillance nécessaire.

Les exigences actuelles favorisent l'utilisation de mesures inexactes alors qu'il existe des techniques efficaces et économiques pour que les transactions soient plus exactes et effectuées de façon plus équitable. Cet état de fait est contraire au mandat du ministère qui consiste entre autres à assurer l'intégrité et l'exactitude des mesures commerciales au Canada.

#### Option 2 — Obliger l'application d'une correction de surcompressibilité pour toute vente de gaz

Cette solution entraînerait une mesure plus exacte et éliminerait les distorsions dans la répartition des coûts entre les usagers. Elle permettrait aux distributeurs de gaz de recouvrer la pleine quantité de gaz qu'ils ont achetée et mesurée en utilisant le facteur de surcompressibilité.

This solution would require that distribution networks install continuous monitoring equipment on all meters to establish an appropriate factor, which would require that they purchase special metering equipment. This equipment is very expensive and the return on investment for gas utilities might be satisfactory for pressures over 30 psig. However, at distribution pressures below 30 psig, it would be clearly inadequate. The cost of this requirement would have to be passed on to consumers.

### Option 3 — Use solutions other than regulatory initiatives

There are no solutions available other than regulatory initiatives because this initiative is intended to amend the existing Regulations.

#### ***Benefits and Costs***

##### Impact on service providers

Service providers who implement the new method will experience a net benefit. Gas distributors, who had to pay for supercompressibility when purchasing gas, must now absorb a loss when they resell it to their customers and cannot benefit from the supercompressibility factor. Currently, service providers have the option of either purchasing additional monitoring equipment or not taking into account the actual supercompressibility factor established, and then absorbing the resulting losses associated with the decrease in standard volume quantities when gas is sold to the end user.

The benefit for service providers would be that they would save on the expense of having to purchase monitoring equipment. In the long-term, service providers could possibly redirect these savings into improving the efficiency of their operations, upgrading their equipment, hiring additional employees, or reducing the rates they charge to consumers.

##### Impact on consumers of service

In the short-term, residential consumers would be unaffected by this proposal because they are usually served at a pressure of 0.25 psig. Currently there are no approved pressure factor metering regulators capable of operating at pressures below 2 psig.

In the long-term, if these types of regulators were available, residential consumers would be affected very little by this amendment. Correcting for supercompressibility has very little effect on metered volumes at delivery pressures associated with residential service, since correction values at these pressure levels are negligible.

Commercial customers, who are served at line pressures below 30 psig, could be at a slight financial disadvantage if distributors applied the amendment. The increase in billing accuracy for these users could result in an increase not exceeding 0.5 percent (this increase could range from 0.03 to 0.5 percent, depending on the pressure used). When supercompressibility is not applied, this metering error is distributed among all users and not only applied directly to actual consumers.

Une telle solution exigerait que les réseaux de distribution munissent chaque compteur de matériel de surveillance continue pour établir un facteur adéquat, nécessitant ainsi l'achat de matériel de mesure spécialisé. Un tel matériel serait onéreux et le retour sur l'investissement pour les services publics de distribution de gaz pourrait être satisfaisant pour les pressions excédant 30 lb/po<sup>2</sup>. Par contre, sous cette pression de distribution, il serait franchement inadéquat. Le coût d'une telle exigence serait nécessairement transféré aux consommateurs.

### Option 3 — Utiliser des solutions de rechange à la réglementation

Il n'existe pas de solution de rechange à la réglementation puisque cette initiative vise à modifier un texte réglementaire existant.

#### ***Avantages et coûts***

##### Impact sur les fournisseurs de services

Si la nouvelle méthode est appliquée, les fournisseurs de services retireront un avantage net. En effet, les distributeurs de gaz, qui ont dû s'acquitter du coût de la surcompressibilité à l'achat du gaz, doivent maintenant absorber une perte lorsqu'ils le revendent à leurs clients, sans pouvoir profiter de cette même compensation. Actuellement, les fournisseurs de services ont le choix d'acheter du matériel de surveillance additionnel ou de ne pas tenir compte du facteur réel de surcompressibilité établi. Avec cette dernière option, les fournisseurs absorbent les pertes associées à la diminution de la quantité de volume normalisé du gaz vendu à l'utilisateur final.

Le bénéfice correspondrait, pour les fournisseurs de services, à l'économie d'achat du matériel de surveillance, autrement nécessaire. À long terme, cette innovation pourrait amener les fournisseurs de services à rediriger leurs économies dans l'amélioration du rendement de leurs activités, la modernisation de leur matériel et l'embauche d'employés supplémentaires ou à consentir aux réductions tarifaires profitables aux consommateurs.

##### Impact sur les consommateurs du service

À court terme, les consommateurs résidentiels ne seraient pas touchés par l'instauration d'une telle mesure puisqu'ils sont habituellement desservis à des pressions de 0,25 lb/po<sup>2</sup>. Il n'existe pas à l'heure actuelle sur le marché de régulateurs de mesure du facteur de pression approuvés étant aptes à fonctionner au-dessous de 2 lb/po<sup>2</sup>.

À long terme, si de tels régulateurs se retrouvaient sur le marché, les abonnés domestiques seraient très peu touchés par cette modification. En fait, la correction de surcompressibilité influe très peu sur les volumes mesurés aux pressions de livraison associées aux services de consommation résidentielle : les valeurs de correction à ces niveaux de pression sont négligeables.

Les consommateurs commerciaux, desservis par des canalisations ayant une pression manométrique inférieure à 30 lb/po<sup>2</sup>, pourraient être légèrement désavantagés sur le plan financier si les distributeurs appliquaient la modification. L'accroissement de la précision de la facturation chez ces utilisateurs pourrait occasionner une augmentation n'excédant pas un demi de un pour 100 (cette augmentation mineure pourrait varier entre 0,03 et 0,5 pour 100, selon la pression utilisée). Lorsque la surcompressibilité n'est pas appliquée, cette erreur de mesure est répartie sur l'ensemble des utilisateurs et non seulement appliquée directement aux véritables consommateurs.

All in all, consumers of natural gas would benefit indirectly from this amendment because a possible redistribution of resources of service providers would lead to operating efficiencies. Consumers could thereby experience improved service delivery and lower costs. Moreover, they would be treated fairly by being charged for their actual consumption.

#### Impact on manufacturers of supercompressibility monitoring equipment

In the long-term, and assuming that service providers will redirect resources into upgrading equipment, it is possible that manufacturers may benefit from an increased demand for devices and equipment.

In the short term, manufacturers should experience no impact from the amendment, since it is predicted that a service provider's demand for monitoring equipment will remain unchanged.

#### **Consultation**

Stakeholders were consulted during the development of this amendment and previous pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I, on September 3, 2005. The amendment was also posted on Measurement Canada's Web site from July 22 to September 24, 2004. The parties on Measurement Canada's natural gas distribution list were also advised. No objections were filed in response.

The Canadian Gas Association (CGA) was also consulted. The CGA represents approximately 270 members, including major natural gas distribution and transmission companies, energy service providers, gas brokers and service suppliers, and a significant portion of the meter manufacturing sector across the country. The aforementioned service providers and device manufacturers have confirmed that this amendment will have a net positive impact on their operations and, therefore, support the amendment.

#### **Compliance and Enforcement**

The amendment will be enforced by Measurement Canada inspectors and officers. The amendment will not require the introduction of any new compliance or enforcement mechanisms.

#### **Contact**

Mr. Gilles Vinet  
Vice-President  
Program Development Directorate  
Measurement Canada  
Industry Canada  
Standards Building, Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0C9  
Telephone: (613) 941-8918  
FAX: (613) 952-1736  
E-mail: vinet.gilles@ic.gc.ca

Somme toute, les consommateurs de gaz naturel seraient indirectement avantagés par cette modification puisqu'une redistribution possible des ressources des fournisseurs de services entraînerait une amélioration du rendement de leurs activités. Les consommateurs pourraient ainsi connaître une meilleure prestation de services et des coûts plus bas. De plus, ces derniers seraient traités plus équitablement en étant facturés en fonction de leur consommation réelle.

#### Impact sur les fabricants de matériel de surveillance de surcompressibilité

À long terme et dans l'hypothèse où les fournisseurs de services redirigeraient les fruits de cette innovation dans la modernisation du matériel, les fabricants pourraient bénéficier d'une demande accrue d'appareils et de matériel.

À court terme, les fabricants ne devraient pas être touchés par la modification car on prévoit que la demande de matériel de surveillance auprès des fournisseurs de services demeurera stable.

#### **Consultations**

Les intervenants ont été consultés pendant l'élaboration du projet de modification et lors d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 3 septembre 2005. La modification a par ailleurs été affichée sur le site Web de Mesures Canada du 22 juillet au 24 septembre 2004. Les abonnés de la liste de distribution du gaz naturel de Mesures Canada ont aussi été avisés. Aucun désaccord n'a été enregistré suite à ces différentes diffusions.

L'Association canadienne du gaz a aussi été consultée. Elle réunit environ 270 membres, notamment des entreprises majeures de distribution et de transport du gaz naturel, des fournisseurs de services d'énergie, des courtiers en gaz, des prestataires de services ainsi qu'une importante portion de l'industrie de fabrication de compteurs dans l'ensemble du pays. Les fournisseurs de services et les fabricants d'appareils ont confirmé que cette modification aurait un impact net positif sur leurs activités et, pour cette raison, ils appuient la modification.

#### **Respect et exécution**

La modification sera appliquée par les inspecteurs et les agents de Mesures Canada. Celle-ci n'exige aucun nouveau mécanisme de vérification ni d'application de la Loi.

#### **Personne-ressource**

M. Gilles Vinet  
Vice-président  
Direction du développement des programmes  
Mesures Canada  
Industrie Canada  
Édifice des Normes, Pré Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0C9  
Téléphone : (613) 941-8918  
TÉLÉCOPIEUR : (613) 952-1736  
Courriel : vinet.gilles@ic.gc.ca

Registration  
SOR/2006-77 April 28, 2006

AERONAUTICS ACT

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

P.C. 2006-250 April 28, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 4.9<sup>a</sup> of the *Aeronautics Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, VI and VII)*.

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

AMENDMENTS

1. (1) The definitions “Arctic Control Area” and “minimum enroute altitude” in subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*<sup>1</sup> are repealed.

(2) The definitions “air route”, “airway”, “control area”, “MOCA” or “minimum obstruction clearance altitude”, “model rocket” and “terminal control area” in subsection 101.01(1) of the Regulations are replaced by the following:

“air route” means the airspace identified as such within the boundaries or along the tracks specified

(a) in the case of controlled airspace, in the *Designated Airspace Handbook*, or

(b) in the case of uncontrolled airspace, on an aeronautical chart; (*route aérienne*)

“airway” means the controlled airspace identified as such within the boundaries or along the tracks specified in the *Designated Airspace Handbook*; (*voie aérienne*)

“control area” means the controlled airspace within Canadian Domestic Airspace that is specified as the Arctic Control Area, the Northern Control Area or the Southern Control Area in the *Designated Airspace Handbook* and that extends upwards vertically from a specified altitude or a specified pressure-altitude; (*région de contrôle*)

“MOCA” or “minimum obstruction clearance altitude” means the altitude ASL that is specified on an IFR chart between fixes on an airway, on a fixed RNAV route or on an air route and that meets the IFR obstruction clearance requirements; (*MOCA ou altitude minimale de franchissement d’obstacles*)

“model rocket” means a rocket that

(a) is equipped with model rocket motors that will not generate a total impulse exceeding 160 N.s,

(b) has a gross weight, including motors, not exceeding 1 500 g (3.3 pounds), and

(c) is equipped with a parachute or other device capable of retarding its descent; (*modèle réduit de fusée*)

Enregistrement  
DORS/2006-77 Le 28 avril 2006

LOI SUR L’AÉRONAUTIQUE

**Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (Parties I, VI et VII)**

C.P. 2006-250 Le 28 avril 2006

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l’article 4.9<sup>a</sup> de la *Loi sur l’aéronautique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (Parties I, VI et VII)*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L’AVIATION CANADIEN (PARTIES I, VI ET VII)**

MODIFICATIONS

1. (1) Les définitions de « altitude minimale en route » et « région de contrôle de l’Arctique », au paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l’aviation canadien*<sup>1</sup>, sont abrogées.

(2) Les définitions de « MOCA » ou « altitude minimale de franchissement d’obstacles », « modèle réduit de fusée », « région de contrôle », « région de contrôle terminal », « route aérienne » et « voie aérienne », au paragraphe 101.01(1) du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« MOCA » ou « altitude minimale de franchissement d’obstacles » L’altitude ASL qui est précisée sur une carte IFR entre les points de repère sur une voie aérienne, une route RNAV fixe ou une route aérienne et qui satisfait aux exigences de franchissement d’obstacles IFR. (*MOCA or minimum obstruction clearance altitude*)

« modèle réduit de fusée » Fusée qui, à la fois :

a) est munie de moteurs de modèle réduit de fusée qui produisent une poussée totale ne dépassant pas 160 N.s;

b) a une masse brute, moteurs compris, ne dépassant pas 1 500 g (3,3 livres);

c) est munie d’un parachute ou d’un autre dispositif pouvant retarder sa descente. (*model rocket*)

« région de contrôle » L’espace aérien contrôlé qui est situé dans l’espace aérien intérieur canadien et est précisé comme la région de contrôle de l’Arctique, la région de contrôle du Nord ou la région de contrôle du Sud dans le *Manuel des espaces aériens désignés* et qui s’étend verticalement et vers le haut à partir d’une altitude ou d’une altitude-pression précisées. (*control area*)

« région de contrôle terminal » Espace aérien contrôlé qui est établi dans le voisinage d’un aéroport important et à l’intérieur duquel un service de contrôle de la circulation aérienne est assuré selon la classification de l’espace aérien. (*terminal control area*)

« route aérienne » L’espace aérien désigné comme tel et situé dans les limites ou le long des routes précisées :

<sup>a</sup> S.C. 1992, c. 4, s. 7

<sup>1</sup> SOR/96-433

<sup>a</sup> L.C. 1992, ch. 4, art. 7

<sup>1</sup> DORS/96-433

“terminal control area” means controlled airspace that is established in the vicinity of a major aerodrome and within which an air traffic control service is provided based on the airspace classification; (*région de contrôle terminal*)

**(3) Subsection 101.01(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

“AX class” means a classification of balloons by size, as established by the Fédération Aéronautique Internationale (FAI); (*classe AX*)

“flight”, in respect of a balloon in free or tethered flight, means the period of time between the moment when the balloon, including the envelope and basket, leaves a supporting surface and the moment it next comes to rest on landing; (*vol*)

“invited assembly of persons” means any number of persons who have been invited, by any means, to attend a special aviation event. The term excludes competition judges, the holder of a special flight operations certificate, members of a certificate holder’s staff and members of a participant’s support team; (*rassemblement de personnes invitées*)

“tethered flight”, in respect of a balloon, means flight while the balloon is attached to a supporting surface by a restraining device; (*vol captif*)

“transponder airspace” means controlled airspace consisting of the airspace referred to in section 601.03, within which the aircraft equipment requirements prescribed in section 605.35 apply; (*espace aérien à utilisation de transpondeur*)

**2. The reference “Subsection 603.25(1)” in column I of Subpart 3 of Part VI of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is replaced by the following:**

Column I
Designated Provision
Section 603.25

**3. Subpart 5 of Part VI of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 605.41(2)”:**

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 605.41(3)	3,000	15,000
Subsection 605.41(4)	3,000	15,000

**4. The definition “AX class” in section 600.01 of the Regulations is repealed.**

**5. Section 601.01 of the Regulations is replaced by the following:**

**601.01** (1) Controlled airspace consists of the following types of airspace:

- (a) the Arctic Control Area, Northern Control Area and Southern Control Area;

a) dans le cas de l’espace aérien contrôlé, dans le *Manuel des espaces aériens désignés*;

b) dans le cas de l’espace aérien non contrôlé, sur une carte aéronautique. (*air route*)

« voie aérienne » L’espace aérien contrôlé désigné comme tel et situé dans les limites ou le long des routes précisées dans le *Manuel des espaces aériens désignés*. (*airway*)

**(3) Le paragraphe 101.01(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« classe AX » Classement des ballons selon leurs dimensions, tel qu’il est établi par la Fédération Aéronautique Internationale (FAI). (*AX class*)

« espace aérien à utilisation de transpondeur » Espace aérien contrôlé qui est constitué de l’espace aérien visé à l’article 601.03 et à l’intérieur duquel s’appliquent les exigences relatives à l’équipement d’aéronef prévues à l’article 605.35. (*transponder airspace*)

« rassemblement de personnes invitées » Nombre quelconque de personnes invitées, par divers moyens, à assister à une manifestation aéronautique spéciale. Sont exclus de la présente définition les juges de compétition, le titulaire d’un certificat d’opérations aériennes spécialisées et son personnel et les membres de l’équipe de soutien d’un participant. (*invited assembly of persons*)

« vol » Dans le cas d’un ballon libre ou d’un ballon captif, la période comprise entre le moment où le ballon, y compris l’enveloppe et la nacelle, quitte une surface d’appui et celui où il y retourne pour s’immobiliser à l’atterrissage. (*flight*)

« vol captif » Dans le cas d’un ballon, vol pendant lequel le ballon est rattaché à une surface d’appui au moyen d’un dispositif de retenue. (*tethered flight*)

**2. La mention « Paragraphe 603.25(1) », à la colonne I de la sous-partie 3 de la partie VI de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

Colonne I
Texte désigné
Article 603.25

**3. La sous-partie 5 de la partie VI de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 605.41(2) », de ce qui suit :**

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 605.41(3)	3 000	15 000
Paragraphe 605.41(4)	3 000	15 000

**4. La définition de « classe AX », à l’article 600.01 du même règlement, est abrogée.**

**5. L’article 601.01 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**601.01** (1) L’espace aérien contrôlé se compose des types d’espace aérien suivants :

- a) la région de contrôle de l’Arctique, la région de contrôle du Nord et la région de contrôle du Sud;

- (b) high level airspace;
- (c) high level airways;
- (d) low level airspace;
- (e) low level airways;
- (f) fixed RNAV routes;
- (g) terminal control areas;
- (h) military terminal control areas;
- (i) control area extensions;
- (j) transition areas;
- (k) control zones;
- (l) restricted airspace;
- (m) advisory airspace;
- (n) military operations areas; and
- (o) danger areas.

(2) Uncontrolled airspace consists of the following types of airspace:

- (a) high level airspace;
- (b) low level airspace;
- (c) high level air routes;
- (d) low level air routes;
- (e) fixed RNAV routes;
- (f) restricted airspace;
- (g) advisory airspace;
- (h) military operations areas; and
- (i) danger areas.

(3) The horizontal and vertical limits of any type of airspace referred to in subsection (1) or (2) are

- (a) in the case of a high level air route, a low level air route and an uncontrolled fixed RNAV route, those specified on an aeronautical chart; or
- (b) in any other case, those specified in the *Designated Airspace Handbook*.

(4) The *Designated Airspace Handbook* shall specify the geographical location and the horizontal and vertical limits of

- (a) Canadian Domestic Airspace;
- (b) Canadian minimum navigation performance specifications (CMNPS) airspace;
- (c) the CMNPS transition area;
- (d) reduced vertical separation minimum (RVSM) airspace;
- (e) required navigation performance capability (RNP) airspace;
- (f) transponder airspace;
- (g) the air defence identification zone (ADIZ);
- (h) flight information regions (FIR);
- (i) altimeter setting regions;
- (j) standard pressure regions;
- (k) mountainous regions; and
- (l) any other areas, zones, regions and points.

**6. Section 601.03 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:**

- b) l'espace aérien supérieur;
- c) les voies aériennes de l'espace aérien supérieur;
- d) l'espace aérien inférieur;
- e) les voies aériennes de l'espace aérien inférieur;
- f) les routes RNAV fixes;
- g) les régions de contrôle terminal;
- h) les régions de contrôle terminal militaire;
- i) les régions de contrôle prolongées;
- j) les zones de transition;
- k) les zones de contrôle;
- l) l'espace aérien réglementé;
- m) l'espace aérien à service consultatif;
- n) les zones d'opérations militaires;
- o) les zones dangereuses.

(2) L'espace aérien non contrôlé se compose des types d'espace aérien suivants :

- a) l'espace aérien supérieur;
- b) l'espace aérien inférieur;
- c) les routes aériennes de l'espace aérien supérieur;
- d) les routes aériennes de l'espace aérien inférieur;
- e) les routes RNAV fixes;
- f) l'espace aérien réglementé;
- g) l'espace aérien à service consultatif;
- h) les zones d'opérations militaires;
- i) les zones dangereuses.

(3) Les limites horizontales et verticales de tout type d'espace aérien visé aux paragraphes (1) ou (2) sont :

- a) dans les cas d'une route aérienne de l'espace aérien supérieur, d'une route aérienne de l'espace aérien inférieur et d'une route RNAV fixe non contrôlée, celles précisées sur une carte aéronautique;
- b) dans les autres cas, celles précisées dans le *Manuel des espaces aériens désignés*.

(4) Le *Manuel des espaces aériens désignés* précise la position géographique et les limites horizontales et verticales des aires, zones, régions et points suivants :

- a) l'espace aérien intérieur canadien;
- b) l'espace aérien à spécifications canadiennes de performances minimales de navigation (CMNPS);
- c) la zone de transition aux CMNPS;
- d) l'espace aérien à minimum réduit d'espacement vertical (RVSM);
- e) l'espace aérien des performances minimales de navigation requises (RNP);
- f) l'espace aérien à utilisation de transpondeur;
- g) la zone d'identification de défense aérienne (ADIZ);
- h) les régions d'information de vol (FIR);
- i) les régions de calage altimétrique;
- j) les régions d'utilisation de la pression standard;
- k) les régions montagneuses;
- l) toute autre aire, zone, région et tout autre point.

**6. L'article 601.03 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :**

## Transponder Airspace

**601.03** Transponder airspace consists of

- (a) all Class A, B and C airspace as specified in the *Designated Airspace Handbook*; and
- (b) any Class D or E airspace specified as transponder airspace in the *Designated Airspace Handbook*.

**7. Section 602.22 of the Regulations is replaced by the following:**

**602.22** No person shall operate an aeroplane that is towing an object unless the aeroplane is equipped with a tow hook and release control mechanism.

**8. Subsection 602.25(2) of the Regulations is amended by striking out the word “or” at the end of paragraph (a) and by replacing paragraph (b) with the following:**

- (b) the entering or leaving is permitted under section 702.19; or
- (c) the flight is conducted in accordance with
  - (i) a special flight operations certificate—special aviation event issued under section 603.02, or
  - (ii) a special flight operations certificate issued under section 603.67.

**9. Paragraphs 602.60(1)(b) to (f) of the Regulations are replaced by the following:**

- (b) all of the necessary current aeronautical charts and publications covering the route of the proposed flight and any probable diversionary route, if the aircraft is operated in VFR OTT, night VFR flight or IFR flight;
- (c) a current database, if the aircraft is operated in IFR flight, in VFR OTT flight or in night VFR flight under Subpart 4 of Part VI or Subpart 2, 3, 4 or 5 of Part VII and database-dependent navigation equipment is used;
- (d) current data covering the route of the proposed flight and any probable diversionary route, if the aircraft is operated in VFR OTT flight other than VFR OTT flight referred to in paragraph (c) and database-dependent navigation equipment is used;
- (e) a hand-held fire extinguisher in the cockpit that
  - (i) is of a type suitable for extinguishing fires that are likely to occur,
  - (ii) is designed to minimize the hazard of toxic gas concentrations, and
  - (iii) is readily available to each flight crew member;
- (f) a timepiece that is readily available to each flight crew member;
- (g) a flashlight that is readily available to each crew member, if the aircraft is operated at night; and
- (h) a first aid kit.

**10. (1) The portion of subsection 602.77(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**602.77** (1) Subject to subsections (3) and (4), a pilot-in-command of an aircraft who terminates a flight in respect of which a flight plan has been filed under subsection 602.75(1) shall ensure that an arrival report is filed with an air traffic control

## Espace aérien à utilisation de transpondeur

**601.03.** L'espace aérien à utilisation de transpondeur est constitué :

- a) d'une part, de l'espace aérien de classe A, B et C tel qu'il est précisé dans le *Manuel des espaces aériens désignés*;
- b) d'autre part, de tout espace aérien de classe D ou E précisé comme espace aérien à utilisation de transpondeur dans le *Manuel des espaces aériens désignés*.

**7. L'article 602.22 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**602.22** Il est interdit d'utiliser un avion pour le remorquage d'un objet à moins qu'il ne soit muni d'un crochet de remorquage doté d'un mécanisme de libération de remorquage.

**8. L'alinéa 602.25(2)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- b) la permission de monter à bord de l'aéronef ou de le quitter est accordée en vertu de l'article 702.19;
- c) le vol est effectué selon :
  - (i) soit un certificat d'opérations aériennes spécialisées—manifestation aéronautique spéciale délivré en vertu de l'article 603.02,
  - (ii) soit un certificat d'opérations aériennes spécialisées délivré en vertu de l'article 603.67.

**9. Les alinéas 602.60(1)b) à f) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- b) toutes les cartes et publications aéronautiques à jour nécessaires, propres à la route du vol prévu et à toute autre voie de détournement probable, si l'aéronef est utilisé en vol VFR OTT, en vol VFR de nuit ou en vol IFR;
- c) une base de données à jour, si l'aéronef est utilisé en vol IFR, en vol VFR OTT ou en vol VFR de nuit en application de la sous-partie 4 de la partie VI ou des sous-parties 2, 3, 4 ou 5 de la partie VII et qu'un équipement de navigation tributaire d'une base de données est utilisé;
- d) des données à jour propres à la route du vol prévu et à toute autre voie de détournement probable, si l'aéronef est utilisé en vol VFR OTT autre que celui visé à l'alinéa c) et qu'un équipement de navigation tributaire d'une base de données est utilisé;
- e) un extincteur portatif dans le poste de pilotage qui, à la fois :
  - (i) est d'un type permettant d'éteindre les incendies pouvant vraisemblablement survenir,
  - (ii) est conçu de façon à minimiser le danger de concentration de gaz toxiques,
  - (iii) se trouve à la portée de chaque membre d'équipage de conduite;
- f) une horloge qui est à la portée de chaque membre d'équipage de conduite;
- g) une lampe de poche qui est à la portée de chaque membre d'équipage, si l'aéronef est utilisé la nuit;
- h) une trousse de premiers soins.

**10. (1) Le passage du paragraphe 602.77(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**602.77** (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), le commandant de bord d'un aéronef qui termine un vol pour lequel un plan de vol a été déposé en vertu du paragraphe 602.75(1) doit veiller à ce qu'un compte rendu d'arrivée soit déposé auprès d'une unité

unit, a flight service station or a community aerodrome radio station as soon as practicable after landing but not later than

**(2) The portion of subsection 602.77(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

(2) Subject to subsection (4), a pilot-in-command of an aircraft who terminates a flight in respect of which a flight itinerary has been filed under subsection 602.75(2) shall ensure that an arrival report is filed with an air traffic control unit, a flight service station, a community aerodrome radio station or, if the flight itinerary was filed with a responsible person, the responsible person, as soon as practicable after landing but not later than

**(3) Section 602.77 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):**

(4) A pilot-in-command of an aircraft who conducts a flight in respect of which a flight plan or flight itinerary has been filed with an air traffic control unit, flight service station or community aerodrome radio station may file an arrival report by closing the flight plan or flight itinerary with an air traffic control unit, flight service station or community aerodrome radio station prior to landing.

**11. Paragraph 602.117(2)(d) of the Regulations is replaced by the following:**

(d) the aircraft is not a helicopter and is operated during the night, and the authorization is for the purpose of allowing the aircraft to land at the destination aerodrome.

**12. Subsection 602.125(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**602.125** (1) The pilot-in-command of an IFR aircraft shall transmit position reports over compulsory reporting points specified on an IFR chart unless advised by the appropriate air traffic control unit that the aircraft is radar-identified.

**13. Section 603.02 of the Regulations is replaced by the following:**

**603.02** Subject to section 6.71 of the Act, the Minister shall, on receipt of an application submitted in the form and manner required by and within the time limits specified in the *Special Flight Operations Standards*, issue a special flight operations certificate—special aviation event to an applicant who demonstrates to the Minister the ability to conduct a special aviation event in accordance with the *Special Flight Operations Standards*.

**14. Paragraph 603.05(a) of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of subparagraph (i) and by adding the following after subparagraph (ii):**

(iii) personnel involved in the conduct of the special aviation event whose duties and responsibilities are specified in the *Special Flight Operations Standards*; and

**15. The heading before section 603.06 and sections 603.06 and 603.07 of the Regulations are replaced by the following:**

Participant and Aircraft Eligibility

**603.06** No person shall operate an aircraft or permit an aircraft to be operated in a special aviation event unless the person operating the aircraft and the aircraft

de contrôle de la circulation aérienne, d’une station d’information de vol ou d’une station radio d’aérodrome communautaire dès que possible après l’atterrissage mais :

**(2) Le passage du paragraphe 602.77(2) du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

(2) Sous réserve du paragraphe (4), le commandant de bord d’un aéronef qui termine un vol pour lequel un itinéraire de vol a été déposé en vertu du paragraphe 602.75(2) doit veiller à ce qu’un compte rendu d’arrivée soit déposé auprès d’une unité de contrôle de la circulation aérienne, d’une station d’information de vol, d’une station radio d’aérodrome communautaire ou, s’il y a lieu, auprès de la personne de confiance, dès que possible après l’atterrissage mais :

**(3) L’article 602.77 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :**

(4) Le commandant de bord d’un aéronef qui effectue un vol pour lequel un plan de vol ou un itinéraire de vol a été déposé auprès d’une unité de contrôle de la circulation aérienne, d’une station d’information de vol ou d’une station radio d’aérodrome communautaire peut déposer un compte rendu d’arrivée en clôturant le plan de vol ou l’itinéraire de vol auprès d’une unité de contrôle de la circulation aérienne, d’une station d’information de vol ou d’une station radio d’aérodrome communautaire avant l’atterrissage.

**11. L’alinéa 602.117(2)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

d) l’aéronef n’est pas un hélicoptère et est utilisé la nuit, et l’autorisation vise à permettre à l’aéronef d’atterrir à l’aérodrome de destination.

**12. Le paragraphe 602.125(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**602.125** (1) Le commandant de bord d’un aéronef IFR doit transmettre des comptes rendus de position au-dessus des points de compte rendu obligatoires précisés sur une carte IFR, à moins qu’il ne soit informé par l’unité de contrôle de la circulation aérienne compétente que l’aéronef est identifié au radar.

**13. L’article 603.02 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**603.02** Sous réserve de l’article 6.71 de la Loi, le ministre délivre un certificat d’opérations aériennes spécialisées—manifestation aéronautique spéciale si le demandeur qui lui en fait la demande en la forme et de la manière exigées par les *Normes d’opérations aériennes spécialisées* et dans les délais prévus par celles-ci lui démontre qu’il est en mesure de tenir une manifestation aéronautique spéciale conformément aux *Normes d’opérations aériennes spécialisées*.

**14. L’alinéa 603.05a) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (ii), de ce qui suit :**

(iii) du personnel participant à la tenue de la manifestation aéronautique spéciale dont les tâches et responsabilités sont précisées dans les *Normes d’opérations aériennes spécialisées*;

**15. L’intertitre précédant l’article 603.06 et les articles 603.06 et 603.07 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

Admissibilité des participants et des aéronefs

**603.06** Il est interdit à toute personne d’utiliser un aéronef ou de permettre à toute personne d’utiliser un aéronef lors d’une manifestation aéronautique spéciale à moins que la personne utilisant l’aéronef et l’aéronef, à la fois :

- (a) meet the eligibility requirements specified in section 623.06 of the *Special Flight Operations Standards*; and
- (b) are authorized to do so in a special flight operations certificate—special aviation event.

Minimum Safety Distances and Altitudes

**603.07** No person shall operate an aircraft in a special aviation event at a distance from, or at an altitude above, a spectator area, a built-up area or an occupied building if that distance or altitude is less than the minimum specified in section 623.07 of the *Special Flight Operations Standards*.

**16. The heading before section 603.25 and sections 603.25 and 603.26 of the Regulations are replaced by the following:**

Carriage of Passengers

**603.25** No person shall operate a balloon with passengers on board unless each passenger is carried in the basket.

**17. The reference “[603.27 to 603.35 reserved]” after section 603.25 of the Regulations is replaced by the following:**

[603.26 to 603.35 reserved]

**18. Subsection 605.15(2) of the Regulations is replaced by the following:**

(2) Where the aircraft is equipped with a third attitude indicator that is usable through flight attitudes of 360° of pitch and roll for an aeroplane, or ± 80° of pitch and ± 120° of roll for a helicopter, the aircraft may be equipped with a slip-skid indicator in lieu of a turn and slip indicator or a turn coordinator.

**19. Subsection 605.16(2) of the Regulations is replaced by the following:**

(2) Where the aircraft is equipped with a third attitude indicator that is usable through flight attitudes of 360° of pitch and roll for an aeroplane, or ± 80° of pitch and ± 120° of roll for a helicopter, the aircraft may be equipped with a slip-skid indicator in lieu of a turn and slip indicator or a turn coordinator.

**20. Paragraph 605.25(4)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) direct all flight attendants to discontinue duties relating to service, to secure the cabin, to occupy the assigned seats and to fasten the safety belts provided and to do so oneself.

**21. Subsection 605.35(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**605.35** (1) Subject to subsections (2) and (3), no person shall operate an aircraft, other than a balloon or a glider, in transponder airspace, unless the aircraft is equipped with a transponder and automatic pressure-altitude reporting equipment.

**22. Section 605.41 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:**

Third Attitude Indicator

**605.41** (1) No person shall conduct a take-off in a turbo-jet-powered aeroplane that is operated under Part VII without a third attitude indicator that meets the requirements of section 625.41 of

a) ne satisfassent aux conditions d’admissibilité précisées à l’article 623.06 des *Normes d’opérations aériennes spécialisées*;

b) n’y soient autorisés aux termes d’un certificat d’opérations aériennes spécialisées—manifestation aéronautique spéciale.

Distances et altitudes de sécurité minimales

**603.07** Il est interdit d’utiliser un aéronef lors d’une manifestation aéronautique spéciale à une distance d’une zone de spectateurs, d’une zone bâtie, d’un immeuble occupé, ou à une altitude au-dessus de celles-ci, qui est inférieure aux minimums précisés à l’article 623.07 des *Normes d’opérations aériennes spécialisées*.

**16. L’intertitre précédant l’article 603.25 et les articles 603.25 et 603.26 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

Transport de passagers

**603.25** Il est interdit d’utiliser un ballon ayant des passagers à bord à moins que tous les passagers ne soient transportés dans la nacelle.

**17. La mention « [603.27 à 603.35 réservés] » qui suit l’article 603.25 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

[603.26 à 603.35 réservés]

**18. Le paragraphe 605.15(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Lorsqu’il est muni d’un troisième indicateur d’assiette utilisable jusqu’à des attitudes de vol de 360° en tangage et en roulis dans le cas d’un avion, ou de ± 80° en tangage et de ± 120° en roulis dans le cas d’un hélicoptère, l’aéronef peut être muni d’un indicateur de glissement-dérapiage à la place d’un indicateur de virage et de dérapage ou d’un coordonnateur de virage.

**19. Le paragraphe 605.16(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Lorsqu’il est muni d’un troisième indicateur d’assiette utilisable jusqu’à des attitudes de vol de 360° en tangage et en roulis dans le cas d’un avion, ou de ± 80° en tangage et de ± 120° en roulis dans le cas d’un hélicoptère, l’aéronef peut être muni d’un indicateur de glissement-dérapiage à la place d’un indicateur de virage et de dérapage ou d’un coordonnateur de virage.

**20. L’alinéa 605.25(4)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) donner l’ordre aux agents de bord d’interrompre l’exécution des fonctions relatives au service, d’assurer la sécurité dans la cabine, d’occuper le siège désigné et d’en boucler la ceinture de sécurité et de le faire soi-même.

**21. Le paragraphe 605.35(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**605.35** (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), il est interdit d’utiliser un aéronef, autre qu’un ballon ou un planeur, dans l’espace aérien à utilisation de transpondeur à moins que l’aéronef ne soit muni d’un transpondeur et de l’équipement de transmission automatique d’altitude-pressure.

**22. L’article 605.41 du même règlement et l’intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :**

Troisième indicateur d’assiette

**605.41** (1) Il est interdit d’effectuer le décollage d’un avion à turboréacteurs qui est utilisé en vertu de la partie VII et qui n’est pas muni d’un troisième indicateur d’assiette qui satisfait aux

the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards* unless the aeroplane

- (a) has a MCTOW of less than 5 700 kg (12,566 pounds); and
- (b) was operated in Canada in a commercial air service on October 10, 1996.

(2) No person shall conduct a take-off in a transport category aircraft without a third attitude indicator that meets the requirements of section 625.41 of the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards* unless the aircraft

- (a) is a transport category helicopter not operated in IFR flight;
- (b) is a transport category aeroplane powered by reciprocating engines that was manufactured before January 1, 1998; or
- (c) is not operated pursuant to Part VII.

(3) No person shall conduct a take-off in a turbo-propeller powered aeroplane that is operated under Part VII without a third attitude indicator that meets the requirements of section 625.41 of the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards* unless the aeroplane

- (a) has a passenger seating configuration, excluding pilot seats, of 30 or fewer;
- (b) has a payload capacity of 3 402 kg (7,500 pounds) or less; and
- (c) was manufactured prior to March 20, 1997.

(4) After December 20, 2010, no person shall conduct a take-off in a turbo-propeller powered aeroplane having a passenger seating configuration, excluding pilot seats, of 10 or more, and operated under Part VII, unless the aeroplane is equipped with a third attitude indicator that meets the requirements of section 625.41 of the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards*.

**23. Subsection 605.94(3) of the Regulations is replaced by the following:**

(3) The owner of an aircraft shall retain every entry in a journey log for a period of not less than one year.

**24. Schedules I and II to Division IV of Subpart 5 of Part VI of the Regulations are replaced by the following:**

SCHEDULE I  
(Subsection 605.94(1) and Item 3 of Schedule II)

JOURNEY LOG

Column I	Column II	Column III	
Item	Particulars to be entered	Time of entry	Person responsible for entry
1.	Aircraft nationality and registration marks Aircraft manufacturer, type, model and serial number	On starting to keep a journey log and on bringing a new volume of an existing log into use	The owner of the aircraft
2.	Except where an approved fleet empty weight and balance control program is in place, aircraft empty weight and empty centre of gravity and any change in the aircraft empty weight and empty centre of gravity	On starting to keep a journey log and on bringing a new volume of an existing log into use and, when a change is made, as soon as practicable after the change but, at the latest, before the next flight	The owner of the aircraft and, for any change, the person who made the change
3.	Where an additional flight authority has been issued in respect of an aircraft under section 507.08, any change in the flight authority in effect	On changing the flight authority in effect	The person who made the change

exigences de l'article 625.41 des *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs* à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) la MMHD de l'avion est inférieure à 5 700 kg (12 566 livres);
- b) l'avion a été utilisé au Canada dans le cadre d'un service aérien commercial le 10 octobre 1996.

(2) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef de catégorie transport à moins que l'aéronef ne soit muni d'un troisième indicateur d'assiette qui satisfait aux exigences de l'article 625.41 des *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs* et que, selon le cas :

- a) l'aéronef ne soit un hélicoptère de catégorie transport qui n'est pas utilisé en vol IFR;
- b) l'aéronef ne soit un avion de catégorie transport propulsé par des moteurs à pistons et n'ait été construit avant le 1<sup>er</sup> janvier 1998;
- c) l'aéronef ne soit pas utilisé en vertu de la partie VII.

(3) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un avion à turbo-propulseur utilisé en vertu de la partie VII à moins que l'avion ne soit muni d'un troisième indicateur d'assiette qui satisfait aux exigences de l'article 625.41 des *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs* et que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) la configuration de l'avion prévoit 30 sièges passagers ou moins, sans compter les sièges pilotes;
- b) la charge payante de l'avion est de 3 402 kg (7 500 livres) ou moins;
- c) l'avion a été construit avant le 20 mars 1997.

(4) Il est interdit, après le 20 décembre 2010, d'effectuer le décollage d'un avion à turbopropulseur dont la configuration prévoit 10 sièges passagers ou plus sans compter les sièges pilotes et qui est utilisé en vertu de la partie VII à moins que l'avion ne soit muni d'un troisième indicateur d'assiette qui satisfait aux exigences de l'article 625.41 des *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*.

**23. Le paragraphe 605.94(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(3) Le propriétaire d'un aéronef doit conserver les entrées d'un carnet de route pour une période d'au moins un an.

SCHEDULE I — *Continued*  
 JOURNEY LOG — *Continued*

Column I	Column II	Column III	
Item	Particulars to be entered	Time of entry	Person responsible for entry
4.	Air time of each flight or series of flights and cumulative total air time and, where applicable, number of operating cycles or landings since date of manufacture	Daily, on completing each flight or series of flights	The pilot-in-command of the aircraft or a person designated by an air operator, a private operator or a flight training unit
5.	Except where an equivalent technical dispatch procedure is in place in accordance with section 706.06, (a) a description of the applicable maintenance schedule; and (b) the date, air time, operating cycle or landing at which the next scheduled maintenance action is required	On bringing the maintenance schedule into use and on completing each scheduled maintenance action referred to in column I of this item	The owner of the aircraft
6.	Particulars of any abnormal occurrence to which the aircraft has been subjected	As soon as practicable after the abnormal occurrence but, at the latest, before the next flight	The pilot-in-command of the aircraft or, where the abnormal occurrence took place during maintenance, the operator of the aircraft at the time of the occurrence
7.	Particulars relating to a conditional maintenance release signed in accordance with section 571.10	As soon as practicable after the aircraft has received a conditional maintenance release for a test flight, but at the latest, prior to that test flight	The person who signed the conditional maintenance release
8.	Particulars relating to the results of a test flight entered pursuant to subsection 605.85(3)	On completing the test flight but, at the latest, before the next flight	The pilot-in-command of the aircraft who conducted the test flight
9.	Particulars of any defect in any part of the aircraft or its equipment that becomes apparent during flight operations	As soon as practicable after the defect is discovered but, at the latest, before the next flight	The pilot-in-command of the aircraft
10.	Except where an equivalent technical dispatch procedure is in place in accordance with section 706.06, the particulars of any defect in any part of the aircraft or its equipment that is not rectified before the next flight	Before the next flight	The person who discovered the defect
11.	Particulars of any maintenance action or elementary work performed in respect of items 2, 6, 9, and 10	As soon as practicable after the maintenance action or elementary work is performed but, at the latest, before the next flight	The person who performed the maintenance action or elementary work and, where applicable, the person signing the maintenance release

SCHEDULE II  
 (Subsections 605.96(1) and (2))

TECHNICAL RECORD FOR AN AIRFRAME, ENGINE, PROPELLER OR COMPONENT

Column I	Column II	Column III	
Item	Particulars to be entered	Time of entry	Person responsible for entry
1.	Aircraft manufacturer, type, model designation and serial number and, in the case of an airframe, aircraft nationality and registration marks  In the case of an engine, propeller or component, the identification number of the aircraft or higher assembly on which the aeronautical product is, or has been, installed  Any features of the configuration of the airframe, engine, propeller or component that would affect its use or its suitability for installation on a higher assembly	On starting to keep a technical record and on bringing a new volume of an existing record into use, after any change in the data on the manufacturer's data plate or following the installation or removal of an engine, propeller or component	The owner of the aircraft
2.	The details outlining the scheduling provisions of any airworthiness directive applicable to the airframe, engine, propeller or component, or to any airframe, engine, propeller or component of the same type, and any part thereof	On the coming into effect of the airworthiness directive	The owner of the aircraft
3.	The particulars of any abnormal occurrence to which the airframe, engine, propeller or component has been subjected and that has been recorded in the journey log pursuant to item 6 of Schedule I	No later than 30 days after the abnormal occurrence	The owner of the aircraft

SCHEDULE II — *Continued*TECHNICAL RECORD FOR AN AIRFRAME, ENGINE, PROPELLER OR COMPONENT — *Continued*

Item	Column I Particulars to be entered	Column II Time of entry	Column III Person responsible for entry
4.	The particulars of any maintenance performed, including the particulars of any maintenance performed in order to comply with the requirements of an airworthiness directive	As soon as practicable after the maintenance action is performed but, at the latest, before the next flight or, in the case of particulars transferred from the journey log, no later than 30 days after the maintenance action is performed	The person who performed the maintenance action or, in a case where particulars are transferred from the journey log, the owner of the aircraft
5.	Total air time and, where applicable, the number of operating cycles or landings since date of manufacture, at the time of each abnormal occurrence or maintenance action recorded pursuant to item 3 or 4	No later than 30 days after the abnormal occurrence or maintenance action	The person responsible for the entry pursuant to item 3 or 4

**24. Les annexes I et II de la section IV de la sous-partie 5 de la partie VI du même règlement sont remplacées par ce qui suit :**

## ANNEXE I

(paragraphe 605.94(1) et article 3 de l'annexe II)

## CARNET DE ROUTE

Article	Colonne I Détails à inscrire	Colonne II Moment de l'inscription	Colonne III Personne responsable de l'inscription
1.	Marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef Constructeur, type, modèle et numéro de série de l'aéronef	À la première utilisation du carnet de route et d'un nouveau volume du carnet de route	Le propriétaire de l'aéronef
2.	Sauf lorsqu'un programme de contrôle de la masse à vide et du centrage de la flotte approuvé est établi, la masse à vide et le centre de gravité à vide de l'aéronef et toute modification apportée à la masse à vide et au centre de gravité à vide	À la première utilisation du carnet de route et d'un nouveau volume du carnet de route et, lorsqu'une modification est apportée, le plus tôt possible après la modification, mais au plus tard avant le prochain vol	Le propriétaire de l'aéronef et, pour toute modification, la personne qui l'a apportée
3.	Lorsque qu'une autorité de vol supplémentaire a été délivrée à l'égard de l'aéronef en application de l'article 507.08, toute modification apportée à l'autorité de vol en vigueur	Dès la modification de l'autorité de vol en vigueur	La personne qui a apporté la modification
4.	Le temps dans les airs de chaque vol ou série de vols et le temps total dans les airs cumulatif et, le cas échéant, le nombre de cycles d'utilisation et le nombre d'atterrissages depuis la date de construction	Quotidiennement, à la fin de chaque vol ou série de vols	Le commandant de bord de l'aéronef ou la personne désignée par un exploitant aérien, un exploitant privé ou une unité de formation au pilotage
5.	Sauf lorsqu'une procédure de remise en service technique équivalente est établie conformément à l'article 706.06 : a) une description du calendrier de maintenance applicable; b) la date, le temps dans les airs, le cycle d'utilisation ou l'atterrissage où le prochain travail de maintenance prévu au calendrier de maintenance doit être effectué.	À la première mise en application du calendrier de maintenance et après que chaque travail de maintenance prévu qui est visé à la colonne I a été effectué	Le propriétaire de l'aéronef
6.	Détails sur toute condition d'utilisation anormale qu'a subie l'aéronef	Le plus tôt possible après que survient la condition d'utilisation anormale, mais au plus tard avant le prochain vol	Le commandant de bord de l'aéronef ou, lorsque la condition d'utilisation anormale survient durant la maintenance, l'exploitant de l'aéronef au moment où survient la condition
7.	Détails sur la certification de remise en service après maintenance conditionnelle signée conformément à l'article 571.10	Le plus tôt possible après qu'une certification de remise en service après maintenance conditionnelle a été signée pour un vol d'essai, mais au plus tard avant ce vol d'essai	La personne qui a signé la certification de remise en service après maintenance conditionnelle
8.	Détails sur les résultats d'un vol d'essai inscrits en vertu du paragraphe 605.85(3)	Après le vol d'essai, mais au plus tard avant le prochain vol	Le commandant de bord de l'aéronef qui a effectué le vol d'essai
9.	Détails sur toute défectuosité de pièce ou de l'équipement de l'aéronef qui devient apparente durant des opérations aériennes	Le plus tôt possible après la constatation de la défectuosité, mais au plus tard avant le prochain vol	Le commandant de bord de l'aéronef

ANNEXE I (suite)

CARNET DE ROUTE (suite)

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article Détails à inscrire	Moment de l'inscription	Personne responsable de l'inscription
10. Sauf lorsqu'une procédure de remise en service technique équivalente est établie conformément à l'article 706.06, les détails sur toute défektivité de pièce ou de l'équipement de l'aéronef qui n'a pas été rectifiée avant le prochain vol	Avant le prochain vol	La personne qui a constaté la défektivité
11. Détails sur le travail de maintenance ou les travaux élémentaires effectués à l'égard des articles 2, 6, 9 et 10	Le plus tôt possible après que le travail de maintenance ou les travaux élémentaires ont été effectués, mais au plus tard avant le prochain vol	La personne qui a effectué le travail de maintenance ou les travaux élémentaires et, le cas échéant, la personne qui a signé le certificat après maintenance

ANNEXE II

(paragraphes 605.96(1) et (2))

DOSSIER TECHNIQUE DE LA CELLULE, DU MOTEUR, DE L'HÉLICE OU D'UN COMPOSANT

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article Détails à inscrire	Moment de l'inscription	Personne responsable de l'inscription
1. Constructeur, type, modèle et numéro de série de l'aéronef, et dans le cas d'une cellule, les marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef Dans le cas d'un moteur, d'une hélice ou d'un composant, le numéro d'identification de l'aéronef ou de l'élément de niveau supérieur sur lequel le produit aéronautique est ou a été installé Toute particularité de la configuration de la cellule, du moteur, de l'hélice ou du composant qui pourrait modifier son utilisation ou ses possibilités d'installation sur un élément de niveau supérieur	À la première utilisation du dossier technique et d'un nouveau volume du dossier technique, et à la suite de toute modification des données figurant sur la plaque du constructeur de l'aéronef ou à la suite de l'installation ou de l'enlèvement d'un moteur, d'une hélice ou d'un composant	Le propriétaire de l'aéronef
2. Détails sur le calendrier de maintenance des consignes de navigabilité applicables à la cellule, au moteur, à l'hélice, à un composant ou à toute cellule, tout moteur, toute hélice ou tout composant du même type et à toute pièce de ceux-ci	Au moment de l'entrée en vigueur de la consigne de navigabilité	Le propriétaire de l'aéronef
3. Détails sur toute condition d'utilisation anormale qu'a subie la cellule, le moteur, l'hélice ou un composant et qui a été inscrite dans le carnet de route en application de l'article 6 de l'annexe I	Dans les 30 jours suivant la condition anormale	Le propriétaire de l'aéronef
4. Détails sur tout travail de maintenance effectué, y compris ceux sur tout travail de maintenance effectué pour satisfaire aux exigences d'une consigne de navigabilité	Le plus tôt possible après que le travail de maintenance a été effectué, mais au plus tard avant le prochain vol ou, dans le cas de détails retranscrits du carnet de route, dans les 30 jours suivant le travail de maintenance effectué	La personne qui a effectué le travail de maintenance ou, dans le cas de détails retranscrits du carnet de route, le propriétaire de l'aéronef
5. Le temps total dans les airs et, le cas échéant, le nombre d'atterrissages ou de cycles d'utilisation depuis la date de construction, au moment où chaque condition d'utilisation anormale survient ou chaque travail de maintenance est exécuté, lesquels ont été inscrits en application des articles 3 ou 4	Dans les 30 jours suivant la condition anormale ou le travail de maintenance	La personne responsable de l'inscription en application des articles 3 ou 4

**25. The heading before section 701.17 of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

Espace aérien à spécifications canadiennes de performances minimales de navigation (CMNPS) ou espace aérien à spécifications Atlantique Nord de performances minimales de navigation (NAT-MNPS)

COMING INTO FORCE

**26. These Regulations come into force on June 30, 2006.**

**25. L'intertitre précédant l'article 701.17 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Espace aérien à spécifications canadiennes de performances minimales de navigation (CMNPS) ou espace aérien à spécifications Atlantique Nord de performances minimales de navigation (NAT-MNPS)

ENTRÉE EN VIGUEUR

**26. Le présent règlement entre en vigueur le 30 juin 2006.**

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT**

*(This statement is not part of the Regulations.)*

**Description**

*General*

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, VI and VII)* include amendments to remedy the omission of certain definitions and to revise others; to remove ambiguities and correct omissions from the regulations pertaining to the conduct of special aviation events and balloon operations; to revise the requirements pertaining to entries in and retention of aircraft journey logs and technical records, and additional miscellaneous amendments. Part I of the *Canadian Aviation Regulations (CARs)* contains administrative provisions and definitions of general application to all parts of the CARs. Part VI deals with the general operating and flight rules which apply to all aircraft operations, both commercial and private. Part VII contains the conditions under which commercial air services may be operated.

The existing regulations to which amendments are made are listed in the following table.

<b>Part I</b>	<b>General Provisions</b>
Subpart 1 of Part I (Subpart 101)	Interpretation
101.01	Interpretation
Subpart 3 of Part I (Subpart 103)	Administration and Compliance
Subpart 103 Schedule	Designated Provisions
<b>Part VI</b>	<b>General Operating and Flight Rules</b>
Subpart 0 of Part VI (Subpart 600)	Interpretation
600.01	Interpretation
Subpart 1 of Part VI (Subpart 601)	Airspace
601.01	Airspace Structure
601.03	Transponder Airspace
Subpart 2 of Part VI (Subpart 602)	Operating and Flight Rules
602.22	Towing
602.25	Entering or Leaving an Aircraft in Flight
602.60	Requirements for Power-driven Aircraft
602.77	Requirement to File an Arrival Report

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)*

**Description**

*Généralités*

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I, VI et VII)* comprend des modifications ayant les objectifs suivants : ajouter certaines définitions omises et en modifier d'autres; lever des ambiguïtés et combler des lacunes dans la réglementation visant la tenue de manifestations aéronautiques spéciales et l'utilisation de ballons; réviser les exigences se rapportant aux inscriptions dans les carnets de route et les dossiers techniques et leur conservation; enfin, traiter de certaines autres modifications diverses. La partie I du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)* renferme des dispositions administratives et des définitions dont le champ d'application général couvre la totalité des parties du RAC. Quant à la partie VI, elle traite des règles générales d'utilisation et de vol qui s'appliquent aux aéronefs utilisés aussi bien sur une base commerciale que privée. La partie VII comprend les conditions en vertu desquelles les services aériens commerciaux peuvent être utilisés.

Le tableau suivant dresse la liste des dispositions modifiées.

<b>Partie I</b>	<b>Dispositions générales</b>
Sous-partie 1 de la partie I (Sous-partie 101)	Définitions
101.01	Définitions
Sous-partie 3 de la partie I (Sous-partie 103)	Administration et application
Sous-partie 103 Annexe	Textes désignés
<b>Partie VI</b>	<b>Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs</b>
Sous-partie 0 de la partie VI (Sous-partie 600)	Définitions
600.01	Définitions
Sous-partie 1 de la partie VI (Sous-partie 601)	Espace aérien
601.01	Structure de l'espace aérien
601.03	Espace aérien à utilisation de transpondeur
Sous-partie 2 de la partie VI (Sous-partie 602)	Règles d'utilisation et de vol
602.22	Remorquage
602.25	Monter à bord d'un aéronef ou quitter un aéronef en vol
602.60	Exigences relatives aux aéronefs entraînés par moteur
602.77	Exigences relatives au dépôt d'un compte rendu d'arrivée

602.117	Special VFR Flight
602.125	Enroute IFR Position Reports
<u>Subpart 3 of Part VI (Subpart 603)</u>	<u>Special Flight Operations</u>
603.02	Issuance of Special Flight Operations Certificate – Special Aviation Event
603.05	Event Management
603.06	Participant Qualifications
603.07	Distance or Altitude from Spectators
603.25	External Carriage of Passengers
603.26	Leaving a Balloon in Flight
<u>Subpart 5 of Part VI (Subpart 605)</u>	<u>Aircraft Requirements</u>
605.15	Power-driven Aircraft – VFR OTT
605.16	Power-driven Aircraft – Night VFR
605.25	General Use of Safety Belts and Restraint Systems
605.35	Transponder and Automatic Pressure-altitude Reporting Equipment
605.41	Standby Attitude Indicator
605.94	Journey Log Requirements
Subpart 605 Schedule I	Journey Log
Subpart 605 Schedule II	Technical Record for an Airframe, Engine, Propeller or Component
<b><u>Part VII</u></b>	<b><u>Commercial Air Services</u></b>
<u>Subpart 1 of Part VII (Subpart 701)</u>	<u>Foreign Air Operations</u>
701.17	Canadian Minimum Navigation Performance Specifications (CMNPS) or North Atlantic Minimum Navigation Performance Specifications (NAT-MNPS) Airspace

602.117	Vol VFR spécial
602.125	Compte rendu de position IFR en route
<u>Sous-partie 3 de la partie VI (Sous-partie 603)</u>	<u>Opérations aériennes spécialisées</u>
603.02	Délivrance du certificat d'opérations aériennes spécialisées – Manifestation aéronautique spéciale
603.05	Gestion des manifestations
603.06	Qualifications des participants
603.07	Distance ou altitude à maintenir par rapport aux spectateurs
603.25	Transport externe de passagers
603.26	Quitter un ballon en vol
<u>Sous-partie 5 de la partie VI (Sous-partie 605)</u>	<u>Exigences relatives aux aéronefs</u>
605.15	Aéronefs entraînés par moteur – Vol VFR OTT
605.16	Aéronefs entraînés par moteur – Vol VFR de nuit
605.25	Ceintures de sécurité et ensembles de retenue - Utilisation générale
605.35	Transpondeur et équipement de transmission automatique d'altitude-pression
605.41	Indicateur d'assiette de secours
605.94	Exigences relatives aux carnets de route
Sous-partie 605 Annexe I	Carnet de route
Sous-partie 605 Annexe II	Dossier technique de la cellule, du moteur, de l'hélice ou d'un composant
<b><u>Partie VII</u></b>	<b><u>Services aériens commerciaux</u></b>
<u>Sous-partie 1 de la partie VII (Sous-partie 701)</u>	<u>Opérations aériennes étrangères</u>
701.17	Espace aérien canadien de spécifications de performances minimales de navigation (CMNPS) ou espace aérien de spécifications Atlantique Nord de performances minimales de navigation (NAT-MNPS)

*Specific*

Changes to Definitions

Changes to Part I *General Provisions* add definitions which were unintentionally omitted from the CARs, revise other definitions, and reflect revisions to the *Designated Airspace Handbook* (DAH) following the establishment of NAV CANADA. Changes in Part VI *General Operating and Flight Rules* consequent upon the revisions to the DAH redefine those types of airspace included in controlled airspace and in uncontrolled airspace and the compulsory reporting points over which position reports are required from pilots operating under Instrument Flight Rules (IFR). Also, one definition relating to balloon operations is transferred from Part VI to Part I.

*Détails*

Modifications apportées aux définitions

Les modifications à la partie I *Dispositions générales* visent à ajouter des définitions omises par inadvertance dans le RAC, à réviser d'autres définitions et à refléter les révisions apportées au *Manuel des espaces aériens désignés* (DAH) à la suite de la mise sur pied de NAV CANADA. Les modifications apportées à la partie VI *Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs* et qui découlent des révisions apportées au DAH redéfinissent les types d'espace aérien faisant partie de l'espace aérien contrôlé et de l'espace aérien non contrôlé ainsi que les points de compte rendu obligatoire, au-dessus desquels les pilotes, évoluant selon les règles de vol aux instruments (IFR), sont tenus de faire des comptes rendus de position. Une définition relative au classement de ballons est aussi déplacée de la partie VI à la partie I.

**Part I General Provisions**

In the original promulgation of the CAR in October 1996, certain definitions which had been included in *Aeronautical Information Circular 1/93 Commercial Operations of Balloons* were overlooked. To remedy this omission, section 101.01 *Interpretation* is now amended to include the following definitions: “flight”, in respect of a balloon in free or tethered flight means the period of time between the moment when the balloon, including the envelope and basket, leaves a supporting surface and the moment it next comes to rest on landing; and “tethered flight”, in respect of a balloon, means flight while the balloon is attached to a supporting surface by a restraining device. For ease of reference, an existing definition related to balloon operations — “AX class”, a classification of balloons by size, as established by the Fédération aéronautique internationale (FAI) — is also placed in section 101.01. This definition was previously found in section 600.01 *Interpretation*. To eliminate this duplication, the definition of “AX class” is removed from section 600.01.

A new definition of “invited assembly of persons” as any number of persons who have been invited, by any means, to attend a special aviation event. The term excludes competition judges, the holder of a special flight operations certificate, members of a certificate holder’s staff and members of a participant’s support team, is added to section 101.01 to ensure consistency throughout those regulations and standards applicable to special aviation events.

An additional amendment revises the definition in section 101.01 for “model rocket”. The revision to “model rocket” increases the total impulse which may be generated by a model rocket from 80 newton-seconds to 160 newton-seconds and increases the gross weight allowed a model rocket from 500 grams (1.1 pounds) to 1 500 grams (3.3 pounds). This revision ensures the definition in the CARs corresponds to those used in other jurisdictions, both Canadian and international, which include the larger rockets in their definitions of “model rocket”. The definition of “model rocket” which was proposed in the *Canada Gazette*, Part I has been changed to refer to the impulse generated by “motors” rather than “engines”. Although these two words appear to be used interchangeably, “motors” is the more commonly used term among rocketry associations. This change to the definition of “model rocket” was necessary only in the English version. The French version remains unchanged from that published in the *Canada Gazette*, Part I.

A set of definitional changes in section 101.01 reflect revisions in the DAH which were necessitated by the promulgation of *The Civil Air Navigation Services Commercialization Act* which created NAV CANADA. The requirement that only information that is specifically required for the classification of airspace by the Governor in Council, in accordance with the *Aeronautics Act*, is to be published in the DAH necessitates these changes. The following table lists those definitions which are being modified and the new versions.

**Partie I Dispositions générales**

Au moment de l’entrée en vigueur de la version originale du RAC, à savoir en octobre 1996, certaines définitions qui figuraient dans la *Circulaire d’information aéronautique 1/93 (Exploitation commerciale des ballons)* ont été omises. C’est pour remédier à cette situation que le RAC 101.01 *Définitions* est actuellement modifié de façon à y ajouter les définitions suivantes : « vol » dans le cas d’un ballon libre ou d’un ballon captif, la période comprise entre le moment où le ballon, y compris l’enveloppe et la nacelle, quitte une surface d’appui et celui où il y retourne pour s’immobiliser à l’atterrissage; et « vol captif » dans le cas d’un ballon, vol pendant lequel le ballon est rattaché à une surface d’appui au moyen d’un dispositif de retenue. Pour faciliter les renvois, une définition existante portant sur l’utilisation des ballons, à savoir « classe AX » classement des ballons selon leurs dimensions, tel qu’il est établi par la Fédération aéronautique internationale (FAI), est également inscrite à l’article 101.01 du RAC. Auparavant, cette définition se trouvait à l’article 600.01 du RAC *Définitions*. Afin d’éliminer tout doublement, la définition de « classe AX » à l’article 600.01 du RAC est supprimée.

Une nouvelle définition de l’expression « rassemblement de personnes invitées » est créée, laquelle se définit comme un nombre quelconque de personnes invitées, par divers moyens, à assister à une manifestation aéronautique spéciale. Cette expression, qui exclut les juges de compétition, le titulaire d’un certificat d’opérations aériennes spécialisées et son personnel et les membres de l’équipe de soutien d’un participant, est ajoutée à l’article 101.01 du RAC, afin d’assurer une certaine cohérence tout au long du RAC et des normes connexes applicables aux manifestations aéronautiques spéciales.

Une autre modification concerne la révision de la définition de « modèle réduit de fusée » à l’article 101.01. La révision de ce terme augmente la poussée totale produite par un modèle réduit de fusée qui passera de 80 à 160 newtons-secondes, et la masse brute d’un tel dispositif augmente, passant de 500 grammes (1,1 livre) à 1 500 grammes (3,3 livres). Grâce à cette révision, la définition du RAC peut se comparer à celle utilisée par d’autres instances, tant canadiennes qu’internationales, lesquelles englobent de plus grosses fusées dans leur définition de « modèle réduit de fusée ». La définition de « modèle réduit de fusée » qui a été proposée dans la *Gazette du Canada* Partie I a été modifiée afin de désigner la poussée produite par les « moteurs » plutôt que par les « engins ». Bien que ces deux mots semblent interchangeables en usage courant, il reste que « moteurs » est le plus couramment utilisé par les associations fuséonautiques. Seule la version anglaise nécessitait cette modification de la définition de « modèle réduit de fusée ». La version française reste identique à celle ayant fait l’objet de la publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I.

Une série de modifications à des définitions à l’article 101.01 est effectuée de façon à tenir compte des révisions apportées au DAH, révisions devenues nécessaires à la suite de l’entrée en vigueur de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile* qui a donné naissance à NAV CANADA. La nécessité de procéder à ces modifications tient au fait que seuls les renseignements dont a expressément besoin la gouverneure en conseil aux fins de la classification de l’espace aérien, conformément à la *Loi sur l’aéronautique*, doivent maintenant figurer dans le DAH. Le tableau suivant énumère les définitions devant subir des modifications ainsi que les nouvelles versions.

Term	Previous Definition	Replacement Definition	Expression	Définition précédente	Nouvelle définition
Air route	the airspace within the boundaries or along the tracks specified in the DAH	the airspace identified as such within the boundaries or along the tracks specified (a) in the case of controlled airspace, in the DAH, or (b) in the case of uncontrolled airspace, on an aeronautical chart.	Route aérienne	Espace aérien situé dans les limites ou le long des routes précisées dans le DAH.	L'espace aérien désigné comme tel et situé dans les limites ou le long des routes précisées : a) dans le cas de l'espace aérien contrôlé, dans le DAH; b) dans le cas de l'espace aérien non contrôlé, sur une carte aéronautique.
Airway	the airspace within the boundaries or along the tracks specified in the DAH and within which air traffic control service is provided	the controlled airspace identified as such within the boundaries or along the tracks specified in the DAH	Voie aérienne	Espace aérien situé dans les limites ou le long des routes précisées dans le DAH, dans lequel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré.	L'espace aérien contrôlé désigné comme tel et situé dans les limites ou le long des routes précisées dans le DAH
Arctic Control Area	the controlled airspace within the Northern Domestic Airspace, so specified, and delineated in the DAH	Delete entire definition	Région de contrôle de l'Arctique	Espace aérien contrôlé, compris dans l'espace aérien intérieur du Nord, qui est précisé comme tel et délimité dans le DAH.	Supprimer la définition au complet.
Control area	the controlled airspace that is specified as the Northern Control Area or the Southern Control Area in the DAH and that extends upwards vertically from a specified altitude or a specified pressure-altitude	the controlled airspace within Canadian Domestic Airspace that is specified as the Arctic Control Area, the Northern Control Area or the Southern Control Area in the DAH and that extends upwards vertically from a specified altitude or a specified pressure-altitude	Région de contrôle	Espace aérien contrôlé précisé comme région de contrôle du nord ou région de contrôle du sud dans le DAH, qui s'étend verticalement vers le haut à partir d'une altitude ou d'une altitude-pression précisée.	L'espace aérien contrôlé qui est situé dans l'espace aérien intérieur canadien et est précisé comme la région de contrôle de l'Arctique, la région de contrôle du Nord ou la région de contrôle du Sud dans le DAH et qui s'étend verticalement et vers le haut à partir d'une altitude ou d'une altitude-pression précisée.
Minimum enroute altitude	the lowest altitude above sea level (ASL) that is specified in the DAH for a designated area or between fixes on airways or air routes, that assures acceptable navigational signal coverage and that meets the obstruction clearance criteria.	Delete entire definition	Altitude minimale en route	L'altitude ASL la plus basse précisée dans le DAH, soit pour une zone désignée, soit entre deux points de repère sur une voie aérienne ou une route aérienne, qui permet une réception acceptable des signaux de navigation et qui satisfait aux critères de franchissement d'obstacles.	Supprimer la définition au complet.
MOCA or Minimum obstruction clearance altitude	the altitude ASL that will ensure that an IFR aircraft will be clear of the highest obstacle within an airway or air route	the altitude ASL that is specified on an IFR chart between fixes on an airway, on a fixed RNAV route or on an air route and that meets the IFR obstruction clearance requirements	MOCA ou altitude minimale de franchissement d'obstacles	L'altitude ASL qui assure à l'aéronef IFR le franchissement de l'obstacle le plus élevé lorsque l'aéronef est sur une voie aérienne ou une route aérienne.	L'altitude ASL qui est précisée sur une carte IFR entre les points de repère sur une voie aérienne, une route RNAV fixe ou une route aérienne et qui satisfait aux exigences de franchissement d'obstacles IFR.
Terminal control area	an airspace of fixed dimensions that is so specified in the DAH and within which an air traffic control service for IFR flights is provided	controlled airspace that is established in the vicinity of a major aerodrome and within which an air traffic control service is provided based on the airspace classification	Région de contrôle terminal	Espace aérien de dimensions fixes, précisé comme tel dans le DAH, à l'intérieur duquel est fourni un service du contrôle de la circulation aérienne pour les vols IFR.	Espace aérien contrôlé qui est établi dans le voisinage d'un aéroport important et à l'intérieur duquel un service de contrôle de la circulation aérienne est assuré selon la classification de l'espace aérien.

A new definition is added for “transponder airspace” as “controlled airspace consisting of the airspace referred to in section 601.03, within which the aircraft equipment requirements prescribed in section 605.35 apply”.

Une nouvelle définition est ajoutée portant sur l'expression « espace aérien à utilisation de transpondeur », à savoir « espace aérien contrôlé qui est constitué de l'espace aérien visé à l'article 601.03 et à l'intérieur duquel s'appliquent les exigences relatives à l'équipement d'aéronef prévues à l'article 605.35 ».

Changes to the Schedule – *Designated Provisions* which is attached to Subpart 103 *Administration and Compliance* make corrections to allow for the renumbering of existing provisions and introduce maximum penalties which may be assessed for non-compliance with new sections in this amendment to the CARs.

**Part VI General Operating and Flight Rules**

As noted in the above discussion of the definition of “AX class”, an amendment removes that definition from section 600.01 *Interpretation* to avoid duplication.

In line with the above airspace and altitude definitions, section 601.01 *Airspace Structure* is revised to make the following changes.

CAR 601.01 Subsection	Change
Subsection (1)	Add low level airspace, fixed RNAV routes and military terminal control areas to the list of types of controlled airspace.
Subsection (2)	Add high level airspace, low level airspace and fixed RNAV routes to the list of types of uncontrolled airspace.
Subsection (3)	Enable the horizontal and vertical limits of a high level air route, a low level air route and an uncontrolled fixed RNAV route to be as specified on an aeronautical chart or, in any other case, those specified in the DAH.
Subsection (4)	Remove from the types of areas, zones, regions and points, the geographical locations and horizontal and vertical limits of which are specified in the DAH: holding points; reporting points; intersections; control towers, and military terminal control areas.
Subsection (4)	Add to the types of areas, zones, regions and points, the geographical locations and horizontal and vertical limits of which are specified in the DAH: Canadian Domestic Airspace; Canadian minimum navigation performance specifications (CMNPS) airspace; CMNPS transition area; reduced vertical separation minimum (RVSM) airspace; required navigation performance capability (RNP) airspace, and transponder airspace.

These changes are not intended to affect the dimensions or types of airspace to which different classifications and usages are applied but solely to reflect requirements, necessary as a result of the reallocation of responsibility and control over information published in the DAH, which stemmed from the creation of NAV CANADA.

Section 601.03 *Transponder Airspace* is revised to specify that transponder airspace includes all Class A, B and C airspace as specified in the DAH. Previous to this amendment, this section referred only to all Class A, B and C airspace and did not explicitly include the condition that they must be specified in the DAH.

An editorial amendment to section 605.35 *Transponder and Automatic Pressure-altitude Reporting Equipment* changes the reference to the airspace within which a transponder and

Les modifications apportées à l’annexe – *Textes désignés*, laquelle est jointe à la sous-partie 103, *Administration et application*, permettent de faire les corrections nécessaires à la renumérotation des dispositions actuelles et d’indiquer les amendes maximales qui pourront être imposées en cas de non-respect des nouveaux articles dans la présente modification apportée au RAC.

**Partie VI Règles générales d’utilisation et de vol des aéronefs**

Tel que mentionné dans la discussion qui précède au sujet de la définition de la « classe AX », une modification supprime cette définition à l’article 600.01 *Définitions* afin d’éviter un dédoublement.

Par souci de cohérence avec les définitions formulées précédemment sur l’espace aérien et l’altitude, l’article 601.01 du RAC *Structure de l’espace aérien* est révisé de façon à intégrer les modifications suivantes :

RAC 601.01	Modification
Paragraphe (1)	Ajouter l’espace aérien inférieur, les routes RNAV fixes et les régions de contrôle terminal militaire à la liste des types d’espaces aériens contrôlés.
Paragraphe (2)	Ajouter l’espace aérien supérieur, l’espace aérien inférieur et les routes RNAV fixes à la liste des types d’espaces aériens non contrôlés.
Paragraphe (3)	Permettre que les limites horizontales et verticales d’une route aérienne de l’espace aérien supérieur, d’une route aérienne inférieure et d’une route RNAV fixe non contrôlée soient celles précisées sur une carte aéronautique, ou dans les autres cas, celles précisées dans le DAH.
Paragraphe (4)	Supprimer, parmi les types d’aires, de zones, de régions et de points dont la position géographique et les limites horizontales et verticales sont indiquées dans le DAH, les éléments suivants : les points d’attente, les points de compte rendu, les intersections, les tours de contrôle et les régions de contrôle terminal militaire.
Paragraphe (4)	Ajouter, parmi les types d’aires, de zones, de régions et de points dont la position géographique et les limites horizontales et verticales sont indiquées dans le DAH, les éléments suivants : l’espace aérien intérieur canadien, l’espace aérien à spécifications canadiennes de performances minimales de navigation (CMNPS), la zone de transition aux canadienne de spécifications de performances minimales de navigation (CMNPS), l’espace aérien à minimum réduit d’espacement vertical (RVSM), l’espace aérien de performances minimales de navigation requises (RNP), et l’espace aérien à utilisation de transpondeur.

Ces modifications n’ont pas pour objet de modifier les dimensions ou les types d’espaces aériens pour lesquels s’appliquent différentes classifications et utilisations, mais simplement de tenir compte des exigences rendues nécessaires à la suite du transfert de la responsabilité et de la surveillance des renseignements publiés dans le DAH, opération découlant de la création de NAV CANADA.

L’article 601.03 *Espace aérien d’utilisation de transpondeur* est modifié afin de préciser que l’espace aérien à utilisation de transpondeur comprend l’espace aérien de classes A, B et C tel que précisé dans le DAH. Avant de procéder à cette modification, cet article visait uniquement l’espace aérien de classes A, B et C et ne comprenait pas de façon explicite la condition qu’elles doivent être précisées dans le *Manuel des espaces aériens désignés*.

Une modification rédactionnelle de l’article 605.35 *Transpondeur et équipement de transmission automatique d’altitude* change la référence à l’espace aérien à l’intérieur duquel

automatic pressure-altitude reporting equipment is required for aircraft other than a balloon or a glider to refer to transponder airspace rather than, as previously, to airspace referred to in section 601.03.

A change to the text of 602.125 *Enroute IFR Position Reports* requires the pilot-in-command of an IFR aircraft to transmit position reports over compulsory reporting points specified on an IFR chart rather than as specified in the DAH, unless advised by the appropriate air traffic control unit that the aircraft has been radar-identified.

#### Conduct of Special Aviation Events and of Balloon Operations

Amendments to regulations in both Subpart 602 *Operating and Flight Rules* and Subpart 603 *Special Flight Operations* refer to the conduct of special aviation events and of balloon operations.

#### Special Aviation Events

Special aviation events are defined as “an air show, a low-level air race, an aerobatic competition, a fly-in or a balloon festival”. For the conduct of any event of a type of those listed, the sponsor must apply to the Minister for a Special Flight Operations Certificate — Special Aviation Event for the specific type of event. Each event for which a certificate is granted must be conducted in accordance with the standards set forth for that type of event in *Special Flight Operations Standards*. As well, there are miscellaneous special flight operations, not included in the above definition, which a Special Flight Operations Certificate may be applied for and which must also be conducted in accordance with the relevant requirements in the *Special Flight Operations Standards*. Examples of these miscellaneous special flight operations include but are not limited to: aerial application, aerial inspection or aerial photography not conducted under Part VII *Commercial Air Service Operations* at altitudes or distances from obstacles, persons, vehicles, vessels or structures less than those specified in paragraph 602.14(2)(a); and the operation of an unmanned air vehicle.

Amendments which affect the conduct of special aviation events are made to section 603.02 *Issuance of Special Flight Operations Certificate – Special Aviation Event*, section 603.05 *Event Management*, section 603.06 *Participant Qualifications* and section 603.07 *Distance or Altitude from Spectators*.

The change to section 603.02 *Issuance of Special Flight Operations Certificate – Special Aviation Event* adds a provision that the Minister must receive an application for a special flight operations certificate — special aviation event within the time limits specified in the Standards as well as in the required form and manner before issuing the certificate. The amendment to section 603.05 *Event Management* adds a provision that the person conducting a special aviation event must have a management

un transpondeur et un équipement de transmission automatique d'altitude-pression est requis pour des aéronefs, autre qu'un ballon ou un planeur, pour faire référence à un espace aérien à utilisation de transpondeur au lieu de la référence précédente à l'espace aérien visé à l'article 601.03.

En vertu d'une modification apportée au libellé de l'article 602.125 *Compte rendu de position IFR en route*, le commandant de bord d'un aéronef IFR est tenu de transmettre un compte rendu de position au-dessus d'un point de compte rendu obligatoire, précisé sur une carte IFR plutôt que dans le DAH, à moins qu'il n'ait été informé par l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente que l'aéronef a été identifié au radar.

#### Tenue de manifestations aéronautiques spéciales et utilisation de ballons

Les modifications à la réglementation, qu'il s'agisse de la sous-partie 602 de la partie VI *Règles d'utilisation et de vol* ou de la sous-partie 603 de la partie VI *Opérations aériennes spécialisées* portent sur la tenue de manifestations aéronautiques spéciales et sur l'utilisation de ballons.

#### Manifestations aéronautiques spéciales

D'après la définition, une manifestation aéronautique spéciale est « un spectacle aérien, une course aérienne à basse altitude, une compétition d'acrobaties aériennes, un rassemblement d'aéronefs ou un festival de ballons ». Pour pouvoir tenir une manifestation faisant partie de l'un ou l'autre des divers types énumérés, l'organisateur doit demander au ministre un certificat d'opérations aériennes spécialisées - manifestation aéronautique spéciale pour la manifestation qu'il compte organiser. Toute manifestation pour laquelle un certificat est accordé doit se dérouler conformément aux normes pertinentes prévues dans les *Normes des opérations aériennes spécialisées*. De la même façon, il existe diverses opérations aériennes spécialisées ne figurant pas dans la définition précédente qui peuvent faire l'objet d'une demande de certificat d'opérations aériennes spécialisées et qui doivent, elles aussi, respecter les exigences pertinentes des *Normes des opérations aériennes spécialisées*. À titre d'exemple, on retrouve notamment dans ces diverses opérations aériennes spécialisées le traitement aérien, l'inspection aérienne ou la photographie aérienne qui ne sont pas effectués en vertu de la partie VII *Exploitation d'un service aérien commercial* à des altitudes ou des distances de obstacles, des personnes, des véhicules, des navires ou des structures, inférieures à celles précisées à l'alinéa 602.14(2)(a) du RAC; l'utilisation de véhicule aérien sans équipage faisant aussi partie de cette catégorie.

Des modifications concernant la tenue de manifestations aéronautiques spéciales sont effectuées à l'article 603.02 du RAC *Délivrance du certificat d'opérations aériennes spécialisées – manifestation aéronautique spéciale*, à l'article 603.05 du RAC *Gestion des manifestations*, à l'article 603.06 du RAC *Qualifications des participants* et à l'article 603.07 du RAC *Distance ou altitude à maintenir par rapport aux spectateurs*.

La modification apportée à l'article 603.02 du RAC *Délivrance du certificat d'opérations aériennes spécialisées – manifestation aéronautique spéciale* comprend l'ajout d'une disposition indiquant que le ministre doit recevoir une demande pour l'obtention d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées — manifestation aéronautique spéciale, dans les délais prévus par les normes selon la forme et la manière exigées, avant la délivrance du certificat. La modification apportée à l'article 603.05 *Gestion des*

organization that is capable of exercising supervision and operational control over personnel involved in the conduct of the special aviation event whose duties and responsibilities are specified in the *Special Flight Operations Standards*.

Section 603.06 *Participant Qualifications* requires a person operating an aircraft in a special aviation event to meet the eligibility requirements and to be authorized to participate under a Special Flight Operations Certificate — Special Aviation Event. Prior to this amendment, this section did not address the need for aircraft which are being flown in a special aviation event to meet the aircraft eligibility requirements specified in the *Special Flight Operations Standards* and to be authorized to participate by the Special Flight Operations Certificate — Special Aviation Event. The amendment to section 603.06 rectifies this omission. The requirement for a participant aircraft in a special aviation event to be identified and to satisfy certain requirements was found in *Air Navigation Order* (ANO) V, No 30 *Order Respecting Special Aviation Events Safety* prior to the introduction of the *Canadian Aviation Regulations* in October 1996 but was unintentionally omitted from the CARs. The heading introducing section 603.06 is changed to *Participant and Aircraft Eligibility* to reflect the changed contents of this section.

The *Special Flight Operations Standards* specify minimum distances from or altitudes above designated spectator areas, unofficial spectator areas, built-up areas or occupied buildings at which aircraft participating in special aviation events must be operated. The wording of section 603.07 *Distance or Altitude from Spectators* referred to minimum distances from or altitudes above a spectator enclosure or unofficial secondary spectator area. The amendment revises the wording of section 603.07 to refer to “a spectator area, a built-up area or an occupied building” to reflect the wording used in the standards to establish the minimum distance and altitude requirements. The heading introducing section 603.07 is amended to *Minimum Safety Distances and Altitudes*.

#### Balloon Operations

Amendments to section 603.25 *External Carriage of Passengers*, section 603.26 *Leaving a Balloon in Flight* and section 602.25 *Entering or Leaving an Aircraft in Flight* remove conditions which allowed the carriage of passengers outside the basket in balloon operations. When these Regulations were drafted, prior to implementation of the CAR in October 1996, it was intended to provide detailed regulatory support in the form of a standard which would specify the conditions under which carriage of passengers outside the basket in balloon operations could be conducted. However, the frequency with which this type of operation has taken place has not increased to the level expected

*manifestations* comprend l'ajout d'une disposition indiquant que la personne qui dirige une manifestation aéronautique spéciale et dont les fonctions et responsabilités sont précisés dans les *Normes des opérations aériennes spécialisées*, doit avoir une structure de gestion qui permet d'exercer la surveillance et le contrôle d'exploitation du personnel participant à la tenue de la manifestation aéronautique spéciale dont les tâches et responsabilités sont précisées dans les *Normes et procédures régissant les opérations aériennes spécialisées*.

Dans sa formulation, l'article 603.06 du RAC *Qualifications des participants* oblige une personne, utilisant un aéronef dans une manifestation aéronautique spéciale, à respecter les critères d'admissibilité et à être autorisée à participer aux termes d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées — manifestation aéronautique spéciale. Avant de procéder à cette modification, cet article ne tenait pas compte de la nécessité que l'aéronef, utilisé durant une manifestation aéronautique spéciale, respecte les exigences d'admissibilité énoncées dans les *Normes des opérations aériennes spécialisées* et qu'il soit autorisé à y participer aux termes du certificat d'opérations aériennes spécialisées — manifestation aéronautique spéciale. La modification apportée à l'article 603.06 du RAC corrige cette omission. Avant l'entrée en vigueur du RAC en octobre 1996, l'obligation d'identifier un aéronef participant à une manifestation aéronautique spéciale et le respect de certaines autres exigences se trouvaient dans l'Ordonnance sur la navigation aérienne (ONA) de la série V, n° 30 *Ordonnance sur la sécurité aéronautique (manifestation spéciale)*, mais ces conditions ont été omises involontairement dans le RAC. L'intertitre précédant l'article 603.06 du RAC est remplacé par *Admissibilité des participants et des aéronefs* afin de refléter les modifications apportées au contenu de l'article.

Les *Normes des opérations aériennes spécialisées* précisent les distances et les altitudes minimales que doivent maintenir les aéronefs qui participent à des manifestations aéronautiques spéciales, par rapport aux zones réservées aux spectateurs, aux zones non officielles de spectateurs, aux zones bâties et aux immeubles occupés. Le libellé de l'article 603.07 du RAC *Distance ou altitude à maintenir par rapport aux spectateurs* faisait état de distances ou d'altitudes minimales à maintenir par rapport à une enceinte réservée aux spectateurs ou à une zone de spectateurs secondaire non officielle. La modification consiste à réviser le libellé de l'article 603.07 du RAC de façon à y inclure « une zone de spectateurs, une zone bâtie ou un immeuble occupé », dont cette terminologie est reflétée dans les *Normes et procédures régissant les opérations aériennes spécialisées* énonçant les exigences en matière de distances et d'altitudes minimales. L'intertitre précédant l'article 603.07 du RAC est modifié pour qu'il s'intitule *Distances et altitudes de sécurité minimales en matière de sécurité*.

#### Utilisation de ballons

Les modifications apportées à l'article 603.25 du RAC *Transport externe de passagers*, à l'article 603.26 du RAC (*Quitter un ballon en vol*) et à l'article 602.25 du RAC *Monter à bord d'un aéronef ou quitter un aéronef en vol* suppriment les conditions permettant le transport de passagers à l'extérieur de la nacelle pendant l'utilisation d'un ballon. Au moment de la rédaction de cette réglementation, avant l'entrée en vigueur du RAC en octobre 1996, il avait été prévu de fournir des dispositions réglementaires détaillées, sous la forme d'une norme qui viendrait expliciter les conditions entourant le transport de passagers à l'extérieur de la nacelle pendant l'utilisation d'un ballon. Toutefois, la

prior to 1996. Consequently, the diversion of scarce resources from regulatory oversight of other aviation activities into the development of a supporting standard for external carriage of passengers in balloon operations cannot be justified. Prior to the introduction of the CARs, the few requests which were received for permission to conduct activities which required external carriage of passengers in balloon operations were authorized by means of exemptions which specified the compliance conditions for each request. Transport Canada intends to continue to handle these infrequent requests in this manner. Therefore, the provisions which allowed balloon operations with passengers carried outside the basket are deleted from section 603.25. The heading introducing section 603.25 is changed from "External Carriage of Passengers" to "Carriage of Passengers". Section 603.26 *Leaving a Balloon in Flight* is no longer needed and is deleted. Section 602.25 *Entering or Leaving an Aircraft in Flight* is amended to replace the wording, which enabled a pilot-in-command to allow a person to enter or leave a balloon in flight, with that which enables the pilot-in-command to grant permission to enter or leave other types of aircraft in flight, if it is allowed in accordance with Part VII or if the flight is authorized in accordance with section 603.02 *Issuance of a Special Flight Operations Certificate - Special Aviation Event* or section 603.67 *Issuance of Special Flight Operations Certificate*.

#### Entries in and Retention of Aircraft Journey Logs and Technical Records

Several amendments to section 605.94 *Journey Log Requirements* and Schedule I *Journey Log* and Schedule II *Technical Record for an Airframe, Engine, Propeller or Component of Subpart 605 Aircraft Requirements* clarify aspects of the record keeping requirements for maintaining technical records for aircraft. The journey log is considered a part of the set of technical records for each aircraft although there are specific regulations addressing requirements for entries in the journey log as distinct from the remaining components of the set of technical records.

For each aircraft, the aircraft owner is required to maintain a set of records which contain the maintenance and operational history. These records are kept in an aircraft journey log and in separate technical records for the airframe, each installed engine and each variable-pitch propeller. There may also be separate technical records for each component installed in an airframe, engine or propeller. For a balloon or a glider separate technical records are not required and all entries may be kept in the journey log for the aircraft. In addition, an empty weight and balance report must be kept for each aircraft except where otherwise provided for under the terms of a fleet empty weight and balance program which has been approved as satisfying the requirements of the *Commercial Air Service Standards*.

An amendment to section 605.94 *Journey Log Requirements* removes the requirement to retain every entry in a journey log for a Canadian registered aircraft for no less than three years, when

fréquence de ce genre d'exploitation n'a pas augmenté au niveau prévu avant 1996. Par conséquent, il serait injustifié de détourner une partie des moyens limités des services de surveillance réglementaire d'autres activités aéronautiques pour les consacrer à la préparation d'une norme traitant du transport externe de passagers lors de l'utilisation d'un ballon. Avant l'entrée en vigueur du RAC, les quelques demandes de permission, prévoyant le transport de passagers à l'extérieur de la nacelle d'un ballon, ont été autorisées au moyen d'exemptions énonçant les conditions à respecter, propres à chaque demande. Transports Canada a l'intention de continuer à traiter ces demandes plutôt rares de la même façon. Ainsi, les dispositions de l'article 603.25 du RAC qui permettaient le transport de passagers à l'extérieur de la nacelle pendant l'utilisation d'un ballon sont supprimées. L'inter-titre précédant l'article 603.25 du RAC « Transport externe de passagers » est modifié pour qu'il s'intitule « Transport de passagers ». Quant à l'article 603.26 du RAC *Quitter un ballon en vol*, il n'a plus de raison d'être et est supprimé. De son côté, l'article 602.25 du RAC *Monter à bord d'un aéronef ou quitter un aéronef en vol* est modifié afin que son libellé, qui permettait au commandant de bord d'autoriser une personne à monter à bord d'un ballon ou à quitter un ballon en vol, soit remplacé par celui qui permet au commandant de bord d'accorder la permission de monter à bord d'autres types d'aéronefs ou de quitter d'autres types d'aéronefs, si cela est permis en vertu de la partie VII du RAC ou si le vol est autorisé en vertu des articles 603.02 *Délivrance du certificat d'opérations aériennes spécialisées - Manifestation aéronautique spéciale* ou 603.67 *Délivrance du certificat d'opérations aériennes spécialisées*.

#### Inscriptions dans les carnets de route et les dossiers techniques des aéronefs et durée de conservation de ces documents

Plusieurs modifications apportées à l'article 605.94 du RAC *Exigences relatives aux carnets de route* ainsi qu'à l'annexe I (*Carnet de route*) et à l'annexe II (*Dossier technique de la cellule, du moteur, de l'hélice ou d'un composant*) de la sous-partie 605 *Exigences relatives aux aéronefs* clarifient certains points entourant les exigences relatives aux dossiers quant à la tenue des dossiers techniques des aéronefs. Si le carnet de route est censé faire partie intégrante de l'ensemble des dossiers techniques de chaque aéronef, il existe néanmoins des dispositions réglementaires précises traitant des inscriptions à faire dans le carnet de route qui sont distinctes de celles des autres éléments constituant les dossiers techniques.

Le propriétaire de tout aéronef est tenu de posséder un ensemble de dossiers qui renferment les antécédents de maintenance et d'utilisation. Ces dossiers sont conservés dans un carnet de route d'aéronef et dans des dossiers techniques séparés pour chaque cellule, chaque moteur installé et chaque hélice à pas variable. Il peut également y avoir des dossiers techniques distincts pour chaque composant installé sur une cellule, un moteur ou une hélice. Dans le cas d'un ballon ou d'un planeur, la présence de dossiers techniques distincts n'est pas obligatoire et toutes les inscriptions peuvent être faites dans le carnet de route de l'aéronef. De plus, il doit y avoir un devis de masse à vide et de centrage pour chaque aéronef, sauf dans les cas où ces renseignements sont fournis dans le cadre d'un programme de contrôle de la masse à vide et du centrage de la flotte approuvé, conformément aux exigences des *Normes de service aérien commercial*.

Une modification apportée à l'article 605.94 du RAC *Exigences relatives aux carnets de route*, ne rend plus nécessaire le fait de conserver toute inscription faite dans le carnet de route d'un

the journey log is used to record the particulars of aircraft flight time. A requirement to keep such entries for no less than one year remains.

Schedule I *Journey Log* sets forth the particulars of the items to be recorded in the journey log, the time at which each item is to be recorded and the person responsible for making the entries. Amendments introduce two new items into Schedule I. The consequential renumbering to accommodate these items and some minor editorial changes are also made.

One of the new items (numbered 3 in the amended Schedule) is not, in fact, a new requirement but a clarification to an existing requirement. Item 2, in the pre-amended Schedule, along with requirements pertaining to weight and balance records, included a requirement to enter the particulars in the journey log of a change to the flight authority where the aircraft had been operating with an additional flight authority. (A flight authority is a document attesting to the airworthiness of the aircraft. An additional flight authority allows an aircraft to be operated although it may no longer entirely conform to the conditions of the flight authority previously issued for the aircraft.) This requirement is removed from amended item 2 and assigned a separate number. The requirements that the particulars must be entered in the journey log when the flight authority in effect is changed and that the person making the change of flight authority is responsible for entering the details in the journey log are specified.

Pre-amendment item 8 (renumbered as item 9) is reworded to clearly require the entry of particulars of a defect that has become apparent during flight operations and to require the pilot-in-command to make the entry. This revision necessitates a new item (numbered 10) to require the entry in the journey log (where no technical dispatch procedure is in place under Part VII *Commercial Air Services*) of the particulars of any defect, other than one discovered during flight (for example, one revealed during routine maintenance or during the rectification of a known defect) that has not been rectified before the next flight of the aircraft. This entry must be made, by the person who discovered the defect, before the next flight. Thus, the pilot-in-command who accepts the aircraft as fit for flight will be aware of outstanding maintenance items, which have not been corrected, whether they were revealed in flight or during a maintenance procedure.

Editorial changes include changes to item number 2 which remove the requirement to enter particulars of the aircraft empty weight and empty centre of gravity and changes to these when an approved fleet empty weight and balance control program is in place. A minor change to pre-amendment item 4 (newly numbered item 5) limits the time at which entry is required for scheduled maintenance actions to the completion of each "scheduled" maintenance action. The addition of "scheduled" to modify "action" makes it clear that these are the actions for which entries are required under this item rather than leaving a potentially ambiguous reference which could refer to all maintenance actions. Those non-scheduled actions for which entries are required are covered

aéronef immatriculé au Canada, pendant au moins trois ans, si le carnet de route sert à consigner les renseignements relatifs au temps de vol de l'aéronef. Cependant, il est encore obligatoire de conserver de telles inscriptions pendant au moins un an.

L'annexe I (*Carnet de route*) détaille les divers éléments qui doivent être inscrits dans le carnet de route, à quel moment ils doivent être inscrits ainsi que la personne qui doit se charger de faire les inscriptions. Les modifications ajoutent deux nouveaux articles à l'annexe I. Conséquence de ces ajouts, il y a eu une renumérotation accompagnée de quelques petits changements d'ordre rédactionnel.

Un des nouveaux articles (celui qui porte le numéro 3 dans l'annexe modifiée) n'est pas véritablement une nouveauté, mais il apporte plutôt un éclaircissement à une exigence déjà existante. Avant cette modification, l'article numéro 2 de l'annexe, de concert avec les exigences relatives aux dossiers de masse et centrage, obligeait à inscrire dans le carnet de route les renseignements entourant toute modification apportée à l'autorité de vol si une autorité de vol supplémentaire avait été délivrée à l'aéronef. (Une autorité de vol est un document attestant de l'état de navigabilité de l'aéronef. Une autorité de vol supplémentaire permet d'utiliser un aéronef, même si ce dernier ne satisfait peut-être plus entièrement aux conditions régissant l'autorité de vol qui lui a été délivrée auparavant). Cette exigence est supprimée de l'article numéro 2 modifié et a reçu un numéro distinct. Les exigences relatives à l'inscription de renseignements dans le carnet de route, en cas de modification à l'autorité de vol en vigueur, et celles précisant que la personne apportant la modification à l'autorité de vol est responsable de l'entrée des renseignements dans le carnet de route, sont précisées.

Avant cette modification, le libellé de l'article numéro 8 (qui porte maintenant le numéro 9) a été remanié de façon à exiger clairement l'inscription des renseignements entourant toute déféciosité devenue apparente pendant des opérations aériennes, inscription qui devra être faite par le commandant de bord. Cette révision nécessite un nouvel article (le numéro 10), à savoir l'obligation de faire une inscription dans le carnet de route (si aucune procédure de remise en service technique n'est établie en vertu de la partie VII - *Services aériens commerciaux*) donnant des renseignements sur toute déféciosité, autre que celles découvertes en vol (par exemple, une déféciosité découverte pendant des opérations de maintenance ordinaire ou au cours de la réparation d'une déféciosité connue), n'ayant pas été corrigée avant le prochain vol de l'aéronef. Pareille inscription doit être faite avant le prochain vol par la personne qui a découvert la déféciosité. Par conséquent, le commandant de bord qui accepte l'aéronef comme étant en bon état de vol, sera conscient des points de maintenance en suspens, n'ayant pas encore été corrigés, qu'ils aient été découverts en vol ou pendant des activités de maintenance.

Les modifications d'ordre rédactionnel comportent une modification à l'article numéro 2 qui supprime l'obligation d'inscrire des renseignements sur la masse à vide et le centre de gravité à vide d'un aéronef ainsi que les changements qui pourraient y être apportés, lorsqu'un programme de contrôle de la masse à vide et du centrage de la flotte approuvé est utilisé. Une petite modification apportée à la version antérieure de l'article numéro 4 (qui porte maintenant le numéro 5) limite, en cas de travaux de maintenance prévus, le temps accordé pour faire une inscription après que tout travail de maintenance « prévu » aura été effectué. L'ajout de l'adjectif « prévu » pour qualifier le mot « travail » permet de préciser qu'il s'agit bien de ce genre de travail qui

under other items in Schedule I. Editorial changes to pre-amendment item 5 (newly numbered 6) clarify that, when an abnormal occurrence requiring an entry in the journey log took place during maintenance, the operator of the aircraft at the time of the occurrence is required to enter the particulars in the journey log. In pre-amendment item 9 (newly numbered 11) the list of items in this Schedule for which particulars of maintenance action or elementary work performed must be entered is extended to encompass the newly added and numbered items and the person signing the maintenance release, where applicable, is made responsible for the entry.

Schedule II *Technical Record for an Airframe, Engine, Propeller or Component* of Subpart 605 sets forth the particulars which shall be recorded in the appropriate technical record, when the entry must be made and who is responsible for making the entry. Revisions are made to three existing items in this Schedule.

A change to item 2 of Schedule II requires the details outlining the scheduling provisions to be entered in the appropriate technical log for any airworthiness directive (AD) that is applicable to the airframe, engine, propeller or component or to any airframe, engine, propeller or component of the same type. This entry is required when the AD comes into effect. The owner of the aircraft is responsible for the entry. Previously, if a maintenance control system was in place under Subpart 604 *Private Operator Passenger Transportation* or Subpart 706 *Aircraft Maintenance Requirements for Air Operators*, an entry with respect to an airworthiness directive was not required in the technical record under Schedule II. Also, there was no requirement to make an entry outlining the scheduling provisions with respect to applicable airworthiness directives covering any airframe, engine, propeller or component of the same type. The effect of the change is to require an entry for any applicable airworthiness directive in all appropriate technical logs.

A revision to item 3 in Schedule II adds the words to require the particulars of any abnormal occurrence to be entered in the appropriate technical log. This change improves the clarity of what is required under this item where previously the wording referred to a requirement only to record the occurrence. Also, an editorial change to item 3 revises the reference to an item in Schedule I to address the renumbering of that Schedule as discussed above.

A change to item 5 in Schedule II allows 30 days for the entry of total air time and, where applicable, the number of operating cycles or landings since date of manufacture, which had been accumulated on the aeronautical product to which the record relates at the time of an abnormal occurrence or maintenance action recorded in the technical record under items 3 or 4 of this Schedule. Prior to this amendment, this information was required to be entered at the same time as the entry of the abnormal occurrence or the maintenance action.

nécessite une inscription en vertu de cet article, ce qui éliminera ainsi tout renvoi potentiellement ambigu à la totalité des travaux de maintenance. Les travaux de maintenance non prévus qui exigent des inscriptions sont couverts par d'autres articles de l'annexe I. Les modifications d'ordre rédactionnel apportées à la version antérieure de l'article numéro 5 (qui porte maintenant le numéro 6) énoncent plus clairement que, en cas de condition d'utilisation anormale nécessitant une inscription dans le carnet de route pendant la maintenance, c'est l'exploitant de l'aéronef au moment où se produit la condition qui est tenu d'inscrire les renseignements pertinents dans le carnet de route. Dans la version antérieure de l'article numéro 9 (qui porte maintenant le numéro 11), la liste des articles de la présente annexe, pour lesquels des renseignements sur un travail de maintenance ou des travaux élémentaires doivent être inscrits, est étendue de façon à englober les articles nouveaux et renumérotés, la personne signant la certification après maintenance étant, le cas échéant, devenu responsable de l'inscription.

L'annexe II (*Dossier technique de la cellule, du moteur, de l'hélice ou d'un composant*) de la sous-partie 605 énonce les renseignements qui doivent être inscrits dans le dossier technique pertinent, à quel moment l'inscription doit être faite et qui en est responsable. Des révisions sont effectuées aux trois articles actuels dans cette annexe.

En vertu d'une modification apportée à l'article numéro 2 de l'annexe II, il faut inscrire dans le carnet technique pertinent des renseignements sur le calendrier de maintenance concernant les consignes de navigabilité (CN) applicables à la cellule, au moteur, à l'hélice ou à un composant ainsi qu'à toute cellule, tout moteur, toute hélice ou tout composant du même type. Cette inscription est faite au moment de l'entrée en vigueur de la CN et la responsabilité en incombe au propriétaire de l'aéronef. Auparavant, si un système de contrôle de la maintenance avait été établi en vertu de la sous-partie 604 *Transport de passagers par un exploitant privé* ou de la sous-partie 706 *Exigences de maintenance des aéronefs pour les exploitants aériens*, il n'était pas obligatoire, aux termes de l'annexe II, de faire dans le dossier technique une inscription relative à une CN. De plus, rien n'obligeait à faire une inscription relative au calendrier de maintenance pour les consignes de navigabilité s'appliquant à une cellule, un moteur, une hélice ou un composant du même type. La modification apportée a comme conséquence de rendre obligatoire l'inscription de toute CN applicable dans tous les dossiers techniques pertinents.

La révision apportée à l'article 3 de l'annexe II permet l'ajout de mots rendant obligatoire l'inscription, dans le dossier technique pertinent, des renseignements entourant toute condition d'utilisation anormale. Cette modification énonce avec plus de clarté ce que cet article exige véritablement, le libellé précédent ne faisant état que de l'obligation de consigner la condition. De plus, une modification d'ordre rédactionnel apportée à l'article 3 modifie le renvoi à un article de l'annexe I, et ce, afin de tenir compte de la renumérotation des articles de cette annexe qui a été abordée précédemment.

Une modification à l'article 5 de l'annexe II accorde 30 jours pour inscrire le temps total dans les airs et, le cas échéant, le nombre de cycles d'utilisation ou d'atterrissages depuis la date de construction qu'a accumulés le produit aéronautique visé par l'inscription au moment où survient une condition d'utilisation anormale ou un travail de maintenance inscrit dans le dossier technique aux termes des articles 3 ou 4 de la présente annexe. Avant de procéder à cette modification, ces renseignements devaient être inscrits en même temps qu'étaient inscrits la condition d'utilisation anormale ou le travail de maintenance.

Miscellaneous Amendments

Of these amendments, four concern amendments to existing regulations under Subpart 602 *Operating and Flight Rules* and the others relate to existing regulations under Subpart 605 *Aircraft Requirements*.

Subpart 602 *Operating and Flight Rules*Section 602.22 *Towing*

An amendment to section 602.22 *Towing* allows ultra-light aeroplanes to perform towing operations if equipped with a tow hook and release control mechanism. Prior to this amendment, this section allowed aeroplanes to be used for towing if they were equipped with a tow hook and release control system that met the applicable standards of airworthiness. No mention was made of ultra-light aeroplanes. The addition extends the permission to perform towing operations, when appropriate safety conditions are respected, to pilots of ultra-light aeroplanes. This amendment corrects an inadvertent omission from the CARs whereby a policy authorizing the use of ultra-light aeroplanes to tow hang gliders for the purpose of hang glider flight instruction, which had been issued in March 1996 and which was intended to be formalized in the regulations, was overlooked.

Section 602.60 *Requirements for Power-Driven Aircraft*

The introduction of global positioning systems (GPS) and area navigation /flight management systems (RNAV/FMS) has brought with it the necessity for regulations to ensure that the information in the electronically stored databases upon which these systems depend is current and accurate. Although GPS has not been approved as the sole means of navigation under IFR flight, it is acceptable as a supplemental means navigation system under IFR. It is also acceptable for use for Visual Flight Rules (VFR) navigation including Visual Flight Rules Over-the-top (VFR OTT) and night VFR operations.

The amendments to section 602.60 take into account the requirements of the differing circumstances under which database dependent equipment may be used for navigation. For all operations conducted under IFR regulations or for operations conducted under Subpart 604 *Private Operator Passenger Transportation*, Subpart 702 *Aerial Work*, Subpart 703 *Air Taxi Operations*, Subpart 704 *Commuter Operations* or Subpart 705 *Airline Operations* under VFR OTT or night VFR regulations, and using database dependent navigation equipment, the current version of the database must be installed in the navigation equipment. For other operations (such as flight training or private recreational flights), conducted under VFR OTT regulations and using database dependent navigation equipment, only the current version of that information required for the route of the proposed flight and any probable diversionary route when using database-dependent navigation equipment has to be installed in the database. In practice, this will mean that a pilot who plans a flight under VFR OTT, using database dependent navigation equipment, and who is not operating under one of the specified Subparts of the CARs, will be required only to confirm that the information, in the database, which is intended to be used for the flight has not changed in any subsequent revision to that database.

Autres modifications

De ces modifications, quatre visent à modifier les dispositions actuelles de la sous-partie 602 *Règles d'utilisation et de vol* et les autres s'intéressent aux dispositions actuelles de la sous-partie 605 *Exigences relatives aux aéronefs*.

Sous-partie 602 *Règles d'utilisation et de vol*Article 602.22 du RAC *Remorquage*

Une modification à l'article 602.22 du RAC *Remorquage* permet aux avions ultra-légers d'effectuer des opérations de remorquage, s'ils sont équipés d'un crochet de remorquage doté d'un mécanisme de libération de remorquage. Avant de procéder à cette modification, le présent article permettait l'utilisation de certains avions pour le remorquage, s'ils étaient équipés d'un crochet de remorquage et d'un mécanisme de libération de remorquage, conformes aux normes de navigabilité applicables. Il n'y avait aucune mention sur les avions ultra-légers. L'ajout élargit l'autorisation d'effectuer des opérations de remorquage aux pilotes d'avions ultra-légers lorsque les conditions en matière de sécurité sont respectées. Cette modification corrige cette omission involontaire au RAC, par une politique autorisant l'utilisation d'avions ultra-légers pour remorquer des ailes libres à des fins de formation en vol, qui avait été mise en vigueur en mars 1996 et qui était censé être adoptée officiellement dans le règlement, mais qui a été ignorée.

Article 602.60 du RAC *Exigences relatives aux aéronefs entraînés par moteur*

À la suite de l'apparition des systèmes de positionnement mondial (GPS) et des systèmes de navigation de surface et de gestion de vol (RNAV/FMS), il a fallu que la réglementation veille à la mise à jour et à l'exactitude des renseignements se trouvant dans les bases de données électroniques sur lesquels se fient de tels systèmes. Bien que le GPS n'ait pas encore été autorisé à être l'unique moyen de navigation pendant un vol effectué selon les IFR, il est acceptable comme moyen de navigation d'appoint en IFR. Il est également acceptable en navigation selon les règles de vol à vue (VFR), y compris pendant des vols en VFR au-dessus de la couche (VFR OTT) et les vols VFR de nuit.

Les modifications apportées à l'article 602.60 du RAC tiennent compte des exigences propres aux diverses circonstances pendant lesquelles l'équipement tributaire de bases de données peut servir à la navigation. Pour tous les vols effectués en vertu de la réglementation propre aux règles IFR ou pour les vols effectués en vertu de la réglementation propre aux vols VFR OTT ou VFR de nuit de la sous-partie 604 *Transport de passagers par un exploitant privé*, de la sous-partie 702 *Opérations de travail aérien*, de la sous-partie 703 *Exploitation d'un taxi aérien*, de la sous-partie 704 *Exploitation d'un service aérien de navette* ou de la sous-partie 705 *Exploitation d'une entreprise de transport aérien* et faisant appel à de l'équipement de navigation tributaire d'une base de données, c'est la version à jour de cette base de données qui doit se trouver dans cet équipement de navigation. Pour les autres vols (par exemple les vols de formation au pilotage ou les vols récréatifs privés), effectués en vertu de la réglementation propre au VFR OTT et faisant appel à de l'équipement de navigation tributaire d'une base de données, il suffit que, seule la version à jour de renseignements nécessaires à la route du vol proposé et à toute autre voie de déroutement probable se trouve dans la base de données, lorsque l'équipement de navigation tributaire d'une base de données est utilisé. Dans les faits, cela signifiera

*Section 602.77 Requirement to File an Arrival Report*

The pre-amendment wording of section 602.77 required a pilot to file an arrival report, for a flight for which a flight plan or a flight itinerary had been filed, after having landed the aircraft. A pilot is required to file a flight plan or a flight itinerary, under section 602.73 *Requirement to File a Flight Plan or a Flight Itinerary*, for IFR flight or when operating VFR further than 25 nautical miles from the departure aerodrome. The requirement to file an arrival report after landing ensured that the Search and Rescue (SAR) alerting service was not terminated until all possibility of an aircraft accident, including that of one on landing, had been precluded. Despite the protection afforded by this requirement, at some aerodromes or off-aerodrome landing locations, which have limited or non-existent ground communication capabilities, pilots find this obligation unnecessarily onerous. The Department has been requested by members of the pilot community to allow pilots to exercise their discretion to file an arrival report by closing a flight plan or flight itinerary while still airborne. The amendment to section 602.77 allows pilots to close a flight plan or a flight itinerary, which has been filed with an air traffic control unit, flight service station or community aerodrome radio station, with an air traffic control unit, flight service station or community aerodrome radio station prior to landing, and, thus, terminate the standby SAR alerting service. The option to file an arrival report post landing, thus, retaining the SAR alerting service until after all possibility of a mishap has been ended remains available.

*Section 602.117 Special VFR Flight*

Section 602.117 *Special VFR Flight* contains the weather, traffic and aircraft equipment limitations under which an air traffic unit may permit an aircraft to operate within a control zone when the ceiling and visibility within the control zone are below those ordinarily permitted for VFR operations. Prior to this amendment, when any aircraft was to be operated under special VFR weather minima within a control zone at night, the air traffic control unit could authorize such an operation only to allow the aircraft to land at the destination aerodrome within the control zone. Since this Regulation applies to both aeroplanes and helicopters, it prohibited commercial helicopter operations under special VFR conditions at night, within a control zone, other than for the purpose of landing at the destination aerodrome. Among other types of activity, this prohibition prevented the transfer of patients, by helicopter, between an arrival airport or the location of the occurrence of an emergency, within the control zone, and a trauma treatment centre heliport, also within the control zone, when it

que le pilote qui dépose un plan de vol VFR OTT, faisant état de l'utilisation d'un équipement de navigation tribulaire d'une base de données mais qui n'est pas assujéti aux dispositions d'une des sous-parties du RAC précisées ci-dessus, sera simplement tenu de confirmer que les renseignements contenus dans la base de données qu'il a l'intention d'utiliser pendant le vol, n'ont pas fait l'objet de modifications à la suite d'une révision ultérieure de la base de données.

*Article 602.77 du RAC Exigences relatives au dépôt d'un compte rendu d'arrivée*

Le libellé de la version antérieure de l'article 602.77 du RAC exigeait qu'un pilote dépose, après l'atterrissage, un compte rendu d'arrivée dans le cas d'un vol pour lequel un plan ou un itinéraire de vol avait été déposé. En vertu de l'article 602.73 du RAC *Exigences relatives au dépôt du plan de vol ou de l'itinéraire de vol*, un pilote est tenu de déposer un plan ou un itinéraire de vol pour tout vol IFR ou pour un vol VFR qui s'éloigne de plus de 25 milles marins de l'aérodrome de départ. L'obligation de déposer un compte rendu d'arrivée après l'atterrissage permettait de s'assurer que la fonction d'alerte des services de recherches et de sauvetage (SAR) ne cessait pas avant que toutes les possibilités d'accident d'aéronef, y compris à l'atterrissage, n'aient été écartées. Malgré la protection offerte par cette exigence, à certains aérodromes ou pour l'atterrissage à certains endroits utilisés autres que des aérodromes, là où les moyens de communications terrestres sont limités ou inexistantes, les pilotes trouvent cette obligation trop astreignante. Des membres, appartenant au milieu du pilotage, ont demandé au ministère de permettre aux pilotes d'avoir le pouvoir discrétionnaire de déposer leur compte rendu d'arrivée au moment de la clôture de leur plan ou de leur itinéraire de vol, et ce, alors qu'ils se trouvent encore en vol. En vertu de la modification apportée à l'article 602.77 du RAC, les pilotes peuvent, avant l'atterrissage, déposer un compte rendu d'arrivée en clôturant auprès d'une unité de contrôle de la circulation aérienne, d'une station d'information de vol ou d'une station radio d'aérodrome communautaire, un plan ou un itinéraire de vol ayant été déposé auprès d'une unité de contrôle de la circulation aérienne, d'une station d'information de vol ou d'une station radio d'aérodrome communautaire, ce qui leur permettra ainsi de mettre fin à la fonction d'alerte du SAR. L'option de déposer un compte rendu d'arrivée après l'atterrissage, laquelle permet ainsi de bénéficier de la fonction d'alerte du SAR tant qu'il existe la moindre possibilité d'accident, demeure toujours disponible.

*Article 602.117 du RAC Vol VFR spécial*

L'article 602.117 du RAC *Vol VFR spécial* donne les limitations associées aux conditions météorologiques, à la circulation et à l'équipement de l'aéronef en vertu desquelles une unité de contrôle de la circulation aérienne peut permettre à un aéronef d'évoluer, à l'intérieur d'une zone de contrôle, lorsque le plafond et la visibilité à l'intérieur de cette zone sont inférieurs à ceux qui sont normalement nécessaires pour voler en VFR. Avant de procéder à cette modification, si un aéronef devait être utilisé de nuit selon les minimums météorologiques du VFR spécial, dans une zone de contrôle, l'unité de contrôle de la circulation aérienne ne pouvait autoriser un tel vol que pour permettre à l'aéronef d'atterrir à l'aérodrome de destination prévu, situé à l'intérieur de la zone de contrôle. Étant donné que cette disposition s'applique aussi bien aux avions qu'aux hélicoptères, elle interdisait aux hélicoptères commerciaux d'évoluer de nuit, selon les minimums météorologiques du VFR spécial dans une zone de contrôle, si ce n'est pour atterrir à leur aérodrome de destination. Si le vol se

was night and the weather was below VFR minima for helicopters. The amendment to section 602.117 removes the restriction that the responsible air traffic control unit could allow special VFR helicopter operations, within the control zone, at night, only in order to land at the destination airport.

### Subpart 605 *Aircraft Requirements*

#### Section 605.25 *General Use of Safety Belts and Restraint Systems*

Subsection (4) of section 605.25 covers the actions to be taken by passengers and flight attendants when an aircraft is experiencing turbulence and the in-charge flight attendant considers precautionary action is necessary. The pre-amendment wording of this subsection required the other flight attendants to discontinue cabin service duties, to occupy seats and to fasten their safety belts at the in-charge flight attendant's direction but did not specify that the in-charge flight attendant was also subject to these directions. The lack of an explicit statement led to a mistaken interpretation that the in-charge flight attendant was not required to discontinue service, sit down and fasten his or her safety belt. The intention of this subsection has always been to include the in-charge flight attendant in the protection offered to flight attendants during in-flight turbulence by these safety precautions. The amendment to section 602.25 is intended to make clear that the precautions necessary under turbulent conditions are to be afforded to all flight attendants including the in-charge attendant.

### Third (Standby) Attitude Indicator

#### Section 605.41 *Standby Attitude Indicator*, Section 605.15 *Power-driven Aircraft – VFR OTT* and Section 605.16 *Power-driven Aircraft – Night VFR*

An attitude indicator portrays the actual flight attitude (pitch and bank) of the aircraft for the cockpit crew. An attitude indicator is required for IFR flight under section 605.18 *Power Driven Aircraft – IFR*. Certification and operational requirements ensure each pilot station of a multi-crew aircraft has a complete complement of flight instruments including an attitude indicator at each station when the aircraft is to be operated commercially under IFR conditions.

Prior to this amendment, section 605.41 imposed a requirement for all turbo-jet-powered aeroplanes operating under Part VII *Commercial Air Services* and for all transport category aircraft to have a functional third, independently powered attitude indicator in the cockpit. The amendment to section 605.41 recognizes and corrects wording which led to the application of this Regulation to aircraft which were not, upon initial promulgation of the Regulation, intended to require a standby attitude indicator. The following aircraft are no longer required to have a third (standby) attitude indicator:

- turbo-jet-powered aeroplanes, operated under Part VII, with a maximum certified take-off weight (MCTOW) of less

déroulait de nuit et que les conditions météorologiques étaient inférieures aux minimums VFR applicables aux hélicoptères, cette interdiction empêchait notamment le transfert de patients par hélicoptère, entre un aéroport d'arrivée ou le lieu d'une urgence, à l'intérieur de la zone de contrôle, et l'héliport d'un centre de traumatologie, situé lui aussi à l'intérieur de la zone de contrôle. La modification apportée à l'article 602.117 du RAC supprime cette restriction voulant que l'unité de contrôle de la circulation aérienne responsable ne puisse autoriser les hélicoptères à évoluer en VFR spécial, à l'intérieur de la zone de contrôle et de nuit, que pour atterrir à l'aéroport de destination.

### Sous-partie 605 *Exigences relatives aux aéronefs*

#### Article 605.25 du RAC *Ceintures de sécurité et ensembles de retenue – Utilisation générale*

Le paragraphe 605.25(4) du RAC traite des précautions que doivent prendre les passagers et les agents de bord lorsqu'un aéronef traverse une zone de turbulence et que le chef de cabine juge nécessaire de prendre des précautions. En vertu du libellé de la version antérieure de ce paragraphe, les autres agents de bord étaient tenus d'interrompre l'exécution des tâches relatives au service en cabine et d'occuper un siège et d'en boucler la ceinture de sécurité après en avoir reçu l'ordre du chef de cabine, mais il n'était pas spécifié que ces conditions s'appliquaient également au chef de cabine. En l'absence d'énoncé explicite, il est apparu une interprétation erronée voulant que le chef de cabine ne soit pas tenu d'interrompre le service, de s'asseoir ni de boucler sa ceinture de sécurité. Le but visé par ce paragraphe a toujours été d'inclure le chef de cabine dans les mesures de protection offertes aux agents de bord en cas de turbulence en vol. La modification apportée à l'article 602.25 du RAC a pour objet d'énoncer clairement que les mesures de protection nécessaires en cas de turbulence en vol, s'adressent à tous les agents de bord, y compris au chef de cabine.

### Troisième indicateur d'assiette

#### Article 605.41 du RAC *Indicateur d'assiette de secours*, article 605.15 du RAC *Aéronefs entraînés par moteur – Vol VFR OTT* et article 605.16 du RAC *Aéronefs entraînés par moteur – Vol VFR de nuit*

Un indicateur d'assiette permet à l'équipage de conduite d'avoir une représentation directe de la véritable assiette de l'aéronef (en tangage et en roulis). En vol IFR, un indicateur d'assiette est obligatoire aux termes de l'article 605.18 du RAC *Aéronefs entraînés par moteur – Vol IFR*. Des exigences opérationnelles et de certification garantissent que chaque poste de pilote d'un aéronef à plusieurs membres d'équipage, dispose d'une instrumentation de vol complète, ce qui comprend un indicateur d'assiette à chaque poste, lorsque l'aéronef est utilisé de façon commerciale dans des conditions IFR.

Avant de procéder à cette modification, l'article 605.41 du RAC contenait une exigence qui imposait, dans tous les avions à turbo-réacteurs utilisés en vertu de la partie VII *Services aériens commerciaux* et dans tous les aéronefs de la catégorie transport, la présence dans le poste de pilotage d'un troisième indicateur d'assiette. La modification apportée à l'article 605.41 du RAC admet qu'il y a eu erreur et corrige le libellé qui a conduit à l'application de cette disposition à des aéronefs qui n'étaient pas, au moment de l'entrée en vigueur initiale de la réglementation, censés être tenus de posséder un indicateur d'assiette de secours. Voici les aéronefs pour lesquels cette obligation de posséder un troisième indicateur d'assiette ne s'applique plus :

- than 5 700 kg (12,566 lb) and operated in a Canadian commercial air service on October 10, 1996;
- transport category helicopters not operated in IFR flight;
- transport category aeroplanes, powered by reciprocating engines, manufactured before January 1, 1998; or
- transport category aircraft not operated under Part VII.

Turbo-propeller powered aeroplanes, operated under Part VII, with a passenger-seating configuration of 30 seats or fewer, excluding crew member seating, with a payload capacity of 3 402 kg (7,500 lbs) or less and manufactured before March 20, 1997 are initially excluded from the requirement for a third attitude indicator. However, after December 20, 2010, all turbo-propeller powered aeroplanes with a passenger configuration of 10 seats or more, excluding pilot seats, operated under Part VII, (that is, all passenger-carrying turbo-propeller powered aeroplanes operating under Subpart 704 *Commuter Operations* or Subpart 705 *Airline Operations*) will be required to be equipped with a third (standby) attitude indicator that meets the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards*. The remaining smaller turbo-propeller powered aeroplanes (those with fewer than 10 passenger seats) will continue to be relieved of a requirement for this equipment.

As well, editorial changes are made to revise the title of the regulation from *Standby Attitude Indicator* to *Third Attitude Indicator* and to remove the date, July 31, 1997, at the start of subsection (2). The title change reflects more accurately the intention that the required attitude indicator be a third, independently powered instrument in the cockpit. The date of July 31, 1997 indicated the date at which some provisions of section 605.41 were to become effective. Since this date has now passed it can be removed from the regulation.

As a consequence of the change in terminology from “standby attitude indicator” to “third attitude indicator”, editorial amendments are made to section 605.15 and section 605.16 to change references in each section from “standby attitude indicator” to “third attitude indicator”.

#### Part VII *Commercial Air Services*

Part VII (*Commercial Air Services*) of the CAR contains the conditions under which commercial air services may be operated. As well, this Part includes the provisions governing the operation of foreign state aircraft in Canada. Each of the Subparts in Part VII contains regulations specific to a different type of commercial aviation operation.

##### Subpart 701 *Foreign Air Operations*

Subpart 701 applies to all operations in Canada of foreign state aircraft or of aircraft operated by a foreign operator in an air transport service. An air transport service is a commercial air service that is operated for the purpose of transporting persons, personal belongings, baggage, goods or cargo in an aircraft between two points.

- les avions à turboréacteurs utilisés en vertu de la partie VII, ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure à 5 700 kg (12 566 lb) et assurant un service aérien commercial canadien, le 10 octobre 1996;
- les hélicoptères de la catégorie transport n'étant pas utilisés en vol IFR;
- les avions de la catégorie transport, propulsés par des moteurs à pistons et construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 1998;
- les aéronefs de la catégorie transport n'étant pas utilisés en vertu de la partie VII.

Les avions équipés de turbopropulseurs, utilisés en vertu de la partie VII, dans une configuration de 30 sièges passagers ou moins, sans compter les sièges pilotes, ayant une charge payante de 3 402 kg (7 500 lb) ou moins et ayant été construits avant le 20 mars 1997, sont, dans un premier temps, exclus de cette obligation de posséder un troisième indicateur d'assiette. Toutefois, après le 20 décembre 2010, tous les avions équipés de turbopropulseurs, utilisés en vertu de la partie VII, dans une configuration de 10 sièges passagers ou plus, sans compter les sièges pilotes, (autrement dit, tous les avions de transport de passagers, équipés de turbopropulseurs, utilisés en vertu de la sous-partie 704 *Exploitation d'un service aérien de navette* ou de la sous-partie 705 *Exploitation d'une entreprise de transport aérien*, seront tenus de posséder un troisième indicateur d'assiette respectant les *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*. Quant aux plus petits avions équipés de turbopropulseurs (ceux ayant moins de 10 sièges passagers), ils continueront d'être exempts de cette obligation.

De plus, des modifications d'ordre rédactionnel sont effectuées afin de réviser le titre des articles concernés, *Indicateur d'assiette de secours* devenant *Troisième indicateur d'assiette*, et afin de supprimer la date du 31 juillet 1997, au début du paragraphe (2). Le nouveau titre traduit mieux le but visé, à savoir que cet indicateur d'assiette est un troisième instrument ayant une source d'alimentation indépendante, dans le poste de pilotage. Quant à la date du 31 juillet 1997, elle indiquait la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de l'article 605.41 du RAC; maintenant que cette date a été dépassée, elle n'a plus sa raison d'être dans la réglementation.

En raison du changement terminologique de l'expression « indicateur d'assiette de secours » qui sera remplacée par « troisième indicateur d'assiette », des modifications d'ordre rédactionnel sont effectuées aux articles 605.15 et 605.16 afin que, la référence à l'expression « indicateur d'assiette de secours » soit remplacée par l'expression « troisième indicateur d'assiette ».

#### Partie VII *Services aériens commerciaux*

La partie VII *Services aériens commerciaux* du RAC comprend les conditions en vertu desquelles les services aériens commerciaux peuvent être utilisés. De la même façon, cette partie comprend les dispositions régissant l'utilisation au Canada d'un aéronef provenant d'un État étranger. Chaque sous-partie de la partie VII renferme une réglementation spécifique à différents types d'activités ayant trait à l'aviation commerciale.

##### Sous-partie 701 *Opérations aériennes étrangères*

La sous-partie 701 s'applique à toute utilisation au Canada d'un aéronef provenant d'un État étranger ou d'un aéronef utilisé par un exploitant étranger pour fournir un service de transport aérien. Un service de transport aérien est un service aérien commercial qui est exploité pour transporter des personnes ou des biens — effets personnels, bagages, fret — à bord d'un aéronef entre deux points.

Terminology Change in the Title of the French Version of Section 701.17 *Canadian Minimum Navigation Performance Specifications (CMNPS) or North Atlantic Minimum Navigation Performance Specifications (NAT-MNPS) Airspace*.

Following the pre-publication of these amendments in the *Canada Gazette*, Part I, the terminology referring to Canadian minimum navigation performance specifications (CMNPS) airspace in the French version of the CARs was discovered to be different from that used in the DAH. There were no such discrepancies in the English version. Where necessary the French CARs have been amended to reflect the terminology used in the DAH. As part of these terminology revisions the title of section 701.17 in the French CARs is being revised from “Espace aérien canadien de spécifications de performances minimales de navigation (CMNPS) ou espace aérien de spécifications Atlantique Nord de performances minimales de navigation (NAT-MNPS)” to “Espace aérien à spécifications canadiennes de performances minimales de navigation (CMNPS) ou espace aérien à spécifications Atlantique Nord de performances minimales de navigation (NAT-MNPS).”

### Alternatives

For the majority of the amendments discussed in this Regulatory Impact Analysis Statement there is no alternative to regulatory action to achieve the desired objective. Regulatory action is necessary to revise existing regulations, to correct omissions or to add definitions.

The changes to section 602.60 *Requirements for Power-Driven Aircraft* have been designed to introduce the minimum requirements for currency of the information in the electronic databases, upon which global positioning systems (GPS) or area navigation/flight management systems (RNAV/FMS) depend, to ensure safety, while at the same time encouraging increased use of such systems. A more stringent regulatory regime would have increased the cost of using these systems and discouraged their use without, at the same time, inducing a matching increase in safety. A less stringent regime, such as the status quo with no regulatory provision for database currency, would have meant compromising the safety benefits expected from the new technology. The requirements have been designed to provide the most favourable circumstances for achieving the desired outcome.

The revision amending the requirements for a third (standby) attitude indicator contained in section 605.41 is one of a series of amendments to the CAR addressing requirements for mandatory installation of additional operational equipment in response to a United States Federal Aviation Administration (FAA) initiative of the mid 90's. The safety standards in the U.S. *Federal Aviation Regulations (FARs)* are being upgraded to require commuter operators conducting scheduled commercial passenger-carrying operations using aeroplanes with passenger-seating configurations of 10 to 30 seats (excluding crew member seating) or using turbojet aeroplanes regardless of passenger-seating configuration (FAR 135 operators) to attain the same level of safety as that required of operators offering scheduled commercial passenger-carrying service under FAR 121 *Certification and Operations: Domestic, Flag, and Supplemental Air Carriers and Commercial Operators of Large Aircraft*. This initiative was the result of a

Changement terminologique du titre de l'article 701.17 de la version française *Espace aérien canadien de spécifications de performances minimales de navigation (CMNPS) ou espace aérien de spécifications Atlantique Nord de performances minimales de navigation (NAT-MNPS)*.

À la suite de la publication au préalable des présentes modifications dans la *Gazette du Canada* Partie I, il est apparu que la terminologie faisant référence à l'espace aérien canadien de spécifications de performances minimales de navigation (CMNPS) de la version française du RAC était différente de celle utilisée dans le DAH. Il n'y avait aucune lacune de genre dans la version anglaise. La version française du RAC a donc été modifiée au besoin afin de refléter la terminologie utilisée dans le DAH. Dans le cadre de ces révisions terminologiques, le titre de l'article 701.17 de la version française du RAC « Espace aérien canadien de spécifications de performances minimales de navigation (CMNPS) ou espace aérien de spécifications Atlantique Nord de performances minimales de navigation (NAT-MNPS) » a été remplacé par « Espace aérien à spécifications canadiennes de performances minimales de navigation (CMNPS) ou espace aérien à spécifications Atlantique Nord de performances minimales de navigation (NAT-MNPS) ».

### Solutions envisagées

Dans la majorité des modifications discutées dans le cadre du présent Résumé de l'étude d'impact de la réglementation aucune solution de rechange à ces mesures réglementaires n'a été envisagée pour atteindre l'objectif visé. Des mesures réglementaires sont nécessaires pour réviser la réglementation actuelle, pour corriger des omissions ou pour ajouter des définitions.

Les modifications apportées à l'article 602.60 du RAC *Exigences relatives aux aéronefs entraînés par moteur* ont été conçues pour introduire des exigences minimales de mise à jour des renseignements contenus dans les bases de données électroniques, sur lesquelles, se fient les GPS ou les RNAV/FMS, et ce, afin d'assurer la sécurité, tout en encourageant du même coup, une utilisation accrue de tels systèmes. Des dispositions réglementaires plus sévères auraient augmenté le coût de tels systèmes et auraient dissuadé les éventuels utilisateurs sans pour autant offrir une augmentation proportionnelle du niveau de sécurité. Des dispositions réglementaires moins sévères, comme le statu quo, sans aucune disposition réglementaire sur l'actualité d'une base de données, se seraient traduites, au niveau de la sécurité, par une perte des avantages attendus de cette nouvelle technologie. Les exigences ont été conçues de manière à offrir les circonstances les plus favorables pour en arriver aux résultats souhaités.

La révision modifiant l'exigence de posséder un indicateur d'assiette de secours contenue à l'article 605.41 du RAC est l'une d'une série de modifications au RAC, en réponse à une initiative prise par la *Federal Aviation Administration* des États-Unis au milieu des années 90, concernant certaines exigences relatives à l'installation d'un équipement supplémentaire d'exploitation. Les normes de sécurité des *Federal Aviation Regulations (FAR)* des États-Unis sont en train d'être améliorées de façon à exiger que les exploitants d'un service aérien de navette effectuant des vols commerciaux réguliers de transport de passagers, au moyen d'avions ayant une configuration de 10 à 30 sièges (excluant ceux des membres d'équipage) ou au moyen d'avions à turboréacteurs, peu importe le nombre de sièges passagers (exploitants assujettis à la FAR 135), soient tenus d'atteindre le même niveau de sécurité que celui exigé des exploitants offrant des services commerciaux réguliers de transport de passagers en vertu de la FAR 121

comparative study which indicated significantly different safety standards between the two types of operation. Historically, Canadian civil aviation operations have been required, by Canadian regulations, to meet or to exceed safety standards mandated in similar types of operation under the U.S. regulatory environment.

To ensure an equivalent or better level of safety continues to be attained in Canadian operations vis-à-vis U.S. operations, it has been deemed necessary to harmonize the relevant Canadian safety requirements to correspond with those introduced in the U.S. There are no alternatives to legislative amendments to achieve this objective.

#### *Strategic Environmental Assessment*

A preliminary scan of this initiative has been done in accordance with the criteria of *Transport Canada's Strategic Environmental Assessment Policy Statement - March 2001*. It is not expected that these changes will produce effects that would be considered environmentally important. Stakeholders have been consulted and no environmental concerns were identified.

It is concluded from the preliminary scan that a detailed analysis is not necessary. Further assessments or studies regarding any other environmental effects of this initiative are not likely to yield a different determination.

#### *Benefits and Costs*

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

#### Changes to Definitions

The changes to the definitions in Part I *General Provisions* and in Part VI *General Operating and Flight Rules* will result in no significant benefit-cost impact on the civil aviation industry. The inclusion of "flight" and "tethered flight" in section 101.01 *Interpretation* acknowledges terminology which has been accepted since the publication of an *Aeronautical Information Circular* in 1993. The repositioning of "AX class" from section 600.01 to section 101.01 groups definitions pertaining to balloon operations in a single location for easier reference. The addition of "invited assembly of persons" ensures consistency throughout the regulations and standards applying to special aviation events. The changes to the definition of model rocket will benefit those who build and operate model rockets with insignificant implications for the aviation system as a whole. The remainder of the changes to definitions in both Parts I and VI, including the introduction of a definition for "transponder airspace", are administratively necessary to retain regulatory requirements for publication and use of information relating to airspace classification, after the reassignment of responsibilities for publication as a result of the establishment of NAV CANADA. They will entail no practical change in operational procedures. There will be no significant benefit-cost impact from any of the above amendments.

*Certification and Operations: Domestic, Flag, and Supplemental Air Carriers and Commercial Operators of Large Aircraft.* Cette décision a été prise au vu du résultat d'une étude comparative qui a démontré des normes de sécurité notablement différentes entre ces deux types d'exploitation. Historiquement parlant, la réglementation canadienne a exigé que les opérations de l'aviation civile canadienne respectent ou dépassent les normes de sécurité exigées des types d'exploitation similaires, assujettis au milieu réglementaire des États-Unis.

Comme garantie que les opérations canadiennes vont pouvoir continuer à bénéficier d'un niveau de sécurité égal ou supérieur à celui des opérations américaines équivalentes, il a été jugé nécessaire d'harmoniser les exigences de sécurité canadiennes pertinentes, de façon à les faire correspondre à celles présentées aux États-Unis. Aucune solution de rechange autre que des mesures réglementaires ne permet d'atteindre cet objectif.

#### *Évaluation environnementale stratégique*

Une exploration préliminaire de la présente initiative a été effectuée conformément aux critères de *l'Énoncé de politique de l'évaluation environnementale stratégique de Transports Canada de mars 2001*. On ne s'attend pas à ce que les modifications aient des effets qui pourraient être jugés importants au niveau de l'environnement. Les parties intéressées ont été consultées et aucune préoccupation d'ordre environnemental n'a été identifiée.

L'exploration préliminaire a permis de conclure qu'il n'était pas nécessaire de procéder à une analyse détaillée. Il est peu probable que des évaluations ou des études supplémentaires portant sur d'autres effets environnementaux, de la présente initiative, n'aboutissent à une conclusion différente.

#### *Avantages et coûts*

Tout au long de l'élaboration du règlement et des normes en matière d'aviation, Transports Canada applique des concepts de gestion des risques. Lorsque des risques sont apparus, l'analyse de ces modifications a permis de conclure que les risques imputés étaient acceptables en regard des avantages escomptés.

#### Modifications apportées aux définitions

Les modifications apportées aux définitions de la partie I *Dispositions générales* et de la partie VI *Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs* n'auront aucun impact majeur en matière d'avantages et de coûts sur le milieu de l'aviation civile. L'inclusion des mots « vol » et « ballon captif » à l'article 101.01 du RAC *Définitions* reconnaît une terminologie acceptée depuis la publication d'une *Circulaire d'information aéronautique* en 1993. Le fait de déplacer la définition de « classe AX » de l'article 600.01 à l'article 101.01 du RAC permet de regrouper, à un seul endroit, les définitions se rapportant à l'utilisation des ballons, facilitant ainsi les renvois. L'ajout de l'expression « rassemblement de personnes invitées » assure une uniformité dans l'application du règlement et des normes concernant les manifestations aéronautiques spéciales. Les modifications apportées à la définition de « modèle réduit de fusée » vont être bénéfiques à ces segments limités du milieu de l'aviation qui œuvrent dans les domaines concernés, sans oublier les conséquences importantes que cela aura sur le système de l'aviation dans son ensemble. Le reste des autres modifications apportées aux définitions de la partie I comme celles de la partie VI, y compris l'apparition d'une définition de l'expression « espace aérien à utilisation de transpondeur », est nécessaire du point de vue administratif, pour respecter les exigences réglementaires entourant la publication et

Conduct of Special Aviation Events and of Balloon Operations

The amendments which are made in section 603.02 *Issuance of Special Flight Operations Certificate – Special Aviation Event*, section 603.05 *Event Management*, section 603.06 *Participant Qualifications* and section 603.07 *Distance or Altitude from Spectators* remove ambiguities and correct omissions from the regulations pertaining to the conduct of special aviation events. Amendments to section 603.25 *External Carriage of Passengers*, section 603.26 *Leaving a Balloon in Flight* and section 602.25 *Entering or Leaving an Aircraft in Flight* perform the same functions for the regulations pertaining to the conduct of balloon operations. The removal of regulations permitting the carriage of passengers external to the basket in balloon operations will not diminish opportunities for balloon operators. This privilege has been rarely used and the Department of Transport will continue to be willing to consider exemptions for such operations. The clarification of the regulations pertaining to special aviation events and balloon operations will enhance aviation safety by improving the ability of operators and regulators to understand their intent and application. No decrease in safety for these segments of the aviation industry or increased cost to event organizers or participants in special aviation events or to balloon operators is expected from these changes. The benefit-cost impact upon the aviation industry is expected to be marginally positive for these measures.

Entries in and Retention of Aircraft Journey Logs and Technical Records

Aircraft journey logs and technical records are used by those responsible for maintenance and for monitoring the airworthiness of the aircraft to ensure all required actions have been taken, procedures were properly followed in carrying them out, and their completion has been certified by the responsible parties. In addition to maintenance information, the records in the journey log of an aircraft in a commercial air service may include details with respect to the use of the aircraft such as flight time, names and assignments of crew members, places and times of departure and arrival, the nature of the flight and any incidents or observations relating to the flight, unless these details are recorded in an operational flight plan or an operational flight data sheet. The information in the journey log is used by air crew to determine, prior to flight, if the aircraft is serviceable and, if there are outstanding unresolved defects, the expectable consequences of such defects upon aircraft capabilities and performance.

l'utilisation de renseignements relatifs à la classification de l'espace aérien, après le transfert de responsabilité en matière de publication, suite à la création de NAV CANADA. Ces modifications n'auront aucune conséquence pratique au niveau des procédures opérationnelles. Aucune des modifications indiquées ci-dessus n'aura d'impact significatif en matière d'avantages et de coûts.

Tenue de manifestations aéronautiques spéciales et utilisation de ballons

Les modifications qui sont effectuées à l'article 603.02 du RAC *Délivrance du certificat d'opérations aériennes spécialisées – Manifestation aéronautique spéciale*, à l'article 603.05 du RAC *Gestion des manifestations*, à l'article 603.06 du RAC *Qualification des participants* à l'article 603.07 du RAC *Distance ou altitude à maintenir par rapport aux spectateurs* éliminent des ambiguïtés et combrent des lacunes dans la réglementation relative à la tenue de manifestations aéronautiques spéciales. Quant aux modifications apportées à l'article 603.25 du RAC *Transport externe de passagers*, à l'article 603.26 du RAC *Quitter un ballon en vol* et à l'article 602.25 du RAC *Monter à bord d'un aéronef ou quitter un aéronef en vol*, elles effectuent les mêmes fonctions dans le cadre de l'utilisation de ballons. La suppression des dispositions permettant le transport de passagers, à l'extérieur de la nacelle d'un ballon, ne va pas diminuer les occasions d'affaires des exploitants de ballons. Peu de personnes se sont prévaluées de ce privilège et Transports Canada va continuer à être disposé à accorder des exemptions en la matière. Les éclaircissements apportés à la réglementation entourant les manifestations aéronautiques spéciales et l'utilisation de ballons vont rehausser la sécurité du milieu de l'aviation en améliorant la capacité des exploitants et des instances réglementaires à comprendre leurs intentions et leurs demandes. Il n'y aura aucune baisse de la sécurité dans ces segments du milieu de l'aviation et les modifications ne devraient entraîner aucun coût supplémentaire pour les organisateurs ou les participants des manifestations aéronautiques spéciales, ni pour ceux qui utilisent des ballons. Par conséquent, on s'attend à ce que ces modifications aient un impact légèrement positif, en matière de coûts et d'avantages, sur le milieu de l'aviation.

Inscriptions dans les carnets de route et les dossiers techniques des aéronefs, et durée de conservation de ces documents

Les carnets de route et les dossiers techniques des aéronefs servent, à ceux qui sont chargés de la maintenance et à ceux qui surveillent l'état de navigabilité des aéronefs, à s'assurer que toutes les mesures nécessaires ont bien été prises, que les procédures entourant ces mesures ont été correctement suivies et que les responsables ont certifié l'exécution complète de ces mesures. En plus de renseignements sur la maintenance, les inscriptions faites dans le carnet de route d'un aéronef, assurant un service aérien commercial, peuvent contenir des détails entourant l'utilisation de l'aéronef, par exemple le temps de vol, les noms et fonctions des membres d'équipage, les lieux et heures de départ et d'arrivée, la nature du vol et tout incident ou toute observation se rapportant au vol, à moins que ces renseignements ne soient inscrits dans un plan de vol exploitation ou dans une fiche de données de vol exploitation. L'équipage de conduite utilise les renseignements que renferme le carnet de route pour déterminer, avant le vol, si l'aéronef est en bon état de service et, en cas de défauts connus et non corrigés, quelles en sont les conséquences sur les capacités et les performances de l'aéronef.

The intended consequences of the changes to section 605.94 *Journey Log Requirements* and to the Schedules attached to Subpart 605 *Aircraft Requirements*, Schedule I *Journey Log* and Schedule II *Technical Record for an Airframe, Engine, Propeller or Component* are to improve the clarity of the record keeping requirements while ensuring that all information necessary to air crew or to those responsible for maintenance procedures for determining the airworthiness status of the aircraft has been entered and is sufficiently explicit to enable a correct assessment to be made and the appropriate action to be taken.

The elimination of the requirement to retain for three years every entry, in a journey log, for a Canadian registered aircraft, when the journey log is used to record the particulars of aircraft flight time, eliminates a reference to an administrative requirement, unrelated to safety requirements. A requirement to retain every entry in a journey log of a Canadian registered aircraft for, at least, one year remains. This amendment will have no impact on safe operational practices and will have no benefit-cost impact.

Although there may be relatively minor increased administrative costs imposed upon aircraft operators to ensure the accuracy of detail of entries in the aircraft technical records, this cost is expected to be justified by the increased confidence the availability of such detail brings to the assurance that the aircraft is safe for the intended flight. The benefit-cost impact of these amendments is expected to be marginally positive or neutral.

#### Miscellaneous Amendments

##### *Subpart 602 Operating and Flight Rules*

Of the four miscellaneous amendments under Subpart 602, two are expected to have no significant benefit-cost impact.

The amendment of section 602.77 *Requirement to File an Arrival Report* to allow the airborne closing of a flight plan or flight itinerary, with an air traffic control unit, flight service station or community aerodrome radio station, to effectively take the place of an arrival report after landing in terminating SAR alerting service, will entail a marginal increase in risk for those who chose this option. The risk will be that of an accident occurring to the aircraft during landing with the consequent lack of prompt recognition of the failure of the occupants of the aircraft to arrive delaying search and rescue action. The benefit from this amendment will accrue to those pilots who otherwise would face considerable inconvenience, at remote locations where ground communication is not readily accessible, in filing an arrival report within the prescribed time limit. There is also a potential benefit from a possible reduction in false search and rescue alarms caused by the inability of a pilot to file an arrival report within the allocated time. Since it will require a conscious decision on the part of the pilot to accept the risk of delayed rescue, if an accident should occur on landing, in favour of reducing the inconvenience of seeking the necessary communication outlet to file a post-landing arrival report, it can be assumed that the subjective benefit outweighs the risk or cost. The opportunity for eliminating this risk by delaying closure of the flight plan and filing a post-landing arrival report

À la suite des modifications apportées à l'article 605.94 du RAC *Exigences relatives aux carnets de route* ainsi qu'aux annexes jointes à la sous-partie 605 *Exigences relatives aux aéronefs*, à savoir l'annexe I (*Carnet de route*) et l'annexe II (*Dossier technique de la cellule, du moteur, de l'hélice ou d'un composant*), on s'attend à une amélioration de la clarté des exigences entourant la tenue des dossiers, tout en s'assurant que la totalité des renseignements nécessaires à l'équipage de conduite et aux responsables des procédures de maintenance pour établir l'état de navigabilité de l'aéronef seront bien inscrits, tout en étant suffisamment précis, pour permettre de faire une bonne évaluation et de prendre les mesures correctives qui s'imposent.

La suppression de l'exigence, visant à conserver pendant trois ans toute inscription faite dans le carnet de route d'un aéronef immatriculé au Canada, si le carnet de route sert à consigner les renseignements sur le temps de vol de l'aéronef, élimine un renvoi à une exigence de nature administrative, n'ayant aucun rapport avec la sécurité. Toutefois, l'exigence visant à conserver, pendant au moins un an, toute inscription faite dans le carnet de route d'un aéronef immatriculé au Canada, demeurera. Cette modification n'aura aucun impact sur la sécurité des façons de faire actuelles et elle n'aura aucun impact en matière de coûts et avantages.

Malgré l'éventuelle légère augmentation des coûts administratifs imposés aux exploitants d'aéronefs, qui devront s'assurer de l'exactitude et de la précision des inscriptions faites dans les dossiers techniques, on s'attend à ce que ces coûts soient justifiés en regard de l'augmentation de la confiance qu'apportera la présence de tels détails, quand viendra le temps d'évaluer si l'aéronef peut entreprendre le vol prévu en toute sécurité. On s'attend à ce que l'impact en matière de coûts et d'avantages de ces modifications soit légèrement positif ou neutre.

#### Autres modifications

##### *Sous-partie 602 Règles d'utilisation et de vol*

Des quatre autres modifications apportées à la sous-partie 602, deux ne devraient avoir aucun impact significatif en matière de coûts et d'avantages.

La modification de l'article 602.77 du RAC *Exigences relatives au dépôt d'un compte rendu d'arrivée*, laquelle vise à permettre de clore, en vol, un plan ou un itinéraire de vol auprès d'une unité de contrôle de la circulation aérienne, d'une station d'information de vol ou d'une station radio d'aérodrome communautaire et de remplacer le compte rendu d'arrivée après l'atterrissage et mettant un terme à la fonction d'alerte SAR, se traduira par une légère augmentation des risques pris par ceux qui choisiront une telle option. Les risques tiendront au fait qu'un accident d'aéronef pourra se produire à l'atterrissage, ce qui aura pour conséquence une reconnaissance tardive du retard à l'arrivée des occupants et un délai avant le déclenchement des opérations de recherches et de sauvetage. Quant aux bénéfices de cette modification, ils concerneront les pilotes qui, autrement, auraient eu beaucoup de mal, à certains endroits éloignés où les communications terrestres sont difficiles, à déposer un compte rendu d'arrivée dans le délai imparti. Il existe également un avantage potentiel à cette mesure, à savoir une possible réduction du nombre des déclenchements intempestifs des opérations de recherches et sauvetage provoqués par l'incapacité d'un pilote à déposer son compte rendu d'arrivée, dans le laps de temps qui lui est accordé. Comme il faudra que le pilote prenne une décision éclairée quant à savoir s'il accepte les risques d'une arrivée tardive des secours, en cas d'accident à

will remain for those who perceive the benefit of this protective service as greater than any inconvenience from the responsibility for post-landing arrival notification. This amendment is expected to have no significant benefit-cost impact upon civil aviation operations.

The amendments to section 602.22 *Towing* which will permit the use of ultra-light aeroplanes for towing will embody a policy which has been in effect since March 1998. There will be no benefit-cost impact from these amendments.

#### Section 602.60 *Requirements for Power-Driven Aircraft*

The requirements for current and accurate information in the electronically stored databases upon which GPS and area RNAV/FMS depend are structured to take into account different flight regimes under which such systems may be used. Flight under IFR entails the use of electronic aids to navigation for enroute and arrival/departure locational and procedural information. Under these rules it is not necessary for the pilot of the aircraft to have a visual ground reference to determine aircraft position, except for immediately after take-off and immediately prior to landing. VFR, the primary means of navigation is by use of visual ground references cross-checked with a preplanned route depicted on a map. Although VFR Over-the-top flight requires visual reference during departure and arrival, the enroute portion of the flight may be conducted above a cloud layer without visual contact with the ground. Night VFR flight requires the use of visual ground references for navigation, as does day VFR flight, however, the availability of electronic navigation equipment offers substantial assistance by alleviating the difficulty of determining location from the identification of visual landmarks in the darkness.

To maintain the safety of the Canadian civil aviation system, it is essential that the information in the database (including the frequencies and location of electronic aids to navigation), upon which the guidance provided by the GPS and other such electronic database dependent guidance systems is based, accurately describes the route to be flown and the arrival and departure procedures to be followed whenever a flight, for which such a system is used, is conducted under IFR, VFR OTT or night VFR. This information is subject to revision and is updated on a regular cycle with each update covering a broad geographical area. The cost of updates to maintain currency of the navigation database is generally less than \$1,000 Canadian annually.

The structure of the requirements for ensuring the relevant information in the electronic database is the current information for its intended use takes into account the risks inherent in different types of operation and the potential impact of the use of such a guidance system on these risks while encouraging the introduction and use of the technology. It will be the responsibility of each

l'atterrissage, plutôt que d'avoir à subir les inconvénients liés à la recherche d'un moyen de communication pouvant lui permettre de déposer un compte rendu d'arrivée, il est permis de supposer que les bénéfices subjectifs sont supérieurs aux risques ou aux coûts. La possibilité d'éliminer les risques, en retardant la clôture du plan de vol et en déposant un compte rendu d'arrivée, sera toujours à la disposition de ceux qui estiment que les avantages de cette protection l'emportent sur les inconvénients d'avoir la responsabilité de signaler leur arrivée après l'atterrissage. On s'attend à ce que cette modification n'ait aucun impact significatif, en matière de coûts et d'avantages, sur les opérations de l'aviation civile.

Les modifications apportées à l'article 602.22 du RAC *Remorquage*, permettant l'utilisation d'avions ultra-légers pour le remorquage, confirmeront une politique en vigueur depuis mars 1998. Cette modification n'aura aucun impact en matière de coûts et d'avantages.

#### Article 602.60 du RAC *Exigences relatives aux aéronefs entraînés par moteur*

Les modifications touchant la mise à jour et l'exactitude des renseignements contenus, dans les bases de données électroniques sur lesquels se fient les GPS, ainsi que les RNAV/FMS, sont organisées de façon à tenir compte des différents régimes de vol, en vertu desquels de tels systèmes peuvent être utilisés. Selon les IFR, il est permis d'utiliser des aides à la navigation électroniques contenant des renseignements sur les emplacements et les procédures en route, ainsi qu'au départ et à l'arrivée. En vertu de ces règles, le pilote de l'aéronef n'est pas tenu de disposer de références visuelles au sol pour déterminer la position de l'aéronef, sauf tout juste après le décollage et tout juste avant l'atterrissage. Selon les VFR, le moyen principal de navigation fait appel à des références visuelles au sol, contre-vérifiées à l'aide d'une route préétablie tracée sur une carte. Bien que le vol VFR exige des références visuelles au départ et à l'arrivée, la portion en route du vol peut être effectuée au-dessus d'une couche nuageuse sans contact visuel avec le sol. Le vol VFR de nuit exige des références visuelles au sol, comme le vol VFR de jour, mais la présence d'un équipement de navigation électronique est d'une aide précieuse, en éliminant la difficulté d'avoir à déterminer un emplacement à partir de l'identification de repères au sol, dans l'obscurité.

Pour maintenir la sécurité du système de l'aviation civile au Canada, il est essentiel que les renseignements se trouvant dans la base de données (y compris les fréquences et les emplacements des aides à la navigation électroniques) et servant aux indications présentées par le GPS ou tout autre système de guidage tributaire d'une base de données électronique, décrivent exactement la route à emprunter, ainsi que les procédures de départ et d'arrivée à suivre, lorsqu'un vol pendant lequel un tel système est utilisé, est effectué en IFR, en VFR OTT ou en VFR de nuit. Ces renseignements sont soumis à des révisions et sont mis à jour selon un cycle régulier, chaque mise à jour couvrant un grand secteur géographique. Sur une base annuelle, le coût des mises à jour nécessaires pour que les renseignements d'une base de données de navigation restent pertinents, est généralement inférieur à 1 000 dollars canadiens.

La structure des exigences pour garantir que les renseignements pertinents de la base de données électronique sont bien à jour, eu égard à leur utilisation prévue, tient compte des risques inhérents aux différents types d'exploitation, ainsi que de l'impact potentiel de l'utilisation d'un tel système de guidage sur ces risques, tout en encourageant la mise en œuvre et l'utilisation de

operator, flight training unit or pilot to decide whether, under this Regulation, the potential private benefits from an electronic guidance system are equal to or greater than the private costs. The widespread use of such systems is expected to generate public benefits for the civil aviation system as a whole through reduction in the capital, installation and maintenance costs of ground based aids to navigation and through more efficient air traffic management within busy areas. On balance, the amendment is expected to encourage the dissemination of the use of electronic guidance systems while protecting against hazards which may be created by the use of out-of-date information. There will be a positive benefit-cost impact from this amendment.

#### Section 602.117 *Special VFR Flight*

The amendment removes the restriction, previously in section 602.117, that prevented the responsible air traffic control unit from authorizing special VFR helicopter operations, at night, within the control zone, for purposes other than to land at the destination airport. A benefit will accrue from the expansion in helicopter operations which this amendment will allow. The previous wording of the regulation precluded transfer of medical emergency patients, by helicopter at night under special VFR weather conditions, between either an arrival airport or the emergency site and a trauma treatment centre, when both locations were within the control zone. Prompt medical treatment by specialists with access to technologically advanced equipment brings with it greater probability of effective intervention in emergencies. The option to reduce transit time for patients by choosing helicopter rather than ground transportation for the transfer to a hospital heliport can be expected to reduce suffering and to save lives.

Departmental officials and industry stakeholders have determined that existing pilot and aircraft equipment requirements pertaining to night VFR flight for helicopters engaged in commercial operations provide sufficient safety insurance to permit helicopter operations, at night in special VFR weather conditions within a control zone, at the discretion of the air traffic control unit responsible for traffic within that control zone, for other purposes than landing at the destination aerodrome. These requirements may be found in Standards 722 *Aerial Work*, 723 *Air Taxi - Helicopters* and 724 *Commuter Operations - Helicopters* which are associated with the corresponding subparts of Part VII *Commercial Air Services*.

Since there is a potential for lives to be saved and no effective reduction in safety is expected from this relaxation of restrictions upon night VFR helicopter operations under reduced visual weather conditions within a control zone, the expected benefit-cost impact is positive for this amendment.

cette technologie. En vertu de cette réglementation, il incombera à chaque exploitant, à chaque unité de formation au pilotage ou à chaque pilote de juger, sur une base individuelle, si les bénéfices potentiels, qu'il peut espérer tirer de l'utilisation d'un système de guidage électronique, sont égaux ou supérieurs aux coûts. Sur une base générale, l'utilisation répandue de tels systèmes se traduira par des avantages pour le système de l'aviation civile dans son ensemble, grâce à des réductions des coûts d'immobilisation, d'installation et de maintenance des aides à la navigation implantées au sol et grâce à une gestion plus efficace de la circulation aérienne dans les régions très occupées. Tout compte fait, on s'attend à ce que la modification favorise une plus large utilisation des systèmes de guidage électronique, tout en offrant une mesure de protection contre les dangers, éventuellement associés à une utilisation de renseignements périmés. Cette modification aura un impact positif en matière de coûts et d'avantages.

#### Article 602.117 du RAC *Vol VFR spécial*

La modification supprime la restriction faisant partie auparavant de l'article 602.117 du RAC empêchant l'unité de contrôle de la circulation aérienne responsable, d'autoriser les vols VFR de nuit, effectués en hélicoptère, à l'intérieur d'une zone de contrôle, si ce n'est dans le but d'autoriser un atterrissage à l'aéroport de destination. Des avantages découleront de cette modification qui vont se traduire par une plus grande utilisation des hélicoptères qui sera autorisée. Si le vol se déroule de nuit et que les conditions météorologiques soient inférieures aux minimums VFR applicables aux hélicoptères, la réglementation précédente empêchait le transfert de patients par hélicoptère, entre un aéroport d'arrivée ou le lieu d'une urgence et l'héliport d'un centre de traumatologie, si ces deux emplacements étaient situés à l'intérieur de la zone de contrôle. Un traitement médical administré rapidement par des spécialistes, ayant à leur disposition un équipement de haute technologie, va probablement augmenter les chances de succès de telles interventions d'urgence. Le choix de réduire le temps de transit des patients, en optant pour un transfert par hélicoptère à l'héliport de l'hôpital plutôt que par un autre moyen de transport terrestre, a toutes les chances de réduire les souffrances des patients et de sauver des vies.

Des représentants du ministère et des intervenants de l'industrie ont établi que les exigences actuelles visant les pilotes et l'équipement des aéronefs, qui s'appliquent aux vols VFR de nuit effectués par des hélicoptères utilisés sur une base commerciale, offrent suffisamment de garanties. Ces garanties sont offertes au niveau de la sécurité, pour permettre l'utilisation d'hélicoptères, de nuit, dans des conditions météorologiques de VFR spécial et à l'intérieur d'une zone de contrôle, à la discrétion de l'unité de contrôle de la circulation aérienne responsable de cette zone, à des fins autres qu'un atterrissage à l'aérodrome de destination. De telles exigences se trouvent dans les normes 722 *Travaux aériens*, 723 *Exploitation d'un taxi aérien - Hélicoptères* et 724 *Exploitation d'un service aérien de navette - Hélicoptères*, lesquels correspondent aux sous-parties équivalentes de la partie VII *Services aériens commerciaux*.

Comme il y a possibilité de sauver des vies sans qu'il n'y ait véritablement réduction du niveau de sécurité à la suite de la levée de la restriction empêchant les hélicoptères d'évoluer en vol VFR de nuit dans des conditions météorologiques réduites de vol à vue à l'intérieur d'une zone de contrôle, on s'attend à ce que cette modification ait un impact positif en matière de coûts et d'avantages.

**Subpart 605 Aircraft Requirements****Sous-partie 605 Exigences relatives aux aéronefs****Section 605.25 General Use of Safety Belts and Restraint Systems****Article 605.25 du RAC Ceintures de sécurité et ensembles de retenue - Utilisation générale**

The revision of section 605.25 to explicitly extend the protection, which other flight attendants currently enjoy, of being seated with safety belts secure during in-flight turbulence to the in-charge flight attendant is expected to generate a minor cost from resulting reduction in cabin service and possible inconvenience to passengers. The potential benefit from the prevention of injury, which might occur, were the in-charge flight attendant to be required to continue cabin service, during the instability of turbulent conditions, is considered to outweigh any potential cost to the passengers from the absence of service. The expected benefit-cost impact of this amendment will be positive.

La révision de l'article 605.25 du RAC visant à étendre explicitement aux chefs de cabine la protection déjà offerte aux autres agents de bord, à savoir de s'asseoir et de boucler sa ceinture pendant la traversée en vol d'une zone de turbulence, devrait se traduire par une légère augmentation des coûts résultant de la réduction du service en cabine et des éventuels inconvénients occasionnés aux passagers. L'avantage potentiel tiré de la prévention de blessures, lesquelles pourraient survenir pendant que le chef de cabine est tenu de poursuivre le service, dans des conditions d'instabilité inhérentes aux turbulences, est jugé plus important que le coût éventuel découlant de l'absence de service aux passagers. On s'attend à ce que cette modification ait un impact positif en matière de coûts et d'avantages.

**Third (Standby) Attitude Indicator****Troisième indicateur d'assiette****Section 605.41 Standby Attitude Indicator, Section 605.15 Power-driven Aircraft – VFR OTT and Section 605.16 Power-driven Aircraft – Night VFR****L'article 605.41 du RAC Indicateur d'assiette de secours, l'article 605.15 du RAC Aéronefs entraînés par moteur – Vol VFR OTT et l'article 605.16 du RAC Aéronefs entraînés par moteur – Vol VFR de nuit**

The amendments to these three sections reflect regulatory intentions and current operational practices with respect to the requirements for third (standby) attitude indicators in the cockpits of aircraft used in commercial air service operations. They also are intended to harmonize with current and future requirements imposed on aircraft in equivalent types of operation under the U.S. FARs. Given the ease with which aircraft can be imported into Canada from the U.S., it is necessary to mandate equipment requirements for aircraft operated in Canada which are equivalent to those which they must meet when operated in the U.S. in similar types of operation to ensure the safety of the civil aviation system is maintained at an equivalent level in both countries.

Les modifications apportées à ces trois articles traduisent les intentions réglementaires et les façons de faire actuelles, dans le milieu opérationnel, quant aux exigences de trouver, dans le poste de pilotage des aéronefs assurant des services aériens commerciaux, un troisième indicateur d'assiette. Ces modifications sont également prévues dans un souci d'harmonisation avec les exigences actuelles et futures imposées aux aéronefs assurant les mêmes genres de service en vertu des FAR des États-Unis. Compte tenu de la facilité avec laquelle des aéronefs peuvent être importés des États-Unis au Canada, il est nécessaire de disposer d'exigences relatives à l'équipement des aéronefs utilisés au Canada qui soient équivalentes à celles que ces aéronefs doivent respecter lorsqu'ils assurent le même genre de service aux États-Unis; il sera ainsi possible de garantir un niveau de sécurité du système de l'aviation civile qui soit équivalent dans les deux pays.

It is not intended by the Canadian regulatory authorities that transport category aircraft not used in commercial service, or transport category helicopters not flown under IFR conditions, be required to be equipped with a third, independently powered attitude indicator in the cockpit. Prior to this amendment, these aircraft were relieved from the application of pre-amendment section 605.41 by the issue of Ministerial exemptions. The amendment formalizes this situation and makes the issue of Ministerial exemptions for this purpose unnecessary. Aircraft meeting these criteria are not required to have a third attitude indicator under U.S. regulations. There will be no benefit-cost impact from the regulatory relief of this portion of the Canadian fleet from the need to have a third attitude indicator.

Les instances de réglementation canadiennes n'ont pas l'intention d'exiger que les aéronefs de la catégorie transport, n'assurant pas de services commerciaux, les hélicoptères de la catégorie transport, ne volant pas dans des conditions IFR, ni les avions de la catégorie transport équipés de moteurs à pistons et construits récemment, soient tenus de posséder dans leur poste de pilotage, un troisième indicateur d'assiette, alimenté par une source indépendante. Avant de procéder à cette modification, ces aéronefs étaient exclus de l'application de l'article 605.41 du RAC, par le biais d'exemptions ministérielles. La modification officialise cette situation et rend ainsi inutile la délivrance d'exemptions ministérielles à cette fin. Les aéronefs répondant à ces critères ne sont pas tenus d'avoir un troisième indicateur d'assiette en vertu de la réglementation des États-Unis. Le fait d'exempter cette partie de la flotte canadienne, de l'obligation réglementaire de posséder un troisième indicateur d'assiette, n'aura aucun impact en matière de coûts et d'avantages.

A Ministerial exemption for turbo-propeller-powered aeroplanes in Canadian commercial air service operations with a passenger-seating configuration for 30 seats or fewer (excluding crew member seating) from the requirement for the third attitude indicator is incorporated in the amendment. Owners and operators

Une exemption ministérielle visant les avions à turbopropulseurs, assurant des services aériens commerciaux canadiens, dans une configuration de 30 sièges passagers ou moins, sans compter les sièges pilotes, et qui les soustrait de l'obligation d'avoir un troisième indicateur d'assiette, est incorporée dans la

of turbo-propeller powered aeroplanes in a commercial air service with passenger-seating configuration between 10 and 30 seats (inclusive), a payload capacity of 3 402 kg (7,500 lbs) or less and which were manufactured before March 20, 1997 have until December 20, 2010 to either install the required attitude indicators in their aircraft or to remove these aircraft from commercial passenger-carrying air service. Turbo-propeller powered aeroplanes, in a commercial air service, with fewer than 10 passenger seats will not be required to have a third attitude indicator in the foreseeable future under this amendment. Again, these conditions parallel the equipment standards to be imposed on the U.S. fleet at the same compliance date. They will maintain the current equivalency between the levels of safety in the two countries.

Newly manufactured smaller turbo-propeller aeroplanes (with passenger seating between 10 and 30 seats) are provided with the third attitude indicator as part of their standard pilot station instrument package since both Canada and the U.S. are expected to legislate this requirement by December 2010. Older aircraft falling into this group are expected to reach the limits of their useful economic life in commercial passenger-carrying service within the compliance window which is provided. This expectation is based not only upon the requirement for a third attitude indicator but also upon knowledge of the costs of additional equipment requirements which are part of the U.S. upgrade to FAR 121 standards for the FAR 135 operators and a planned corresponding upgrade of Canadian requirements for operators using these smaller turbo-propeller aeroplanes in scheduled passenger-carrying service.

The benefits from the amendment to CAR 605.41 will be an expected increase in safety of Canadian operations of turbo-propeller aeroplanes with between 10 and 30 passenger seats and the maintenance of the correspondence of the safety of this segment of the Canadian commercial passenger-carrying aviation industry with the safety of equivalent operations in the U.S. The cost incurred will be the economic obsolescence of older aeroplanes, which meet these criteria, when used in this type of operation. The provision of a compliance window in which to refit or replace affected aeroplanes will minimize the cost impact. It is considered that the improved safety and the preservation of safety parity with U.S. operations provide a benefit which equals or surpasses the potential cost to Canadian operators of these aeroplanes from this amendment.

## Part VII *Commercial Air Services*

### Subpart 701 *Foreign Air Operations*

Terminology Change in the Title of the French Version of Section 701.17 *Canadian Minimum Navigation Performance Specifications (CMNPS) or North Atlantic Minimum Navigation Performance Specifications (NAT-MNPS) Airspace*

There will be no benefit-cost impact from the editorial change to the title of section 701.17 in the French version of the CARs.

modification. Les propriétaires et les exploitants d'avions à turbopropulseurs, assurant des services aériens commerciaux, dans une configuration de 30 sièges passagers, sans compter les sièges pilotes, ayant une charge payante de 3 402 kg (7 500 livres) ou moins et ayant été construits avant le 20 mars 1997, ont jusqu'au 20 décembre 2010, soit pour installer l'indicateur d'assiette exigé, soit pour retirer ces aéronefs du service aérien commercial de transport de passagers. Quant aux avions à turbopropulseurs, assurant un service aérien commercial dans une configuration de moins de 10 sièges passagers, ils ne seront pas tenus, en vertu de cette modification, de posséder un troisième indicateur d'assiette dans un avenir rapproché. Là encore, ces conditions sont équivalentes à celles qui seront imposées à la même date par les normes relatives à l'équipement applicables aux aéronefs des États-Unis. Elles permettront de conserver le niveau de sécurité actuel équivalent entre les deux pays.

Les petits avions à turbopropulseurs, nouvellement construits (ayant entre 10 et 30 sièges passagers), sont pourvus d'un troisième indicateur d'assiette, dans le lot d'instrumentation standard de poste de pilote, depuis que le Canada et les États-Unis ont prévu d'imposer cette obligation à partir de décembre 2010. Les aéronefs plus anciens appartenant à ce groupe devraient atteindre la fin de leur vie utile dans leur rôle d'appareils de transport commercial de passagers, au cours de la période prévue, avant la mise en œuvre de cette exigence. Cette prévision se fonde non seulement sur cette exigence, imposant la présence d'un troisième indicateur d'assiette, mais aussi sur la connaissance des coûts que vont entraîner les exigences en matière d'équipement supplémentaire, qui font partie de l'amélioration visant à assujettir aux normes de la FAR 121 des États-Unis, les exploitants visés par la FAR 135, ainsi que l'amélioration équivalente prévue au Canada quant aux exigences auxquelles seront assujettis les exploitants aériens, assurant des services réguliers de transport de passagers à l'aide de ces petits avions à turbopropulseurs.

On s'attend à ce que les avantages de la modification de l'article 605.41 du RAC prennent la forme d'une amélioration de la sécurité des exploitants canadiens d'avions à turbopropulseurs, ayant entre 10 et 30 sièges passagers, ainsi qu'au maintien de la parité entre les niveaux de sécurité canadien et américain, dans ce segment du transport commercial de passagers. Les coûts engendrés se manifesteront sous la forme d'une désuétude économique des plus vieux avions, assujettis à ces critères, dans ce genre d'exploitation. Le délai accordé pour mettre à niveau ou remplacer les avions visés devrait minimiser l'impact en matière de coûts. L'amélioration de la sécurité et le maintien de la parité du niveau de sécurité avec les États-Unis devraient se traduire par des avantages égaux ou supérieurs aux coûts éventuels que devront assumer les exploitants canadiens de ces avions, suite à cette modification.

## Partie VII *Services aériens commerciaux*

### Sous-partie 701 *Opérations aériennes étrangères*

Changement terminologique du titre de l'article 701.17 de la version française *Espace aérien canadien de spécifications de performances minimales de navigation (CMNPS) ou espace aérien de spécifications Atlantique Nord de performances minimales de navigation (NAT-MNPS)*

Aucune répercussion n'est prévue sur le plan des avantages et des coûts à la suite de cette modification rédactionnelle du titre de l'article 701.17 de la version française du RAC.

**Benefit-Cost Summary**

No benefit-cost impact is expected for the aviation industry or for the Canadian economy from the amendments to definitions in Part I *General Provisions* or in Part VI *General Operating and Flight Rules* or from the amendments to section 602.22 *Towing* or to section 602.77 *Requirement to File an Arrival Report* or to the title of the French version of section 701.17 *Canadian Minimum Navigation Performance Specifications (CMNPS)* or *North Atlantic Minimum Navigation Performance Specifications (NAT-MNPS)* *Airspace*.

Those amendments which relate to the conduct of special aviation events and balloon operations, and to entries in and retention of aircraft journey logs and technical records are expected to have a marginally positive or neutral benefit-cost impact.

The remaining amendments to section 602.60 *Requirements for Power-Driven Aircraft*, section 602.117 *Special VFR* and section 605.25 *General Use of Safety Belts and Restraint Systems* are each expected to have a positive benefit-cost impact upon the aviation industry as are the amendments implementing the requirements relating to a third attitude indicator in section 605.41 *Standby Attitude Indicator*, section 605.15 *Power-driven Aircraft – VFR OTT* and section 605.16 *Power-driven Aircraft – Night VFR*.

**Consultation**

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VI)* were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I on June 18, 2005. One comment was received. The comment addressed the distinction between maintenance activities and the maintenance control function as well as the distinction between a system of technical records and a system of scheduling (tracking and planning). The commentator emphasized that the critique was not intended to be a dissent. He or she stated that the comments were not intended to contribute to a discontinuation of the process of enabling these amendments. The intention was to generate further Notices of Proposed Amendments (NPAs) to address the concerns expressed. The Department provided the proposed text of an NPA which is to be presented to the Canadian Aviation Regulation Advisory Committee (CARAC) Maintenance and Manufacturing (M&M) Technical Committee meeting. The comment and a detailed Departmental response can be found in the *Disposition of Comments* which can be obtained from the CARAC Secretariat.

The members of the General Operating and Flight Rules (GOFR) Technical Committee of the CARAC have been consulted with respect to these amendments to the regulations. The actively participating members of this Technical Committee included the Aerospace Industries Association of Canada, Air Canada, Air Canada Pilots Association, Air Line Pilots Association, Air Operations Group Association, Air Transport Association of Canada, Association québécoise des transporteurs aériens

**Résumé des coûts et des avantages**

En matière de coûts et d'avantages, on ne s'attend à aucun impact sur l'industrie de l'aviation ou sur l'économie canadienne pouvant découler des modifications apportées à la partie I *Dispositions générales* comme à la partie VI *Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs*; il en est de même pour les modifications apportées à l'article 602.22 du RAC *Remorquage*, ou à l'article 602.77 du RAC *Exigences relatives au dépôt d'un compte rendu d'arrivée* ou au titre de l'article 701.17 de la version française *Espace aérien canadien de spécifications de performances minimales de navigation (CMNPS)* ou *espace aérien de spécifications Atlantique Nord de performances minimales de navigation (NAT-MNPS)*.

Les modifications visant la tenue de manifestations aéronautiques spéciales et l'utilisation de ballons, ainsi que les inscriptions dans les carnets de route et les dossiers techniques et les délais de conservation de ces documents, devraient avoir un impact légèrement positif ou neutre, en matière de coûts et d'avantages.

Quant aux autres modifications apportées à l'article 602.60 du RAC *Exigences relatives aux aéronefs entraînés par moteur*, à l'article 602.117 du RAC *Vol VFR spécial* et à l'article 605.25 du RAC *Ceintures de sécurité et ensembles de retenue - Utilisation générale*, elles devraient avoir, en matière de coûts et d'avantages, un impact positif sur le milieu de l'aviation, tout comme les modifications apportées à l'article 605.41 du RAC *Indicateur d'assiette de secours*, concernant la mise en œuvre d'exigences relatives à l'installation d'un troisième indicateur d'assiette, à l'article 605.15 du RAC *Aéronefs entraînés par moteur – Vol VFR OTT* et au RAC 605.16 *Aéronefs entraînés par moteur – Vol VFR de nuit*.

**Consultations**

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I et VI)* a fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 18 juin 2005. Un commentaire a été reçu et il portait sur la distinction à faire entre les activités de maintenance et la fonction relative au contrôle de la maintenance tout comme sur la distinction à faire entre un système de tenue de dossiers techniques et un système d'établissement de calendrier (suivi et planification). Le commentateur a souligné que cette critique ne faisait pas l'objet d'une opinion divergente. Il (elle) a indiqué que les commentaires ne visaient pas à entraver le processus permettant de procéder à ces modifications, le but étant de produire d'autres Avis de proposition de modification (APM) qui tiennent compte des préoccupations exprimées. Le ministère a fait part du texte de l'APM proposé, lequel sera présenté à la réunion du Comité technique sur la maintenance et la construction (M et C) du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Le commentaire accompagné d'une réponse détaillée du ministère se trouvent dans le *Suivi des commentaires* qui peut être obtenu auprès du secrétariat du CCRAC.

Les modifications ont fait l'objet de consultations auprès des membres du Comité technique sur les règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs (RÉGUVA) du CCRAC. Les membres actifs de ce Comité technique comprennent l'Association des industries aérospatiales du Canada, Air Canada, l'Association des pilotes d'Air Canada, l'Association de pilotes de ligne, l'*Air Operations Group Association*, l'Association du transport aérien du Canada, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc.,

inc., Canadian Airlines International Ltd.<sup>1</sup>, Canadian Association of Professional Radio Operators, Canadian Auto Workers, Canadian Balloon Association, Canadian Business Aircraft Association, Canadian Labour Congress, Canadian Owners and Pilots Association, Canadian Union of Public Employees, Canadian Air Traffic Controllers Association, Experimental Aircraft Association - Canadian Council, Hang Gliding and Paragliding Association of Canada, International Council of Air Shows, Recreational Aircraft Association of Canada, Soaring Association of Canada, and Teamsters Canada. The General Operating and Flight Rules Technical Committee reviewed these amendments at meetings in 1997 and 1998. The Committee recommended the adoption of these amendments.

Members of the Maintenance and Manufacturing Technical Committee were consulted with respect to the amendments regarding entries in and retention of aircraft journey logs and technical records prior to the presentation of these amendments to the members of the General Operating and Flight Rules Technical Committee. The actively participating members of the Maintenance and Manufacturing Technical Committee of CARAC include the Aerospace Industries Association of Canada, Air B.C., Air Canada, the Air Transport Association of Canada, the American Owners and Pilots Association-Canada, the Association québécoise des transporteurs aériens inc., Bell Helicopter Textron Canada, Canadair Inc., Bombardier, Canadian Airlines International Ltd.<sup>1</sup>, the Canadian Business Aircraft Association, Canadian Federation of AME Associations, the Canadian Owners and Pilots Association, Canadian Sports Aviation Council, the Department of Justice, the Department of National Defence, de Havilland Inc., the Experimental Aircraft Association - Canadian Council, Field Aviation Co. Inc., Innotech Aviation, International Association of Machinists and Aerospace Workers, Ontario AME Association, Recreational Aircraft Association, Transportation Safety Board of Canada, and Pratt and Whitney Canada. The Maintenance and Manufacturing Technical Committee reviewed these amendments and recommended their acceptance by the General Operating and Flight Rules Technical Committee in February 1998 prior to their submission to the GOFRT Technical Committee.

The amendments were presented at the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC), which is composed of senior managers in the Civil Aviation directorate of the Department of Transport, in December 1998. There was one dissent which was addressed by assuring the concerned party that the intent of the amendment with respect to the journey log requirements would allow the use of electronic data. The members of CARC approved the amendments.

### **Compliance and Enforcement**

These Regulations will generally be enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, through suspension or cancellation of a Canadian aviation document or through judicial action introduced by way of summary conviction as per section 7.3 of the *Aeronautics Act*.

<sup>1</sup> Please note that at the time this consultation took place Canadian Airlines International Ltd. was still in existence as an independent company

les Lignes aériennes Canadien International Ltée<sup>1</sup>, l'Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio, les Travailleurs canadiens de l'automobile, la *Canadian Balloon Association*, l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, le Congrès du Travail du Canada, la *Canadian Owners and Pilots Association*, le Syndicat canadien de la fonction publique, l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, l'*Experimental Aircraft Association - Canadian Council*, l'Association canadienne de vol libre, l'*International Council of Air Shows*, la *Recreational Aircraft Association of Canada*, l'Association canadienne de vol à voile et les *Teamsters*. Les modifications ont été débattues à des réunions du Comité technique sur les règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs qui ont eu lieu en 1997 et 1998. Le Comité a recommandé l'adoption de ces modifications.

Les modifications portant sur les inscriptions dans les carnets de route et les dossiers techniques et les délais de conservation de ces documents, ont fait l'objet de consultations auprès des membres du Comité technique sur la maintenance et la construction, avant que ces modifications ne soient présentées aux membres du Comité technique sur les règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs. Les membres actifs du Comité technique du CCRAC sur la maintenance et la construction comprennent l'Association des industries aérospatiales du Canada, Air B.C., Air Canada, l'Association du transport aérien du Canada, l'*American Owners and Pilots Association-Canada*, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., *Bell Helicopter Textron Canada*, Canadair Inc., Bombardier, les Lignes aériennes Canadien International<sup>1</sup>, l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, la *Canadian Federation of AME Associations*, la *Canadian Owners and Pilots Association*, la *Canadian Sports Aviation Council*, le ministère de la Justice, le ministère de la Défense nationale, de Havilland Inc., l'*Experimental Aircraft Association - Canadian Council*, *Field Aviation Co. Inc.*, *Innotech Aviation*, l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, l'*Ontario AME Association*, la *Recreational Aircraft Association*, le Bureau de la sécurité des transports du Canada et Pratt & Whitney Canada. Les modifications ont été examinées par le Comité technique sur la maintenance et la construction, avant d'être présentées et recommandées pour adoption par le Comité technique sur les règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs, en février 1998, avant leur soumission au Comité technique RÉGUA.

Les modifications ont été présentées en décembre 1998 au Comité de réglementation de l'Aviation civile (CRAC), lequel est formé de gestionnaires supérieurs de la Direction générale de l'aviation civile du ministère des Transports. Il y a eu une opinion divergente dont il a été tenu compte, en assurant la partie intéressée, que la modification concernant les exigences relatives aux carnets de route, visait à permettre l'utilisation de données électroniques. Les membres du CRAC ont approuvé les modifications.

### **Respect et exécution**

Ces dispositions réglementaires seront généralement appliquées au moyen de l'imposition d'amendes, en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique* ou d'une suspension ou d'une annulation des documents d'aviation canadien, ou encore par poursuites judiciaires intentées par procédure sommaire en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

<sup>1</sup> Veuillez noter qu'au moment où cette consultation a eu lieu, les Lignes aériennes Canadien International Ltée existaient en tant que compagnie indépendante

**Contact**

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

**Personne-ressource**

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

Registration  
SOR/2006-78 April 28, 2006

AERONAUTICS ACT

**Region of Waterloo International Airport Zoning Regulations**

P.C. 2006-251 April 28, 2006

Whereas, pursuant to subsection 5.5(1)<sup>a</sup> of the *Aeronautics Act*, a copy of the proposed *Region of Waterloo International Airport Zoning Regulations*, substantially in the form set out in the annexed Regulations, was published in two successive issues of the *Canada Gazette*, Part I, on May 14 and May 21, 2005 and in two successive issues of *The Record* on June 13 and 14, 2005 and *Le Régional* on June 15 and June 22, 2005 and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

Whereas a purpose of the proposed Regulations is to prevent lands adjacent to or in the vicinity of the Region of Waterloo International airport site from being used or developed in a manner that is, in the opinion of the Minister, incompatible with the safe operation of an airport or aircraft;

And whereas a purpose of the proposed Regulations is to prevent lands adjacent to or in the vicinity of facilities used to provide services relating to aeronautics from being used or developed in a manner that would, in the opinion of the Minister, cause interference with signals or communications to and from aircraft or to and from those facilities;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to paragraphs 5.4(2)(b)<sup>b</sup> and (c)<sup>b</sup> of the *Aeronautics Act*, hereby makes the annexed *Region of Waterloo International Airport Zoning Regulations*.

**REGION OF WATERLOO INTERNATIONAL AIRPORT ZONING REGULATIONS**

INTERPRETATION

1. (1) The following definitions apply in these Regulations.
- “airport” means the Region of Waterloo International Airport in the Province of Ontario, in the Township of Woolwich, in the Regional Municipality of Waterloo. (*aéroport*)
- “airport reference point” means the point described in Part 1 of the schedule. (*point de référence de l’aéroport*)
- “approach surface” means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from each end of a strip surface; such approach surfaces are referred to as take-off/approach surfaces and are described in Part 2 of the schedule. (*surface d’approche*)
- “bird hazard zone” means the area in the immediate vicinity of the airport as described in Part 7 of the schedule. (*zone de péril aviaire*)
- “outer limit” means the limit of the area, as described in Part 6 of the schedule, covered by the approach surfaces, bird hazard

<sup>a</sup> R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1  
<sup>b</sup> S.C. 1992, c. 4, s. 10

Enregistrement  
DORS/2006-78 Le 28 avril 2006

LOI SUR L’AÉRONAUTIQUE

**Règlement de zonage de l’aéroport international de la région de Waterloo**

C.P. 2006-251 Le 28 avril 2006

Attendu que, conformément au paragraphe 5.5(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur l’aéronautique*, le projet de règlement intitulé *Règlement de zonage de l’aéroport international de la région de Waterloo*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans deux numéros consécutifs de la *Gazette du Canada* Partie I, les 14 et 21 mai 2005, ainsi que dans deux numéros consécutifs du *The Record* les 13 et 14 juin 2005, et du *Le Régional* les 15 et 22 juin 2005, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter au ministre des Transports leurs observations à cet égard;

Attendu que le projet de règlement vise à empêcher un usage ou un aménagement des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage de l’aéroport international de la région de Waterloo, incompatible, selon le ministre des Transports, avec la sécurité d’utilisation des aéronefs ou d’exploitation des aéroports;

Attendu que le projet de règlement vise à empêcher un usage ou un aménagement des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage d’installations comportant des équipements destinés à fournir des services liés à l’aéronautique, qui causerait, selon le ministre des Transports, des interférences dans les communications avec les aéronefs et les installations,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu des alinéas 5.4(2)(b)<sup>b</sup> et (c)<sup>b</sup> de la *Loi sur l’aéronautique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement de zonage de l’aéroport international de la région de Waterloo*, ci-après.

**RÈGLEMENT DE ZONAGE DE L’AÉROPORT INTERNATIONAL DE LA RÉGION DE WATERLOO**

DÉFINITIONS

1. (1) Les définitions qui suivent s’appliquent au présent règlement.
- « aéroport » L’aéroport international de la région de Waterloo, situé dans la province d’Ontario, dans le canton de Woolwich, dans la municipalité régionale de Waterloo. (*airport*)
- « limite extérieure » La limite de la zone, dont la description figure à la partie 6 de l’annexe, correspondant aux surfaces d’approche, à la zone de péril aviaire, à la surface extérieure, à la surface de bande et aux surfaces de transition. (*outer limit*)
- « point de référence de l’aéroport » Le point décrit à la partie 1 de l’annexe. (*airport reference point*)
- « surface d’approche » Surface inclinée imaginaire qui s’élève vers l’extérieur à partir de chaque extrémité d’une surface de bande; ces surfaces d’approche sont mentionnées comme des surfaces de décollage/d’approche et décrites à la partie 2 de l’annexe. (*approach surface*)

<sup>a</sup> L.R., ch. 33 (1<sup>er</sup> suppl.), art. 1  
<sup>b</sup> L.C. 1992, ch. 4, art. 10

zone, outer surface, strip surface and transitional surfaces. (*limite extérieure*)

“outer surface” means the imaginary surface located above and in the immediate vicinity of the airport, which surface is described in Part 3 of the schedule. (*surface extérieure*)

“strip surface” means an imaginary surface associated with an airport runway, prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which surfaces are described in Part 4 of the schedule. (*surface de bande*)

“transitional surface” means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from the lateral limits of a strip surface and an approach surface, which surfaces are described in Part 5 of the schedule. (*surface de transition*)

(2) For the purposes of these Regulations, the assigned elevation of the airport reference point is 311.500 m above sea level, Canadian Geodetic Vertical Datum – CGVD28, 1978 Adjustment.

APPLICATION

2. These Regulations apply in respect of all land, including public road allowances, that is adjacent to or in the vicinity of the airport within the limits described in Part 6 of the schedule.

BUILDING RESTRICTIONS

3. No person shall erect or construct, on land in respect of which these Regulations apply, a building, structure or object, or an addition to an existing building, structure or object, the highest point of which would exceed in elevation at the location of that point

- (a) an approach surface;
- (b) the outer surface; or
- (c) a transitional surface.

INTERFERENCE WITH COMMUNICATION

4. No owner or lessee of land within the outer surface shall permit any part of that land to be used or developed in a manner that causes interference with any signal or communication to or from an aircraft or any facility used to provide services relating to aeronautics.

NATURAL GROWTH

5. No owner or lessee of land in respect of which these Regulations apply shall permit an object of natural growth that is on the land to grow to a height that exceeds in elevation at the location of the object any surface referred to in section 3.

BIRD HAZARD

6. No owner or lessee of land within the limits of the bird hazard zone shall permit any part of that land to be used for activities or uses that attract birds that create a hazard to aviation safety.

REPEAL

7. **The *Waterloo-Guelph Airport Zoning Regulations*<sup>1</sup> are repealed.**

<sup>1</sup> SOR/93-76

« surface de bande » Surface imaginaire associée à une piste d’aéroport qui est aménagée pour le décollage et l’atterrissage des aéronefs dans une direction donnée, et dont la description figure à la partie 4 de l’annexe. (*strip surface*)

« surface de transition » Surface inclinée imaginaire qui s’élève vers l’extérieur à partir des limites latérales d’une surface de bande et d’une surface d’approche, et dont la description figure à la partie 5 de l’annexe. (*transitional surface*)

« surface extérieure » Surface imaginaire qui est située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l’aéroport et dont la description figure à la partie 3 de l’annexe. (*outer surface*)

« zone de péril aviaire » La zone qui est située dans le voisinage immédiat de l’aéroport et dont la description figure à la partie 7 de l’annexe. (*bird hazard zone*)

(2) Pour l’application du présent règlement, l’altitude attribuée du point de référence de l’aéroport est de 311,500 m au-dessus du niveau de la mer, plan de référence altimétrique géodésique du Canada – CGVD28, compensation de 1978.

APPLICATION

2. Le présent règlement s’applique aux biens-fonds, y compris les emprises de voies publiques, situés aux abords ou dans le voisinage de l’aéroport et dont la description figure à la partie 6 de l’annexe.

LIMITES DE CONSTRUCTIONS

3. Il est interdit, sur un bien-fonds visé par le présent règlement, d’ériger ou de construire tout élément, notamment un bâtiment ou une autre construction, ou tout rajout à un élément existant, dont le sommet serait plus élevé, à cet endroit, que l’une quelconque des surfaces suivantes :

- a) les surfaces d’approche;
- b) la surface extérieure;
- c) les surfaces de transition.

INTERFÉRENCE DANS LES COMMUNICATIONS

4. Il est interdit au propriétaire ou au locataire d’un bien-fonds situé dans la surface extérieure de permettre un usage ou un aménagement de toute partie de celui-ci qui cause des interférences dans les communications avec les aéronefs ou les installations comportant des équipements destinés à fournir des services liés à l’aéronautique.

VÉGÉTATION

5. Il est interdit au propriétaire ou au locataire d’un bien-fonds visé par le présent règlement de laisser croître la végétation au-delà du niveau, à cet endroit, de l’une quelconque des surfaces visées à l’article 3.

PÉRIL AVIAIRE

6. Il est interdit au propriétaire ou au locataire d’un bien-fonds situé dans les limites de la zone de péril aviaire de permettre l’utilisation de toute partie de celui-ci pour des activités ou des usages qui attirent les oiseaux qui constituent un danger pour la sécurité aéronautique.

ABROGATION

7. **Le *Règlement de zonage de l’aéroport de Waterloo-Guelph*<sup>1</sup> est abrogé.**

<sup>1</sup> DORS/93-76

## COMING INTO FORCE

**8. These Regulations come into force on the day on which the requirements set out in subsection 5.6(2) of the *Aeronautics Act* are met.**

## SCHEDULE

*(Subsection 1(1) and section 2)*

In this schedule, all grid coordinates are in metres (m) and refer to the 1983 North America Datum (GRS80 Ellipsoid, 1989 adjustment), Zone 17, Universal Transverse Mercator (UTM) projection. Grid coordinates have been computed using a combined average scale factor of 0.9995876.

In this schedule, all elevation values are in metres (m) and refer to the Canadian Geodetic Vertical Datum – CGVD28, 1978 Adjustment.

## PART 1

DESCRIPTION OF AIRPORT  
REFERENCE POINT

The airport reference point, shown on Waterloo Regional Airport Zoning Plan No. 30-035 02-020, Sheet 15, dated April 30, 2003, is a point that may be located by:  
commencing at a point referred to as threshold 25, having grid coordinates of 551 298.78 E and 4 812 764.72 N, located on the centreline and at the eastern end of runway 07-25;  
thence westerly along the centreline of runway 07-25, a distance of 1 341.15 m to a point;  
thence southerly and perpendicular to the centreline of runway 07-25, a distance of 50.00 m to the airport reference point, having grid coordinates of 550 107.96 E and 4 812 146.94 N.

## PART 2

DESCRIPTION OF TAKE-OFF/  
APPROACH SURFACES

The elevation of a take-off/approach surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centreline of that take-off/approach surface.

The elevation of a take-off/approach surface centreline is calculated from the elevation of the end of the abutting strip surface and increasing at a constant ratio as provided in this Part.

The take-off/approach surfaces, shown on Waterloo Regional Airport Zoning Plan No. 30-035 02-020, Sheets 1 to 27, dated April 30, 2003, are surfaces abutting each end of the strip surfaces associated with runways 07-25 and 14-32, and are described as follows:

(a) the take-off/approach surface abutting the 07 end of the strip surface associated with runway 07-25, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 50.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 15 000.000 m

## ENTRÉE EN VIGUEUR

**8. Le présent règlement entre en vigueur à la date où les exigences prévues au paragraphe 5.6(2) de la *Loi sur l'aéronautique* sont respectées.**

## ANNEXE

*(paragraphe 1(1) et article 2)*

Dans la présente annexe, toutes les coordonnées du quadrillage sont en mètres (m) et font référence aux coordonnées de la projection universelle transverse de Mercator (UTM), zone 17, suivant le Système de référence nord-américain de 1983 (ellipsoïde GRS80, compensation de 1989). Elles ont été calculées à l'aide d'un facteur d'échelle moyen combiné de 0,9995876.

Dans la présente annexe, toutes les valeurs d'altitude sont en mètres (m), suivant le plan de référence altimétrique géodésique du Canada – CGVD28, compensation de 1978.

## PARTIE 1

DESCRIPTION DU POINT DE RÉFÉRENCE  
DE L'AÉROPORT

Le point de référence de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport régional de Waterloo n° 30-035 02-020, feuille 15, daté du 30 avril 2003, est un point qui peut être déterminé comme suit :  
Commençant à un point qui correspond au seuil de la piste 25, dont les coordonnées du quadrillage sont 551 298,78 E. et 4 812 764,72 N., et qui est situé à l'extrémité est de l'axe de la piste 07-25;  
de là en direction ouest suivant l'axe de la piste 07-25, sur une distance de 1 341,15 m jusqu'à un point;  
de là en direction sud et perpendiculairement à l'axe de la piste 07-25, sur une distance de 50,00 m jusqu'au point de référence de l'aéroport, dont les coordonnées du quadrillage sont 550 107,96 E. et 4 812 146,94 N.

## PARTIE 2

DESCRIPTION DES SURFACES DE  
DÉCOLLAGE/D'APPROCHE

L'altitude de la surface de décollage/d'approche en tout point est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de décollage/d'approche.

L'altitude de l'axe de la surface de décollage/d'approche est calculée d'après l'altitude de l'extrémité de la surface de bande attenante et augmente suivant les rapports constants indiqués dans la présente partie.

Les surfaces de décollage/d'approche, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport régional de Waterloo n° 30-035 02-020, feuilles 1 à 27, daté du 30 avril 2003, sont des surfaces attenantes à chacune des extrémités des surfaces de bande associées aux pistes 07-25 et 14-32, et sont décrites comme suit :

a) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07 de la surface de bande associée à la piste 07-25 consiste en une surface inclinée à raison de 1 m suivant la verticale pour 50 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'à la limite extérieure de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et

measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 2 400.000 m on either side of the projected centreline and an elevation being 300.000 m above the elevation at the end of the strip surface;

(b) the take-off/approach surface abutting the 25 end of the strip surface associated with runway 07-25, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 50.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 15 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 2 400.000 m on either side of the projected centreline and an elevation being 300.000 m above the elevation at the end of the strip surface;

(c) the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 50.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 3 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 600.000 m on either side of the projected centreline and an elevation being 60.000 m above the elevation at the end of the strip surface;

(d) the take-off/approach surface abutting the 32 end of the strip surface associated with runway 14-32, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 50.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 3 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 600.000 m on either side of the projected centreline and an elevation being 60.000 m above the elevation at the end of the strip surface.

### PART 3

#### DESCRIPTION OF OUTER SURFACE

The outer surface, shown on Waterloo Regional Airport Zoning Plan No. 30-035 02-020, Sheets 07, 08, 09, 14, 15, 16, 20, 21 and 22, dated April 30, 2003 is an imaginary surface established at a constant elevation of 45.000 m above the assigned elevation of the airport reference point except that, where that surface is less than 9.000 m above the surface of the ground, the outer surface is located at 9.000 m above the surface of the ground. The boundary of the outer surface is described as follows:

All those lands situate in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge and in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Kitchener, all in the Regional Municipality of Waterloo and described as follows:

commencing at the northeast corner of Lot 105, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich (see Sheet 08);

thence southerly along the eastern limit of Lot 105 to the north-west corner of Lot 86, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich (see Sheet 08);

à une distance suivant l'horizontale de 15 000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; la limite extérieure mesure 2 400 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 300 m au-dessus de l'altitude à l'extrémité de la surface de bande;

b) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25 de la surface de bande associée à la piste 07-25 consiste en une surface inclinée à raison de 1 m suivant la verticale pour 50 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'à la limite extérieure de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 15 000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; la limite extérieure mesure 2 400 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 300 m au-dessus de l'altitude à l'extrémité de la surface de bande;

c) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32 consiste en une surface inclinée à raison de 1 m suivant la verticale pour 50 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'à la limite extérieure de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 3 000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; la limite extérieure mesure 600 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 60 m au-dessus de l'altitude à l'extrémité de la surface de bande;

d) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 32 de la surface de bande associée à la piste 14-32 consiste en une surface inclinée à raison de 1 m suivant la verticale pour 50 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'à la limite extérieure de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 3 000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; la limite extérieure mesure 600 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 60 m au-dessus de l'altitude à l'extrémité de la surface de bande.

### PARTIE 3

#### DESCRIPTION DE LA SURFACE EXTÉRIEURE

La surface extérieure, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport régional de Waterloo n° 30-035 02-020, feuilles 07, 08, 09, 14, 15, 16, 20, 21 et 22, daté du 30 avril 2003, est une surface imaginaire située à l'altitude constante de 45 m au-dessus de l'altitude attribuée du point de référence de l'aéroport; cette surface extérieure est toutefois située à 9 m au-dessus de la surface du sol lorsque la surface décrite ci-dessus est à moins de 9 m au-dessus de la surface du sol. Les limites de la surface extérieure sont décrites comme suit :

Tous les biens-fonds situés dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge et dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Kitchener, tous dans la municipalité régionale de Waterloo et décrits comme suit :

Commençant à l'angle nord-est du lot 105, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich (voir la feuille 08);

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 105, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 86, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich (voir la feuille 08);

thence easterly along the northern limit of Lot 86 to the northeast corner of Lot 86, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich, Regional Municipality of Waterloo (see Sheet 09);

thence southerly along the limits of Lots 86, 87, 88, 89 and 127, German Company Tract to the southeast corner of Lot 127, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge, Regional Municipality of Waterloo (see Sheet 16);

thence westerly along the southern limit of Lot 127 to the north-west corner of Lot 128, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge;

thence southerly along the western limit of Lot 128 and its production southerly to the intersection of the production southerly of the western limit of Lot 128 with the southern limit of the Bricker Lot or Lot 1, Middle Block, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge (see Sheet 16);

thence westerly along the southern limit of the Bricker Lot or Lot 1, Middle Block, to the northeast corner of Lot 13, Concession 1, Beasley's Lower Block, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge (see Sheet 22);

thence southerly along the eastern limits of Lots 13 and 12 to the southeast corner of Lot 12, Concession 1, Beasley's Lower Block, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge;

thence westerly along the southern limit of Lot 12 to the southwest corner of Lot 12, Concession 1, Beasley's Lower Block, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge, being also a point on the eastern limit of Lot 30, Beasley's Broken Front Concession;

thence southerly along the eastern limit of Lot 30, Beasley's Broken Front Concession, to the southeast corner of Lot 30, Beasley's Broken Front Concession, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge (see Sheet 22);

thence westerly along the southern limit of Lot 30 to the southwest corner of Lot 30, Beasley's Broken Front Concession, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge, being also a point on the eastern limit of Lot 19, Beasley's Broken Front Concession (see Sheet 21);

thence southerly along the eastern limit Lot 19, Beasley's Broken Front Concession, to the southeast corner of Lot 19, Beasley's Broken Front Concession, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge;

thence westerly along the southern limit of Lot 19 to the southwest corner of Lot 19, Beasley's Broken Front Concession, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge;

thence northerly along the western limit Lot 19 to the southeast corner of Lot 15, Beasley's Broken Front Concession, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge;

thence westerly along the southern limit of Lot 15 and its production westerly to the intersection of the production westerly of the southern limit of Lot 15, Beasley's Broken Front Concession, with the centreline of the Grand River, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge, Regional Municipality of Waterloo;

thence northerly along the centreline of the Grand River to the intersection of the centreline of the Grand River with the production easterly of the southern limit of Lot 53, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Kitchener, Regional Municipality of Waterloo (see Sheet 21);

thence westerly along the production easterly of the southern limit of Lot 53 and along the southern limit of Lot 53, German Company

de là en direction est, le long de la limite nord du lot 86, jusqu'à l'angle nord-est du lot 86, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich, municipalité régionale de Waterloo (voir la feuille 09);

de là en direction sud, le long des limites des lots 86, 87, 88, 89 et 127, parcelle de la German Company, jusqu'à l'angle sud-est du lot 127, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge, municipalité régionale de Waterloo (voir la feuille 16);

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 127, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 128, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge;

de là en direction sud, le long de la limite ouest du lot 128 et de son prolongement vers le sud jusqu'à l'intersection du prolongement vers le sud de la limite ouest du lot 128 et de la limite sud du lot Bricker ou lot 1, bloc central, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge (voir la feuille 16);

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot Bricker ou lot 1, bloc central, jusqu'à l'angle nord-est du lot 13, concession 1, bloc inférieur de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge (voir la feuille 22);

de là en direction sud, le long des limites est des lots 13 et 12, jusqu'à l'angle sud-est du lot 12, concession 1, bloc inférieur de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 12, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 12, concession 1, bloc inférieur de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge, soit également un point de la limite est du lot 30, concession à front interrompu de Beasley;

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 30, concession à front interrompu de Beasley, jusqu'à l'angle sud-est du lot 30, concession à front interrompu de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge (voir la feuille 22);

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 30, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 30, concession à front interrompu de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge, soit également un point de la limite est du lot 19, concession à front interrompu de Beasley (voir la feuille 21);

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 19, concession à front interrompu de Beasley, jusqu'à l'angle sud-est du lot 19, concession à front interrompu de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 19 jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 19, concession à front interrompu de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge;

de là en direction nord, le long de la limite ouest du lot 19, jusqu'à l'angle sud-est du lot 15, concession à front interrompu de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 15 et de son prolongement vers l'ouest, jusqu'à l'intersection du prolongement vers l'ouest de la limite sud du lot 15, concession à front interrompu de Beasley, et de la ligne médiane de la rivière Grand, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge, municipalité régionale de Waterloo;

Tract, to the intersection of the southern limit of Lot 53, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Kitchener, with the easterly limit of Registered Plan 1692, in the City of Kitchener (see Sheet 20);

thence southerly along the eastern limit of Registered Plan 1692 to the southeast corner of Registered Plan 1692, in the City of Kitchener;

thence westerly along the southerly limit of Registered Plan 1692 to the southwest corner of Lot 70, Registered Plan 1692, in the City of Kitchener;

thence westerly in a straight line to the southeast corner of Lot 304, Registered Plan 1340, in the City of Kitchener;

thence northerly along the southeastern limit of Lot 304 to the southwestern limit of Morrison Road as widened by Block N, Registered Plan 1340, in the City of Kitchener;

thence northwesterly along the southwestern limit of Morrison Road as widened by Block N, Registered Plan 1340, to the most northerly corner of Lot 295, Registered Plan 1340, being also the southeastern corner of Parcel Index Block 22555, in the City of Kitchener;

thence northerly along the eastern limit of Parcel Index Block 22555 to the northeastern corner of Parcel Index Block 22555, in the City of Kitchener;

thence westerly along the northern limit of Parcel Index Block 22555 to the southeastern corner of Parcel Index Block 22554, in the City of Kitchener (see Sheet 20);

thence northwesterly along the northeastern limit of Parcel Index Block 22554, being also partly the limits of Old Chicopee Trail, Daimler Drive and Old Chicopee Drive, to the northeastern corner of Parcel Index Block 22554, in the City of Kitchener (see Sheet 14);

thence northwesterly along the northeastern limit of Parcel Index Block 22553, being also the limit of Old Chicopee Drive, to the southwestern corner of Parcel Index Block 22550, being also the production southwesterly of the southeastern limit of Edenbridge Drive, in the City of Kitchener;

thence northeasterly and easterly along the southeastern and southern limits of Edenbridge Drive to the intersection of the southern limit of Edenbridge Drive with the western limit of Oldfield Drive, in the City of Kitchener;

thence northerly along the western limit of Oldfield Drive to the intersection of the western limit of Oldfield Drive with the southwestern limit of Shaftsbury Drive, in the City of Kitchener;

thence northwesterly along the southwestern limit of Shaftsbury Drive to the most southerly corner of Parcel Index No. 22551-0006, in the City of Kitchener;

thence northeasterly along the southeastern limit of Parcel Index Nos. 22551-0006 and 22551-0005, being also the limit of Sheldon Avenue to the most easterly corner of Parcel Index No. 22551-0005, in the City of Kitchener;

thence northwesterly along the northeastern limits of Parcel Index Nos. 22551-0005 and 22551-0004, being also the limit of Natchez Road to the most northerly corner of Parcel Index No. 22551-0004, in the City of Kitchener;

thence northeasterly along the southeastern limit of Parcel Index No. 22535-0002, being also the limit of Ottawa Street to the most easterly corner of Parcel Index No. 22535-0002, in the City of Kitchener;

thence northwesterly along the northeastern limit of Parcel Index Blocks 22535 and 22538, being also partly the limit of Heritage Drive to the most northerly corner of Parcel Index Block 22538, in the City of Kitchener;

de là en direction nord, le long de la ligne médiane de la rivière Grand, jusqu'à l'intersection de la ligne médiane de la rivière Grand et du prolongement vers l'est de la limite sud du lot 53, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Kitchener, municipalité régionale de Waterloo (voir la feuille 21);

de là en direction ouest, le long du prolongement vers l'est de la limite sud du lot 53 et le long de la limite sud du lot 53, parcelle de la German Company, jusqu'à l'intersection de la limite sud du lot 53, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Kitchener, et de la limite est du plan officiel 1692, dans la ville de Kitchener (voir la feuille 20);

de là en direction sud, le long de la limite est du plan officiel 1692, jusqu'à l'angle sud-est du plan officiel 1692, dans la ville de Kitchener;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du plan officiel 1692, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 70, plan officiel 1692, dans la ville de Kitchener;

de là en direction ouest, en ligne droite, jusqu'à l'angle sud-est du lot 304, plan officiel 1340, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord, le long de la limite sud-est du lot 304, jusqu'à la limite sud-ouest du chemin Morrison élargi par le bloc N, plan officiel 1340, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite sud-ouest du chemin Morrison élargi par le bloc N, plan officiel 1340, jusqu'à l'angle le plus au nord du lot 295, plan officiel 1340, soit également l'angle sud-est du bloc 22555 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord, le long de la limite est du bloc 22555 de l'index des parcelles, jusqu'à l'angle nord-est du bloc 22555 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction ouest, le long de la limite nord du bloc 22555 de l'index des parcelles, jusqu'à l'angle sud-est du bloc 22554 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener (voir la feuille 20);

de là en direction nord-ouest, le long de la limite nord-est du bloc 22554 de l'index des parcelles, soit également une partie des limites de la piste Old Chicopee, de la promenade Daimler et de la promenade Old Chicopee, jusqu'à l'angle nord-est du bloc 22554 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener (voir la feuille 14);

de là en direction nord-ouest, le long de la limite nord-est du bloc 22553 de l'index des parcelles, soit également la limite de la promenade Old Chicopee, jusqu'à l'angle sud-ouest du bloc 22550 de l'index des parcelles, soit également le prolongement vers le sud-ouest de la limite sud-est de la promenade Edenbridge, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-est et en direction est, le long des limites sud-est et sud de la promenade Edenbridge, jusqu'à l'intersection de la limite sud de la promenade Edenbridge et de la limite ouest de la promenade Oldfield, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord, le long de la limite ouest de la promenade Oldfield, jusqu'à l'intersection de la limite ouest de la promenade Oldfield et de la limite sud-ouest de la promenade Shaftsbury, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite sud-ouest de la promenade Shaftsbury, jusqu'à l'angle le plus au sud du n° 22551-0006 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est des n° 22551-0006 et 22551-0005 de l'index des parcelles, soit également la limite de l'avenue Sheldon, jusqu'à l'angle le plus à

thence northeasterly along the southeastern limit of Parcel Index Block 22545, being also partly the limit of Lorraine Avenue to the intersection of the southern limit of Lorraine Avenue with the western limit of Lackner Boulevard, in the City of Kitchener;

thence northerly and northwesterly along the western and southwestern limits of Lackner Boulevard to the intersection of the southwestern limit of Lackner Boulevard with the southeastern limit of Victoria Street North, in the City of Kitchener, Regional Municipality of Waterloo (see Sheet 14);

thence northeasterly and easterly along the southeastern and southern limits of Victoria Street North (The King's Highway No. 7) to the intersection of the southern limits of Victoria Street North (The King's Highway No. 7) with the eastern limit of Lot 107, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich, Regional Municipality of Waterloo (see Sheets 07 and 08);

thence southerly along the eastern limit of Lot 107 to the north-west corner of Lot 105, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich;

thence easterly along the northern limit of Lot 105 to the north-east corner of Lot 105, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich, Regional Municipality of Waterloo, being the point of commencement (see Sheet 08).

l'est du n° 22551-0005 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-ouest, le long des limites nord-est des n°s 22551-0005 et 22551-0004 de l'index des parcelles, soit également la limite du chemin Natchez, jusqu'à l'angle le plus au nord du n° 22551-0004 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est du n° 22535-0002 de l'index des parcelles, soit également la limite de la rue Ottawa, jusqu'à l'angle le plus à l'est du n° 22535-0002 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite nord-est des blocs 22535 et 22538 de l'index des parcelles, soit également une partie de la limite de la promenade Heritage, jusqu'à l'angle le plus au nord du bloc 22538 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est du bloc 22545 de l'index des parcelles, soit également une partie de la limite de l'avenue Lorraine, jusqu'à l'intersection de la limite sud de l'avenue Lorraine et de la limite ouest du boulevard Lackner, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord et en direction nord-ouest, le long des limites ouest et sud-ouest du boulevard Lackner, jusqu'à l'intersection de la limite sud-ouest du boulevard Lackner et de la limite sud-est de la rue Victoria Nord, dans la ville de Kitchener, municipalité régionale de Waterloo (voir la feuille 14);

de là en direction nord-est et en direction est, le long des limites sud-est et sud de la rue Victoria Nord (la route King's n° 7), jusqu'à l'intersection des limites sud de la rue Victoria Nord (route King's n° 7) et de la limite est du lot 107, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich, municipalité régionale de Waterloo (voir les feuilles 07 et 08);

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 107, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 105, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich;

de là en direction est, le long de la limite nord du lot 105, jusqu'à l'angle nord-est du lot 105, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich, municipalité régionale de Waterloo, qui est le point de départ (voir la feuille 08).

#### PART 4

##### DESCRIPTION OF STRIP SURFACES

The elevation of a strip surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centreline of that strip surface.

The elevation of the strip surface centreline between the strip surface end and the closest strip surface threshold is equal to the elevation of the strip surface end. The elevation of the strip surface centreline between the strip surface thresholds is calculated using a constant ratio between the elevations of the strip surface thresholds or points along the runway centreline as provided herein.

The strip surfaces, shown on Waterloo Regional Airport Zoning Plan No. 30-035 02-020, Sheet 15, dated April 30, 2003, are described as follows:

(a) the strip surface associated with runway 07-25 is 300.000 m in total width, being 150.000 m on either side of the centreline of the runway. The strip surface commences 60.000 m to the

#### PARTIE 4

##### DESCRIPTION DES SURFACES DE BANDE

L'altitude d'une surface de bande en tout point est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande.

L'altitude de l'axe de la surface de bande entre l'extrémité de la surface de bande et le seuil de surface de bande le plus proche est égale à l'altitude de l'extrémité de la surface de bande. L'altitude de l'axe de la surface de bande entre les seuils de surface de bande est calculée d'après un rapport constant entre les altitudes des seuils de la surface de bande ou de points le long de l'axe de la piste tels qu'ils figurent dans le présent règlement.

Les surfaces de bande figurant sur le plan de zonage de l'aéroport régional de Waterloo n° 30-035 02-020, feuille 15, daté du 30 avril 2003, sont décrites comme suit :

a) la surface de bande associée à la piste 07-25 est d'une largeur totale de 300 m, soit de 150 m de chaque côté de l'axe de la piste. La surface de bande commence à 60 m à l'ouest du

west of threshold 07 and ends 60.000 m to the east of threshold 25, having a total length of 2 253.600 m. The 07 end of the strip surface has an elevation of 311.700 m and the 25 end of the strip surface has an elevation of 321.500 m. The azimuth of the centreline from threshold 07 to threshold 25 is 64°42'56". Threshold 07 has grid coordinates of 549 370.38 E and 4 811 853.80 N and threshold 25 has grid coordinates of 551 298.78 E and 4 812 764.72 N. The points between thresholds along runway 07-25 that control the elevation of the runway centreline are:

Item	Column 1 Threshold Number	Column 2 Distance from Threshold to Point along Runway Centreline	Column 3 Elevation of Point
1.	07	200.00 m	312.60 m
2.	07	1 033.60 m	312.80 m
3.	07	1 033.60 m	314.70 m
4.	07	1 583.60 m	317.10 m

(b) the strip surface associated with runway 14-32 is 300.000 m in total width, being 150.000 m on either side of the centreline of the runway. The strip surface commences 60.000 m to the northwest of threshold 14 and ends 60.000 m to the southeast of threshold 32, having a total length of 1 370.360 m. The 14 end of the strip surface has an elevation of 313.000 m and the 32 end of the strip surface has an elevation of 312.500 m. The azimuth of the centreline from threshold 14 to threshold 32 is 127°59'51". Threshold 14 has grid coordinates of 549 214.88 E and 4 812 357.07 N and threshold 32 has grid coordinates of 550 199.80 E and 4 811 587.63 N. The points between thresholds along runway 14-32 that control the elevation of the runway centreline are:

Item	Column 1 Threshold Number	Column 2 Distance from Threshold to Point along Runway Centreline	Column 3 Elevation of Point
1.	14	100.00 m	313.00 m
2.	14	400.00 m	312.70 m
3.	14	584.04 m	312.80 m
4.	14	1 050.36 m	312.80 m

**PART 5**

**DESCRIPTION OF TRANSITIONAL SURFACES**

The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting a strip surface is equal to the elevation of the nearest point on the centreline of the abutting strip surface.

The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting a take-off/approach surface is equal to the elevation of the nearest point on the centreline of the abutting take-off/approach surface.

The transitional surfaces, shown on Waterloo Regional Airport Zoning Plan No. 30-035 02-020, Sheets 07, 08, 09, 14, 15, 16, 20, 21 and 22, dated April 30, 2003, are imaginary inclined surfaces that extend upward and outward from the lateral limits of the abutting strip surface and the abutting take-off/approach surface rising at a ratio of 1.000 m measured vertically to 7.000 m measured horizontally and perpendicularly to the centreline of each strip

seuil 07 et se termine à 60 m à l'est du seuil 25, et sa longueur totale est de 2 253,60 m. L'altitude de l'extrémité 07 de la surface de bande est de 311,70 m et l'altitude de l'extrémité 25 de la surface de bande est de 321,50 m. L'azimut de l'axe entre le seuil 07 et le seuil 25 est de 64°42'56". Les coordonnées du quadrillage du seuil 07 sont 549 370,38 E. et 4 811 853,80 N. et celles du seuil 25 sont 551 298,78 E. et 4 812 764,72 N. Les points entre les seuils, le long de la piste 07-25, où est déterminée l'altitude de l'axe de la piste sont indiqués dans le tableau suivant :

Article	Colonne 1 Numéro du seuil	Colonne 2 Distance entre le seuil et le point le long de l'axe de la piste (m)	Colonne 3 Altitude du point (m)
1.	07	200,00	312,60
2.	07	1 033,60	312,80
3.	07	1 033,60	314,70
4.	07	1 583,60	317,10

b) la surface de bande associée à la piste 14-32 est d'une largeur totale de 300 m, soit de 150 m de chaque côté de l'axe de la piste. La surface de bande commence à 60 m au nord-ouest du seuil 14 et se termine à 60 m au sud-est du seuil 32, et sa longueur totale est de 1 370,360 m. L'altitude de l'extrémité 14 de la surface de bande est de 313 m et l'altitude de l'extrémité 32 de la surface de bande est de 312,50 m. L'azimut de l'axe entre le seuil 14 et le seuil 32 est de 127°59'51". Les coordonnées du quadrillage du seuil 14 sont 549 214,88 E. et 4 812 357,07 N. et celles du seuil 32 sont 550 199,80 E. et 4 811 587,63 N. Les points entre les seuils, le long de la piste 14-32, où est déterminée l'altitude de l'axe de la piste sont indiqués dans le tableau suivant :

Article	Colonne 1 Numéro du seuil	Colonne 2 Distance entre le seuil et le point le long de l'axe de la piste (m)	Colonne 3 Altitude du point (m)
1.	14	100,00	313,00
2.	14	400,00	312,70
3.	14	584,04	312,80
4.	14	1 050,36	312,80

**PARTIE 5**

**DESCRIPTION DES SURFACES DE TRANSITION**

L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande attenante.

L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface de décollage/d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de décollage/d'approche attenante.

Les surfaces de transition, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport régional de Waterloo n° 30-035 02-020, feuilles 07, 08, 09, 14, 15, 16, 20, 21 et 22, daté du 30 avril 2003, sont des surfaces inclinées imaginaires s'élevant vers l'extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande attenante et de la surface de décollage/d'approche attenante à raison de 1 m suivant la verticale pour 7 m suivant l'horizontale perpendiculairement à l'axe de

surface and take-off/approach surface, to an intersection with the outer surface or with the transitional surface of an adjoining strip.

#### PART 6

##### DESCRIPTION OF OUTER LIMIT OF LAND IN RESPECT OF WHICH THESE REGULATIONS APPLY

The outer limit of the land in respect of which these Regulations apply, shown on Waterloo Regional Airport Zoning Plan No. 30-035 02-020, Sheets 1 to 27, dated April 30, 2003, is described as follows:

All those lands situate in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich, in the Regional Municipality of Waterloo, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge, in the Regional Municipality of Waterloo, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Kitchener, in the Regional Municipality of Waterloo, in the geographic Township of Wilmot, now in the Township of Wilmot, in the Regional Municipality of Waterloo, in the geographic Township of Guelph, now in the Township of Guelph-Eramosa, in the County of Wellington, in the geographic Township of Puslinch, now in the Township of Puslinch, in the County of Wellington and in the geographic Township of Guelph and the geographic Township of Puslinch, now in the City of Guelph and described as follows:

commencing at the northeast corner of Lot 105, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich (see Sheet 08);

thence southerly along the eastern limit of Lot 105 to the northwest corner of Lot 86, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich (see Sheet 08);

thence easterly along the northern limit of Lot 86 to the northeast corner of Lot 86, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich (see Sheet 09);

thence southerly along the eastern limits of Lots 86 and 87, German Company Tract, to the intersection of the eastern limit of Lot 87, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich, with the northwestern limit of the take-off/approach surface abutting the 25 end of the strip surface associated with runway 07-25 of the Waterloo Regional Airport, in the Township of Woolwich, Regional Municipality of Waterloo (see Sheet 09);

thence northeasterly along the northwestern limit of the take-off/approach surface abutting the 25 end of the strip surface associated with runway 07-25, at an azimuth of 56°11'05", to the most northerly corner of the take-off/approach surface abutting the 25 end of the strip surface associated with runway 07-25 of the Waterloo Regional Airport, in the City of Guelph, having grid coordinates of 563 885.73 E and 4 821 363.58 N (see Sheets 10, 03, 04, 01 and 02);

thence southeasterly along the northeastern limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 25 end of the strip surface associated with runway 07-25, at an azimuth of 154°42'56", to the most easterly corner of the take-off/approach surface abutting the 25 end of the strip surface associated with runway 07-25 of the Waterloo Regional Airport, in the City of Guelph, having grid coordinates of 565 935.04 E and 4 817 025.23 N (see Sheets 05 and 06);

chaque surface de bande et de chaque surface de décollage/d'approche, jusqu'à l'intersection avec la surface extérieure ou la surface de transition d'une surface de bande adjacente.

#### PARTIE 6

##### DESCRIPTION DE LA LIMITE EXTÉRIEURE DES BIENS-FONDS VISÉS PAR LE PRÉSENT RÈGLEMENT

La limite extérieure des biens-fonds visés par le présent règlement, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport régional de Waterloo n° 30-035 02-020, feuilles 1 à 27, daté du 30 avril 2003, est décrite comme suit :

Les biens-fonds situés dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich, dans la municipalité régionale de Waterloo, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge, dans la municipalité régionale de Waterloo; dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Kitchener, dans la municipalité régionale de Waterloo; dans le canton géographique de Wilmot, maintenant dans le canton de Wilmot, dans la municipalité régionale de Waterloo; dans le canton géographique de Guelph, maintenant dans le canton de Guelph-Eramosa, dans le comté de Wellington; dans le canton géographique de Puslinch, maintenant dans le canton de Puslinch, dans le comté de Wellington et dans le canton géographique de Guelph; et le canton géographique de Puslinch, maintenant dans la ville de Guelph, et décrits comme suit :

Commençant à l'angle nord-est du lot 105, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich (voir la feuille 08);

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 105, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 86, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich (voir la feuille 08);

de là en direction est, le long de la limite nord du lot 86, jusqu'à l'angle nord-est du lot 86, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich (voir la feuille 09);

de là en direction sud, le long des limites est des lots 86 et 87, parcelle de la German Company, jusqu'à l'intersection de la limite est du lot 87, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich, et de la limite nord-ouest de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25 de la surface de bande associée à la piste 07-25 de l'aéroport régional de Waterloo, dans le canton de Woolwich, municipalité régionale de Waterloo (voir la feuille 09);

de là en direction nord-est, le long de la limite nord-ouest de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25 de la surface de bande associée à la piste 07-25, selon un azimuth de 56°11'05", jusqu'à l'angle le plus au nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25 de la surface de bande associée à la piste 07-25 de l'aéroport régional de Waterloo, dans la ville de Guelph, dont les coordonnées du quadrillage sont 563 885,73 E. et 4 821 363,58 N. (voir les feuilles 10, 03, 04, 01 et 02);

de là en direction sud-est, le long de la limite nord-est (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25 de la surface de bande associée à la piste 07-25, selon un azimuth de 154°42'56", jusqu'à l'angle le plus à l'est de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25 de la

thence southwesterly along the southeastern limit of the take-off/approach surface abutting the 25 end of the strip surface associated with runway 07-25, at an azimuth of 253°14'46", to the intersection of the southeastern limit of the take-off/approach surface abutting the 25 end of the strip surface associated with runway 07-25 of the Waterloo Regional Airport with the eastern limit of Lot 88, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich, Regional Municipality of Waterloo (see Sheets 05, 12, 11, 10, 09 and 16);

thence southerly along the eastern limit of Lots 88, 89 and 127, German Company Tract, to the southeast corner of Lot 127, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge, Regional Municipality of Waterloo (see Sheet 16);

thence westerly along the southern limit of Lot 127 to the northwest corner of Lot 128, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge;

thence southerly along the western limit of Lot 128 and its production southerly to the intersection of the production southerly of the western limit of Lot 128 with the southern limit of the Bricker Lot or Lot 1, Middle Block, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge (see Sheet 16);

thence westerly along the southern limit of the Bricker Lot or Lot 1, Middle Block to the northeast corner of Lot 13, Concession 1, Beasley's Lower Block, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge (see Sheet 22);

thence southerly along the eastern limits of Lots 13 and 12 to the southeast corner of Lot 12, Concession 1, Beasley's Lower Block, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge;

thence westerly along the southern limit of Lot 12 to the southwest corner of Lot 12, Concession 1, Beasley's Lower Block, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge, being also a point on the eastern limit of Lot 30, Beasley's Broken Front Concession;

thence southerly along the eastern limit of Lot 30, Beasley's Broken Front Concession, to the southeast corner of Lot 30, Beasley's Broken Front Concession, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge (see Sheet 22);

thence westerly along the southern limit of Lot 30 to the southwest corner of Lot 30, Beasley's Broken Front Concession, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge, being also a point on the eastern limit of Lot 19, Beasley's Broken Front Concession (see Sheet 21);

thence southerly along the eastern limit of Lot 19, Beasley's Broken Front Concession, to the southeast corner of Lot 19, Beasley's Broken Front Concession, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge;

thence westerly along the southern limit of Lot 19 to the southwest corner of Lot 19, Beasley's Broken Front Concession, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge;

thence northerly along the western limit of Lot 19 to the southeast corner of Lot 15, Beasley's Broken Front Concession, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge;

thence westerly along the southern limit of Lot 15 and its production westerly to the intersection of the production westerly of the southern limit of Lot 15, Beasley's Broken Front Concession, with the centreline of the Grand River, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge, Regional Municipality of Waterloo;

thence northerly along the centreline of the Grand River to the intersection of the centreline of the Grand River with the production

surface de bande associée à la piste 07-25 de l'aéroport régional de Waterloo, dans la ville de Guelph, dont les coordonnées du quadrillage sont 565 935,04 E. et 4 817 025,23 N. (voir les feuilles 05 et 06);

de là en direction sud-ouest, le long de la limite sud-est de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25 de la surface de bande associée à la piste 07-25, selon un azimuth de 253°14'46", jusqu'à l'intersection de la limite sud-est de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25 de la surface de bande associée à la piste 07-25 de l'aéroport régional de Waterloo et de la limite est du lot 88, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich, municipalité régionale de Waterloo (voir les feuilles 05, 12, 11, 10, 09 et 16);

de là en direction sud, le long de la limite est des lots 88, 89 et 127, parcelle de la German Company, jusqu'à l'angle sud-est du lot 127, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge, municipalité régionale de Waterloo (voir la feuille 16);

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 127, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 128, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge;

de là en direction sud, le long de la limite ouest du lot 128 et de son prolongement vers le sud, jusqu'à l'intersection du prolongement vers le sud de la limite ouest du lot 128 et de la limite sud du lot Bricker ou lot 1, bloc central, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge (voir la feuille 16);

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot Bricker ou lot 1, bloc central, jusqu'à l'angle nord-est du lot 13, concession 1, bloc inférieur de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge (voir la feuille 22);

de là en direction sud, le long des limites est des lots 13 et 12, jusqu'à l'angle sud-est du lot 12, concession 1, bloc inférieur de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 12, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 12, concession 1, bloc inférieur de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge, soit également un point de la limite est du lot 30, concession à front interrompu de Beasley;

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 30, concession à front interrompu de Beasley, jusqu'à l'angle sud-est du lot 30, concession à front interrompu de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge (voir la feuille 22);

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 30, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 30, concession à front interrompu de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge, soit également un point de la limite est du lot 19, concession à front interrompu de Beasley (voir la feuille 21);

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 19, concession à front interrompu de Beasley, jusqu'à l'angle sud-est du lot 19, concession à front interrompu de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 19, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 19, concession à front interrompu de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge;

easterly of the southern limit of Lot 53, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Kitchener, Regional Municipality of Waterloo (see Sheet 21);

thence westerly along the production easterly of the southern limit of Lot 53 and along the southern limit of Lot 53, German Company Tract, to the intersection of the southern limit of Lot 53, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Kitchener, with the eastern limit of Registered Plan 1692, in the City of Kitchener (see Sheet 20);

thence southerly along the eastern limit of Registered Plan 1692 to the southeast corner of Registered Plan 1692, in the City of Kitchener;

thence westerly along the southern limit of Registered Plan 1692 to the southwest corner of Lot 70, Registered Plan 1692, in the City of Kitchener;

thence westerly in a straight line to the southeast corner of Lot 304, Registered Plan 1340, in the City of Kitchener;

thence northerly along the southeastern limit of Lot 304 to the southwestern limit of Morrison Road as widened by Block N, Registered Plan 1340, in the City of Kitchener;

thence northwesterly along the southwestern limit of Morrison Road as widened by Block N, Registered Plan 1340, to the most northerly corner of Lot 295, Registered Plan 1340, being also the southeastern corner of Parcel Index Block 22555, in the City of Kitchener;

thence northerly along the eastern limit of Parcel Index Block 22555 to the northeastern corner of Parcel Index Block 22555, in the City of Kitchener;

thence westerly along the northern limit of Parcel Index Block 22555 to the southeastern corner of Parcel Index Block 22554, in the City of Kitchener;

thence northwesterly along the northeastern limit of Parcel Index Block 22554, being also partly the limit of Old Chicopee Trail, in the City of Kitchener, to the intersection of the northeastern limit of Parcel Index Block 22554 with the southeastern limit of the take-off/approach surface abutting the 07 end of the strip surface associated with runway 07-25 of the Waterloo Regional Airport, in the City of Kitchener, Regional Municipality of Waterloo (see Sheet 20);

thence southwesterly along the southeastern limit of the take-off/approach surface abutting the 07 end of the strip surface associated with runway 07-25, at an azimuth of  $236^{\circ}11'05''$ , to the most southerly corner of the take-off/approach surface abutting the 07 end of the strip surface associated with runway 07-25 of the Waterloo Regional Airport, in the Township of Wilmot, Regional Municipality of Waterloo, having grid coordinates of 536 783.43 E and 4 803 254.94 N (see Sheets 19, 25, 24, 27 and 26);

thence northwesterly along the southwestern limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 07 end of the strip surface associated with runway 07-25, at an azimuth of  $334^{\circ}42'56''$ , to the most westerly corner of the take-off/approach surface abutting the 07 end of the strip surface associated with runway 07-25 of the Waterloo Regional Airport, in the Township of Wilmot, Regional Municipality of Waterloo, having grid coordinates of 534 734.13 E and 4 807 593.30 N (see Sheets 23 and 17);

thence northeasterly along the northwestern limit of the take-off/approach surface abutting the 07 end of the strip surface associated with runway 07-25, at an azimuth of  $73^{\circ}14'46''$ , to the intersection of the take-off/approach surface abutting the 07 end of the strip surface associated with runway 07-25 of the Waterloo

de là en direction nord, le long de la limite ouest du lot 19, jusqu'à l'angle sud-est du lot 15, concession à front interrompu de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 15 et de son prolongement vers l'ouest, jusqu'à l'intersection du prolongement vers l'ouest de la limite sud du lot 15, concession à front interrompu de Beasley, et de la ligne médiane de la rivière Grand, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge, municipalité régionale de Waterloo;

de là en direction nord, le long de la ligne médiane de la rivière Grand, jusqu'à l'intersection de la ligne médiane de la rivière Grand et du prolongement vers l'est de la limite sud du lot 53, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Kitchener, municipalité régionale de Waterloo (voir la feuille 21);

de là en direction ouest, le long du prolongement vers l'est de la limite sud du lot 53 et le long de la limite sud du lot 53, parcelle de la German Company, jusqu'à l'intersection de la limite sud du lot 53, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Kitchener, et de la limite est du plan officiel 1692, dans la ville de Kitchener (voir la feuille 20);

de là en direction sud, le long de la limite est du plan officiel 1692, jusqu'à l'angle sud-est du plan officiel 1692, dans la ville de Kitchener;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du plan officiel 1692, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 70, plan officiel 1692, dans la ville de Kitchener;

de là en direction ouest, en ligne droite, jusqu'à l'angle sud-est du lot 304, plan officiel 1340, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord, le long de la limite sud-est du lot 304, jusqu'à la limite sud-ouest du chemin Morrison élargi par le bloc N, plan officiel 1340, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite sud-ouest du chemin Morrison élargi par le bloc N, plan officiel 1340, jusqu'à l'angle le plus au nord du lot 295, plan officiel 1340, soit également l'angle sud-est du bloc 22555 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord, le long de la limite est du bloc 22555 de l'index des parcelles, jusqu'à l'angle nord-est du bloc 22555 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction ouest, le long de la limite nord du bloc 22555 de l'index des parcelles, jusqu'à l'angle sud-est du bloc 22554 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite nord-est du bloc 22554 de l'index des parcelles, soit également une partie de la limite de la piste Old Chicopee, dans la ville de Kitchener, jusqu'à l'intersection de la limite nord-est du bloc 22554 de l'index des parcelles et de la limite sud-est de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07 de la surface de bande associée à la piste 07-25 de l'aéroport régional de Waterloo, dans la ville de Kitchener, municipalité régionale de Waterloo (voir la feuille 20);

de là en direction sud-ouest, le long de la limite sud-est de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07 de la surface de bande associée à la piste 07-25, selon un azimuth de  $236^{\circ}11'05''$ , jusqu'à l'angle le plus au sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07 de la surface de bande associée à la piste 07-25 de l'aéroport régional de Waterloo, dans le canton de Wilmot, municipalité régionale de

Regional Airport with the western limit of Oldfield Drive, in the City of Kitchener, Regional Municipality of Waterloo (see Sheets 18, 19, 13 and 14);

thence northerly along the western limit of Oldfield Drive to the intersection of the western limit of Oldfield Drive with the southwestern limit of Shaftsbury Drive, in the City of Kitchener;

thence northwesterly along the southwestern limit of Shaftsbury Drive to the most southerly corner of Parcel Index No. 22551-0006, in the City of Kitchener;

thence northeasterly along the southeastern limit of Parcel Index Nos. 22551-0006 and 22551-0005, being also the limit of Sheldon Avenue, to the most easterly corner of Parcel Index No. 22551-0005, in the City of Kitchener;

thence northwesterly along the northeastern limits of Parcel Index Nos. 22551-0005 and 22551-0004, being also the limit of Natchez Road, to the most northerly corner of Parcel Index No. 22551-0004, in the City of Kitchener;

thence northeasterly along the southeastern limit of Parcel Index No. 22535-0002, being also the limit of Ottawa Street, to the most easterly corner of Parcel Index No. 22535-0002, in the City of Kitchener;

thence northwesterly along the northeastern limit of Parcel Index Blocks 22535 and 22538, being also partly the limit of Heritage Drive, to the most northerly corner of Parcel Index Block 22538, in the City of Kitchener;

thence northeasterly along the southeastern limit of Parcel Index Block 22545, being also partly the limit of Lorraine Avenue, to the intersection of the southern limit of Lorraine Avenue with the western limit of Lackner Boulevard, in the City of Kitchener;

thence northerly and northwesterly along the western and southwestern limits of Lackner Boulevard to the intersection of the southwesterly limit of Lackner Boulevard with the southeastern limit of Victoria Street North, in the City of Kitchener, Regional Municipality of Waterloo (see Sheet 14);

thence northeasterly along the southeastern limit of Victoria Street North (The King's Highway No. 7) to the intersection of the southeastern limit of Victoria Street North (The King's Highway No. 7) with the northwestern limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32, in the City of Kitchener (see Sheet 07);

thence northeasterly along the northwestern limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32, at an azimuth of 37°59'51", to the intersection of the northwestern limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32 with the southeastern limit of Victoria Street North (The King's Highway No. 7), in the City of Kitchener, Regional Municipality of Waterloo (see Sheet 07);

thence northeasterly and easterly along the southeastern and southern limits of Victoria Street North (The King's Highway No. 7) to the intersection of the southern limits of Victoria Street North (The King's Highway No. 7) with the eastern limit of Lot 107, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich, Regional Municipality of Waterloo (see Sheets 07 and 08);

thence southerly along the eastern limit of Lot 107 to the northwest corner of Lot 105, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich;

thence easterly along the northern limit of Lot 105 to the northeast corner of Lot 105, German Company Tract, in the geographic

Waterloo, dont les coordonnées du quadrillage sont 536 783,43 E. et 4 803 254,94 N. (voir les feuilles 19, 25, 24, 27 et 26);

de là en direction nord-ouest, le long de la limite sud-ouest (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07 de la surface de bande associée à la piste 07-25, selon un azimut de 334°42'56", jusqu'à l'angle le plus à l'ouest de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07 de la surface de bande associée à la piste 07-25 de l'aéroport régional de Waterloo, dans le canton de Wilmot, municipalité régionale de Waterloo, dont les coordonnées du quadrillage sont 534 734,13 E. et 4 807 593,30 N. (voir les feuilles 23 et 17);

de là en direction nord-est, le long de la limite nord-ouest de la surface de bande associée à la piste 07-25, selon un azimut de 73°14'46", jusqu'à l'intersection de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07 de la surface de bande associée à la piste 07-25 de l'aéroport régional de Waterloo et de la limite ouest de la promenade Oldfield, dans la ville de Kitchener, municipalité régionale de Waterloo (voir les feuilles 18, 19, 13 et 14);

de là en direction nord, le long de la limite ouest de la promenade Oldfield, jusqu'à l'intersection de la limite ouest de la promenade Oldfield et de la limite sud-ouest de la promenade Shaftsbury, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite sud-ouest de la promenade Shaftsbury, jusqu'à l'angle le plus au sud du n° 22551-0006 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est des n° 22551-0006 et 22551-0005 de l'index des parcelles, soit également la limite de l'avenue Sheldon, jusqu'à l'angle le plus à l'est du n° 22551-0005 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-ouest, le long des limites nord-est des n° 22551-0005 et 22551-0004 de l'index des parcelles, soit également la limite du chemin Natchez, jusqu'à l'angle le plus au nord du n° 22551-0004 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est du n° 22535-0002 de l'index des parcelles, soit également la limite de la rue Ottawa, jusqu'à l'angle le plus à l'est du n° 22535-0002 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite nord-est des blocs 22535 et 22538 de l'index des parcelles, soit également une partie de la limite de la promenade Heritage, jusqu'à l'angle le plus au nord du bloc 22538 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est du bloc 22545 de l'index des parcelles, soit également une partie de la limite de l'avenue Lorraine, jusqu'à l'intersection de la limite sud de l'avenue Lorraine et de la limite ouest du boulevard Lackner, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord et nord-ouest, le long des limites ouest et sud-ouest du boulevard Lackner, jusqu'à l'intersection de la limite sud-ouest du boulevard Lackner et de la limite sud-est de la rue Victoria Nord, dans la ville de Kitchener, municipalité régionale de Waterloo (voir la feuille 14);

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est de la rue Victoria Nord (route King's n° 7) jusqu'à l'intersection de la limite sud-est de la rue Victoria Nord (route King's n° 7) et de la limite nord-ouest (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande

Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich, Regional Municipality of Waterloo, being the point of commencement (see Sheet 08).

associée à la piste 14-32, dans la ville de Kitchener (voir la feuille 07);

de là en direction nord-est, le long de la limite nord-ouest (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32, selon un azimut de 37°59'51", jusqu'à l'intersection de la limite nord-ouest (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32 et de la limite sud-est de la rue Victoria Nord (route King's n° 7), dans la ville de Kitchener, municipalité régionale de Waterloo (voir la feuille 07);

de là en direction nord-est et en direction est, le long des limites sud-est et sud de la rue Victoria Nord (route King's n° 7), jusqu'à l'intersection des limites sud de la rue Victoria Nord (route King's n° 7) et de la limite est du lot 107, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich, municipalité régionale de Waterloo (voir les feuilles 07 et 08);

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 107, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 105, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich;

de là en direction est, le long de la limite nord du lot 105, jusqu'à l'angle nord-est du lot 105, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich, municipalité régionale de Waterloo, qui est le point de départ (voir la feuille 08).

**PART 7**

**DESCRIPTION OF BIRD HAZARD ZONE**

The bird hazard zone, shown on Waterloo Regional Airport Zoning Plan No. 30-035 02-020, Sheets 07, 08, 09, 14, 15, 16, 20, 21 and 22, dated April 30, 2003, applies to all lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport. The boundary of the bird hazard zone is described as follows:

All those lands situate in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Kitchener, all in the Regional Municipality of Waterloo, being the same lands as described in Part 3.

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

*(This statement is not part of the Regulations.)*

**Description**

The safety of aircraft operating in the airspace surrounding our airports is of vital concern to private citizens and to federal and municipal governments. To ensure that obstacles do not intrude into this airspace, Transport Canada imposes height restrictions in accordance with the Airport Zoning provisions of the *Aeronautics Act*.

**PARTIE 7**

**DESCRIPTION DE LA ZONE DE PÉRIL AVIAIRE**

La zone de péril aviaire, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport régional de Waterloo n° 30-035 02-020, feuilles 07, 08, 09, 14, 15, 16, 20, 21 et 22, daté du 30 avril 2003, s'applique à tous les biens-fonds, y compris les emprises de voies publiques, situés aux abords ou dans le voisinage de l'aéroport. La limite de la zone de péril aviaire est décrite comme suit :

Tous les biens-fonds situés dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Kitchener, tous dans la municipalité régionale de Waterloo, étant les mêmes biens-fonds tels qu'ils sont décrits dans partie 3 du présent règlement.

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)*

**Description**

La sécurité des aéronefs qui évoluent dans l'espace aérien entourant nos aéroports est une préoccupation cruciale pour les citoyens, le gouvernement fédéral et les administrations municipales. Afin de garantir qu'il n'y ait pas d'obstacles qui se dressent dans cet espace aérien, Transports Canada impose des restrictions quant à la hauteur des constructions conformément aux dispositions sur le zonage aéroportuaire de la *Loi sur l'aéronautique*.

The current *Waterloo-Guelph Airport Zoning Regulations* were enacted in 1993. Since then the airport has expanded and the existing regulations do not adequately protect for the safe operation of the airport and aircraft. The Regulations will limit the height of new buildings, structures and objects, or additions to any existing buildings, structures or objects, including objects of natural growth.

The Regulations will also prohibit lands, adjacent to and in the vicinity of, the Region of Waterloo International Airport from being used or developed in a manner that causes interference with any signals or communications between aircraft and/or between any facilities used to provide services relating to aeronautics. The Regulations will also restrict land uses and activities that attract birds hazardous to aviation safety.

No construction exceeding 45 metres above the airport reference point elevation will be permitted within a radius of approximately 4,000 metres of the airport reference point (the outer surface). More restrictive limitations will be imposed within the runway approaches and transitional surfaces.

In addition to the above, the current name of the Regulations will be changed from *Waterloo-Guelph Airport Zoning Regulations* to *Region of Waterloo International Airport Zoning Regulations*.

#### **Alternatives**

No alternative means provide adequate protection to the airspace over lands adjacent to, and in the vicinity of, the airport.

Airport Zoning is the only legal method through which to limit the height of new buildings, structures and objects, including objects of natural growth; to prohibit electronic interference; and to restrict land uses and activities that attract birds hazardous to aviation safety. Without the legal protection of airport zoning regulations, development incompatible with the safe operations of the airport may be permitted by provincial or municipal authorities.

#### **Benefits and Costs**

With the revision of the airport zoning regulations, the airspace associated with the Waterloo Regional Airport will be kept obstacle-free, increasing the safety of aircraft operating in the vicinity of the airport. The risk of electronic interference will be reduced and future communication and navigation services will be protected. By restricting land uses and activities attractive to birds, airport zoning regulations will reduce the risk of bird-strikes.

Some landowners will be affected by the height and land use restrictions of the *Region of Waterloo International Airport Zoning Regulations*, however, there will be a minimal social or environmental impact for Canadians. No existing structures will be removed directly and solely because of the Regulations. There will be no major negative effects on land development patterns or land values in the vicinity of the airport.

Le règlement actuel, le *Règlement de zonage de l'aéroport de Waterloo-Guelph*, est entré en vigueur en 1993. Depuis cette date, l'aéroport a pris de l'expansion et le règlement en vigueur n'est plus compatible avec la sécurité d'exploitation ou d'utilisation de l'aéroport des aéronefs. Les modifications au règlement vont limiter la hauteur des nouvelles constructions et des nouveaux bâtiments et objets, ou des rajouts à des constructions, bâtiments et objets existants, y compris la végétation.

Le règlement va interdire que les terrains situés aux abords et dans le voisinage de l'aéroport international de la région de Waterloo soient utilisés ou aménagés d'une façon susceptible d'interférer avec les signaux ou les communications entre les aéronefs et/ou entre toute installation utilisée pour fournir des services aéronautiques. Le règlement va aussi restreindre les utilisations des biens-fonds et les activités susceptibles d'attirer des oiseaux constituant un danger pour la sécurité aérienne.

Aucune construction s'élevant à plus de 45 mètres au-dessus de l'altitude du point de référence de l'aéroport ne sera permise dans un rayon d'environ 4 000 mètres du point de référence de l'aéroport (la surface extérieure). Des restrictions plus sévères seront imposées à l'intérieur des surfaces d'approche et des surfaces de transition de piste.

En plus de ce qui précède, le nom du règlement, soit le *Règlement de zonage de l'aéroport de Waterloo-Guelph*, sera remplacé par le *Règlement de zonage de l'aéroport international de la région de Waterloo*.

#### **Solutions envisagées**

Aucune autre solution ne fournit une protection adéquate de l'espace aérien au-dessus des biens-fonds aux abords et dans le voisinage de la zone aéroportuaire.

Le zonage aéroportuaire est le seul moyen légal permettant de restreindre la hauteur des nouvelles constructions et des nouveaux bâtiments et objets, y compris la végétation; d'interdire toute interférence électronique; et de restreindre les utilisations des biens-fonds et les activités susceptibles d'attirer des oiseaux constituant un danger pour la sécurité aérienne. Sans la protection légale offerte par un règlement de zonage de l'aéroport, les autorités provinciales ou municipales pourraient autoriser un aménagement incompatible avec l'exploitation sécuritaire de l'aéroport.

#### **Avantages et coûts**

Avec la modification du règlement de zonage de l'aéroport, l'espace aérien associé à l'aéroport international de la région de Waterloo sera maintenu libre de tout obstacle, augmentant ainsi la sécurité des aéronefs évoluant dans les environs de l'aéroport. Le risque d'interférence électronique sera réduit et les futurs services de communication et de navigation seront ainsi protégés. En restreignant les utilisations des biens-fonds et les activités susceptibles d'attirer des oiseaux, le règlement de zonage de l'aéroport réduira le risque d'impacts d'oiseaux.

Certains propriétaires fonciers seront touchés par les restrictions imposées par le *Règlement de zonage de l'aéroport international de la région de Waterloo*. Toutefois, l'impact social ou environnemental sera minime pour les Canadiens. Aucun bâtiment existant ne sera enlevé directement et exclusivement en raison du règlement. Il n'y aura pas d'effets négatifs importants sur les schémas d'aménagement ou la valeur des biens-fonds dans les environs de la zone aéroportuaire.

The costs of revising the *Waterloo-Guelph Airport Zoning Regulations* will be borne by the Municipality of Waterloo. The only costs to Transport Canada are for technical expertise and expenditures relating to the processing the revision and these costs are far outweighed by the benefits of increased safety for the Region of Waterloo International Airport operations.

### Environmental Assessment

In accordance with the Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals, and the Transport Canada Policy Statement on Strategic Environmental Assessment, a Preliminary Scan strategic of this proposal was conducted. It concluded that the proposal was not likely to have important environmental implications.

### **Consultation**

Transport Canada met with representatives from the affected municipalities on August 13, 2003, and briefed them on the proposed revision to the Regulations. The municipalities included: the Township of Wilmot, the Township of Guelph-Eramosa, the City of Guelph, the City of Kitchener, the City of Cambridge, the Township of Woolwich, the Township of Puslinch, and the Regional Municipality of Waterloo, all in the County of Wellington. The municipalities all concurred with the need to revise the *Waterloo-Guelph Airport Zoning Regulations*.

The proposed *Region of Waterloo International Airport Zoning Regulations* were pre-published in English and French in two successive issues of the *Canada Gazette*, Part I on May 14, 2005 and May 21, 2005. A Notice of the proposed Regulations was published in English in two successive issues of *The Record* Kitchener-Cambridge-Waterloo newspaper on June 13, 2005 and June 14, 2005. A Notice of the proposed Regulations was published in French in two successive issues of *Le Régional* (Hamilton) newspaper on June 15, 2005 and June 22, 2005. The full text of the Regulations and the plans were also published on the Transport Canada Web site.

Following the pre-publication of the Regulations in the *Canada Gazette*, Part I, on May 14, 2005, a 60-day formal public consultation period was conducted. During this period, from May 14, 2005 to July 6, 2005, the general public was afforded an opportunity to contact Transport Canada representatives to learn more about the proposed Regulations, and to make written representations to the Minister. In addition, a Public Information Session was held on June 29, 2005, from 4:00pm to 8:00pm at the Region of Waterloo International Airport. Representatives from Transport Canada, Public Works and Government Services Canada, and the Region of Waterloo International Airport attended the session to provide information and answer the public's questions. Five members of the public attended for approximately fifteen minutes each during the four hour session. They had no objections to the Regulations and attended out of general interest. One person requested a copy of the text of the proposed Regulations, which was mailed to his residence the next day.

During the 60-day formal consultation period, no written representations to the Minister were received by Transport Canada.

Les coûts liés à la modification du *Règlement de zonage de l'aéroport de Waterloo-Guelph* seront assumés par la municipalité régionale de Waterloo. Transport Canada ne sera responsable que des coûts liés à l'expertise technique et au traitement de la modification, coûts qui sont largement compensés par les avantages découlant d'une plus grande sécurité à l'exploitation de l'aéroport international de la région de Waterloo.

Une feuille de travail d'exploration préliminaire d'évaluation stratégique environnementale a été préparée et il semble qu'il n'y aura aucun impact environnemental majeur.

### Évaluation environnementale

Tel que requis par la directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes et l'énoncé de politique sur l'évaluation environnementale stratégique de Transports Canada, une exploration préliminaire de cette proposition a été effectuée. Cette étude a permis de conclure que cette proposition n'entraînerait probablement pas d'effet important sur l'environnement.

### **Consultations**

Le 13 août 2003, Transports Canada a présenté le projet de modification au règlement aux représentants des municipalités visées, toutes situées dans le comté de Wellington : il s'agit du canton de Wilmot, du canton de Guelph-Eramosa, de la ville de Guelph, de la ville de Kitchener, de la ville de Cambridge, du canton de Woolwich, du canton de Puslinch et de la municipalité régionale de Waterloo. Ces municipalités ont toutes convenu du besoin de modifier le *Règlement de zonage de l'aéroport de Waterloo-Guelph*.

Les modifications proposées au *Règlement de zonage de l'aéroport international de la région de Waterloo* ont été publiées préalablement en anglais et en français dans deux numéros successifs de la *Gazette du Canada* Partie I les 14 et 21 mai 2005. Un avis de proposition de règlement a été publié en anglais dans deux numéros successifs du quotidien de Kitchener-Cambridge-Waterloo, *The Record*, les 13 et 14 juin 2005. Un avis similaire a été publié en français dans deux numéros successifs de l'hebdomadaire *Le Régional*, de Hamilton, les 15 et 22 juin 2005. Le texte complet du règlement et les plans des modifications ont aussi été publiés sur le Web de Transports Canada.

Une période de consultation publique officielle de 60 jours a suivi la publication au préalable du règlement dans la *Gazette du Canada* Partie I le 14 mai 2005. Durant cette période (du 14 mai au 6 juillet 2005), le grand public était invité à communiquer avec des représentants de Transports Canada pour se renseigner sur les changements envisagés et faire parvenir ses commentaires au ministre. En outre, une réunion d'information du public a été tenue le 29 juin 2005, de 16 h à 20 h, à l'aéroport international de la région de Waterloo. Des représentants de Transports Canada, de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et de l'aéroport international de la région de Waterloo étaient présents à cette réunion pour dispenser de l'information et répondre aux questions du public. Cinq membres du public ont assisté à la réunion de quatre heures, environ 15 minutes chacun. Ils n'ont pas présenté d'objection au règlement et étaient présents pour des motifs d'intérêt général. Une personne a demandé un exemplaire du texte du règlement proposé, qui lui a été envoyé par la poste chez elle le lendemain.

Durant la période de consultation officielle de 60 jours, Transports Canada n'a reçu aucun commentaire écrit pour le ministre.

***Compliance and Enforcement***

Department of Transport Civil Aviation Safety Inspectors will monitor compliance.

***Contact***

David Bayliss  
Regional Manager  
Aerodromes and Air Navigation  
Transport Canada  
4900 Yonge Street, Suite 400  
Toronto, Ontario  
M2N 6A5  
Telephone: (416) 952-1623  
FAX: (416) 952-0050  
E-mail: bayulisd@tc.gc.ca

***Respect et exécution***

Les inspecteurs sur la sécurité de l'aviation civile du ministère des Transports surveilleront le respect et l'exécution de la Loi.

***Personne-ressource***

David Bayliss  
Gestionnaire régional  
Sécurité des aéroports et Navigation aérienne  
Transports Canada  
4900, rue Yonge, Bureau 400  
Toronto (Ontario)  
M2N 6A5  
Téléphone : (416) 952-1623  
TÉLÉCOPIEUR : (416) 952-0050  
Courriel : bayulisd@tc.gc.ca

Registration  
SOR/2006-79 April 28, 2006

FOREIGN MISSIONS AND INTERNATIONAL  
ORGANIZATIONS ACT

**Order Amending the Agence de la Francophonie  
and the Institut de l'énergie et de l'environnement  
de la Francophonie Privileges and Immunities  
Order (Miscellaneous Program)**

P.C. 2006-255 April 28, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs and the Minister of Finance, pursuant to section 5<sup>a</sup> of the *Foreign Missions and International Organizations Act*<sup>b</sup>, hereby makes the annexed *Order Amending the Agence de la Francophonie and the Institut de l'énergie et de l'environnement de la Francophonie Privileges and Immunities Order (Miscellaneous Program)*.

**ORDER AMENDING THE AGENCE DE LA  
FRANCOPHONIE AND THE INSTITUT DE L'ÉNERGIE  
ET DE L'ENVIRONNEMENT DE LA FRANCOPHONIE  
PRIVILEGES AND IMMUNITIES ORDER  
(MISCELLANEOUS PROGRAM)**

AMENDMENTS

**1. The title of the *Agence de la Francophonie and the Institut de l'énergie et de l'environnement de la Francophonie Privileges and Immunities Order*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

ORGANISATION INTERNATIONALE DE LA FRANCOPHONIE AND THE INSTITUT DE L'ÉNERGIE ET DE L'ENVIRONNEMENT DE LA FRANCOPHONIE PRIVILEGES AND IMMUNITIES ORDER

**2. The definitions "Agency", "Agreement" and "representatives" in section 2 of the Order are replaced by the following:**

"Agency" means the Organisation internationale de la Francophonie as described in Article 9 of the Charte de la Francophonie, adopted by the Ministerial Conference of La Francophonie at Antananarivo, Madagascar on November 23, 2005; (*Agence*)

"Agreement" means the Agreement between the Government of Canada and the Agency for Cultural and Technical Cooperation signed in 1988 and its 1997 amendment; (*Accord*)

"representatives" means representatives of Institute Members. (*représentant*)

COMING INTO FORCE

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

Enregistrement  
DORS/2006-79 Le 28 avril 2006

LOI SUR LES MISSIONS ÉTRANGÈRES ET LES  
ORGANISATIONS INTERNATIONALES

**Décret correctif visant le Décret sur les privilèges  
et immunités de l'Agence de la Francophonie et de  
l'Institut de l'énergie et de l'environnement de la  
Francophonie**

C.P. 2006-255 Le 28 avril 2006

Sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et du ministre des Finances et en vertu de l'article 5<sup>a</sup> de la *Loi sur les missions étrangères et les organisations internationales*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret correctif visant le Décret sur les privilèges et immunités de l'Agence de la Francophonie et de l'Institut de l'énergie et de l'environnement de la Francophonie*, ci-après.

**DÉCRET CORRECTIF VISANT LE DÉCRET SUR LES  
PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS DE L'AGENCE  
DE LA FRANCOPHONIE ET DE L'INSTITUT  
DE L'ÉNERGIE ET DE L'ENVIRONNEMENT  
DE LA FRANCOPHONIE**

MODIFICATIONS

**1. Le titre du *Décret sur les privilèges et immunités de l'Agence de la Francophonie et de l'Institut de l'énergie et de l'environnement de la Francophonie*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

DÉCRET SUR LES PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DE LA FRANCOPHONIE ET DE L'INSTITUT DE L'ÉNERGIE ET DE L'ENVIRONNEMENT DE LA FRANCOPHONIE

**2. Les définitions de « Accord », « Agence » et « représentants » à l'article 2 du même décret, sont respectivement remplacées par ce qui suit :**

« Accord » L'accord conclu en 1988 entre le gouvernement du Canada et l'Agence de coopération culturelle et technique, y compris les modifications apportées à celui-ci en 1997. (*Accord*)

« Agence » L'Organisation internationale de la Francophonie mentionnée à l'article 9 de la Charte de la Francophonie, adoptée par la Conférence ministérielle de la Francophonie à Antananarivo, Madagascar, le 23 novembre 2005. (*Agence*)

« représentant » Tout représentant des membres de l'Institut. (*représentatives*)

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

<sup>a</sup> S.C. 2002, c. 12, ss. 3 and 10

<sup>b</sup> S.C. 1991, c. 41

<sup>1</sup> SOR/88-574; SOR/99-347

<sup>a</sup> L.C. 2002, ch. 12, art. 3 et 10

<sup>b</sup> L.C. 1991, ch. 41

<sup>1</sup> DORS/88-574; DORS/99-347

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT**

*(This statement is not part of the Order.)*

**Description**

All changes reflected in this Order are of a technical nature. These changes are not substantial. They are made to reflect the change in name of the Agency in 2005 and to correct an error in the date in the definition of the terms “Agreement” and “Accord”. Finally, the English definition of “representatives” is modified to correspond to the French definition of “représentants”.

These changes should have very little effect on Canadians. The miscellaneous program aims to streamline the regulation process, as well as reduce costs.

**Contact**

Keith Morrill  
Director  
Criminal, Security and Treaty Law Division  
Department of Foreign Affairs and International Trade  
125 Sussex Drive  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G2  
Telephone: (613) 995-8508  
FAX: (613) 944-0870  
E-mail: keith.morrill@international.gc.ca

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)*

**Description**

Tous les changements apportés à ce décret sont de nature technique. Ces changements ne sont pas substantiels. Ils sont destinés à refléter le changement de nom de l'Agence survenu en 2005 et à corriger une erreur de date dans la définition des termes « Accord » et « Agreement ». De même, la version anglaise de la définition de « representatives » est modifiée pour correspondre à la version française de « représentants ».

Ces changements devraient avoir très peu d'incidences pour la population canadienne. Le recours à un décret correctif pour effectuer ces changements vise à rationaliser le processus de réglementation ainsi qu'à réduire les coûts.

**Personne-ressource**

Keith Morill  
Directeur  
Direction du droit criminel, de la sécurité et des traités  
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international  
125, promenade Sussex  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G2  
Téléphone : (613) 995-8508  
TÉLÉCOPIEUR : (613) 944-0870  
Courriel : keith.morrill@international.gc.ca

Registration  
SOR/2006-80 May 1, 2006

CANADA EVIDENCE ACT

**Order Amending the Schedule to the Canada Evidence Act**

P.C. 2006-296 May 1, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 38.01(8)<sup>a</sup> of the *Canada Evidence Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Schedule to the Canada Evidence Act*.

**ORDER AMENDING THE SCHEDULE  
TO THE CANADA EVIDENCE ACT**

AMENDMENT

**1. The schedule to the *Canada Evidence Act*<sup>1</sup> is amended by adding the following after item 19:**

20. The Commission of Inquiry into the Investigation of the Bombing of Air India Flight 182, for the purposes of that inquiry, except where the hearing is in public

COMING INTO FORCE

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

Enregistrement  
DORS/2006-80 Le 1<sup>er</sup> mai 2006

LOI SUR LA PREUVE AU CANADA

**Décret modifiant l'annexe de la Loi sur la preuve au Canada**

C.P. 2006-296 Le 1<sup>er</sup> mai 2006

Sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 38.01(8)<sup>a</sup> de la *Loi sur la preuve au Canada*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe de la Loi sur la preuve au Canada*, ci-après.

**DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE DE LA  
LOI SUR LA PREUVE AU CANADA**

MODIFICATION

**1. L'annexe de la *Loi sur la preuve au Canada*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, après l'article 19, de ce qui suit :**

20. La Commission d'enquête relative aux mesures d'investigation prises à la suite de l'attentat à la bombe commis contre le vol 182 d'Air India, pour les besoins de cette enquête, sauf dans les cas où l'audience est ouverte au public

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

<sup>a</sup> S.C. 2001, c. 41, s. 43  
<sup>1</sup> R.S., c. C-5

<sup>a</sup> L.C. 2001, ch. 41, art. 43  
<sup>1</sup> L.R., ch. C-5

Registration  
SOR/2006-81 May 1, 2006

SECURITY OF INFORMATION ACT

**Order Amending the Schedule to the Security of Information Act**

P.C. 2006-297 May 1, 2006

Whereas the Governor in Council is of the opinion that the Commission of Inquiry into the Investigation of the Bombing of Air India Flight 182 has a mandate that is primarily related to security and intelligence matters;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to section 9<sup>a</sup> of the *Security of Information Act*<sup>b</sup>, hereby makes the annexed *Order Amending the Schedule to the Security of Information Act*.

**ORDER AMENDING THE SCHEDULE TO THE SECURITY OF INFORMATION ACT**

AMENDMENT

**1. The schedule to the *Security to Information Act*<sup>1</sup> is amended by adding the following in alphabetical order:**

Commission of Inquiry into the Investigation of the Bombing of Air India Flight 182

*Commission d'enquête relative aux mesures d'investigation prises à la suite de l'attentat à la bombe commis contre le vol 182 d'Air India*

COMING INTO FORCE

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

Enregistrement  
DORS/2006-81 Le 1<sup>er</sup> mai 2006

LOI SUR LA PROTECTION DE L'INFORMATION

**Décret modifiant l'annexe de la Loi sur la protection de l'information**

C.P. 2006-297 Le 1<sup>er</sup> mai 2006

Attendu que la gouverneure en conseil estime que les fonctions de la Commission d'enquête relative aux mesures d'investigation prises à la suite de l'attentat à la bombe commis contre le vol 182 d'Air India sont principalement liées aux questions de sécurité et de renseignement,

À ces causes, sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'article 9<sup>a</sup> de la *Loi sur la protection de l'information*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe de la Loi sur la protection de l'information*, ci-après.

**DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE DE LA LOI SUR LA PROTECTION DE L'INFORMATION**

MODIFICATION

**1. L'annexe de la *Loi sur la protection de l'information*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

Commission d'enquête relative aux mesures d'investigation prises à la suite de l'attentat à la bombe commis contre le vol 182 d'Air India

*Commission of Inquiry into the Investigation of the Bombing of Air India Flight 182*

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

<sup>a</sup> S.C. 2003, c. 22, par. 224(z. 76)

<sup>b</sup> S.C. 2001, c. 41, s. 25

<sup>1</sup> R.S., c. O-5; S. C. 2001, c. 41, s. 25

<sup>a</sup> L.C. 2003, ch. 22, al. 224z. 76)

<sup>b</sup> L.C. 2001, ch. 41, art. 25

<sup>1</sup> L.R., ch. O-5; L.C. 2001, ch. 41, art. 25

Registration  
SOR/2006-82 May 4, 2006

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

**Special Appointment Regulations, No. 2006-10**

P.C. 2006-298 May 4, 2006

Whereas, pursuant to subsection 20(1) of the *Public Service Employment Act*<sup>a</sup>, the Public Service Commission has decided that it is neither practicable nor in the best interests of the public service to apply that Act, with the exception of sections 111 to 122, to Samy Watson on his appointment to the position of Special Advisor to the Privy Council Office, and while employed in that position, and wishes to exclude Samy Watson from the application of that Act, with the exception of sections 111 to 122, on his appointment to the position of Special Advisor to the Privy Council Office, and while employed in that position;

And whereas, pursuant to section 21 of the *Public Service Employment Act*<sup>a</sup>, the Public Service Commission recommends that the Governor in Council make the annexed *Special Appointment Regulations, No. 2006-10*;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council,

(a) on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 20(1) of the *Public Service Employment Act*<sup>a</sup>, hereby approves the exclusion that the Public Service Commission wishes to make of Samy Watson from the application of that Act, with the exception of sections 111 to 122, on his appointment to the position of Special Advisor to the Privy Council Office, and while employed in that position; and

(b) on the recommendation of the Prime Minister and the Public Service Commission, pursuant to section 21 of the *Public Service Employment Act*<sup>a</sup>, hereby makes the annexed *Special Appointment Regulations, No. 2006-10*.

**SPECIAL APPOINTMENT  
REGULATIONS, NO. 2006-10**

GENERAL

1. The Governor in Council may appoint Samy Watson to the position of Special Advisor to the Privy Council Office, to hold office during pleasure.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on May 23, 2006.

Enregistrement  
DORS/2006-82 Le 4 mai 2006

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

**Règlement n° 2006-10 portant affectation spéciale**

C.P. 2006-298 Le 4 mai 2006

Attendu que, conformément au paragraphe 20(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*<sup>a</sup>, la Commission de la fonction publique estime qu'il est difficilement réalisable et contraire aux intérêts de la fonction publique d'appliquer cette loi, à l'exception des articles 111 à 122, à Samy Watson lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de conseiller spécial auprès du Bureau du Conseil privé, et souhaite exempter ce dernier de l'application de cette loi, à l'exception des articles 111 à 122, lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de conseiller spécial auprès du Bureau du Conseil privé;

Attendu que, en vertu de l'article 21 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*<sup>a</sup>, la Commission de la fonction publique recommande que la gouverneure en conseil prenne le *Règlement n° 2006-10 portant affectation spéciale*, ci-après,

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

a) sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 20(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*<sup>a</sup>, agréé l'exemption de l'application de cette loi, à l'exception des articles 111 à 122, que souhaite accorder la Commission de la fonction publique à Samy Watson lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de conseiller spécial auprès du Bureau du Conseil privé;

b) sur recommandation du premier ministre et de la Commission de la fonction publique et en vertu de l'article 21 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*<sup>a</sup>, prend le *Règlement n° 2006-10 portant affectation spéciale*, ci-après.

**RÈGLEMENT N° 2006-10 PORTANT  
AFFECTATION SPÉCIALE**

DISPOSITION GÉNÉRALE

1. Le gouverneur en conseil peut nommer Samy Watson au poste de conseiller spécial auprès du Bureau du Conseil privé, à titre amovible.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 23 mai 2006.

<sup>a</sup> S.C. 2003, c. 22, ss. 12 and 13

<sup>a</sup> L.C. 2003, ch. 22, art. 12 et 13

Registration  
SOR/2006-83 May 4, 2006

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

**Special Appointment Regulations, No. 2006-11**

P.C. 2006-302 May 4, 2006

Whereas, pursuant to subsection 20(1) of the *Public Service Employment Act*<sup>a</sup>, the Public Service Commission has decided that it is neither practicable nor in the best interests of the public service to apply that Act, with the exception of sections 111 to 122, to Margaret Biggs on her appointment to the position of Deputy Secretary to the Cabinet (Plans and Consultations), Privy Council Office, and while employed in that position, and wishes to exclude Margaret Biggs from the application of that Act, with the exception of sections 111 to 122, on her appointment to the position of Deputy Secretary to the Cabinet (Plans and Consultations), Privy Council Office, and while employed in that position;

And whereas, pursuant to section 21 of the *Public Service Employment Act*<sup>a</sup>, the Public Service Commission recommends that the Governor in Council make the annexed *Special Appointment Regulations, No. 2006-11*;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council,

(a) on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 20(1) of the *Public Service Employment Act*<sup>a</sup>, hereby approves the exclusion that the Public Service Commission wishes to make of Margaret Biggs from the application of that Act, with the exception of sections 111 to 122, on her appointment to the position of Deputy Secretary to the Cabinet (Plans and Consultations), Privy Council Office, and while employed in that position; and

(b) on the recommendation of the Prime Minister and the Public Service Commission, pursuant to section 21 of the *Public Service Employment Act*<sup>a</sup>, hereby makes the annexed *Special Appointment Regulations, No. 2006-11*.

**SPECIAL APPOINTMENT  
REGULATIONS, NO. 2006-11**

GENERAL

1. The Governor in Council may appoint Margaret Biggs to the position of Deputy Secretary to the Cabinet (Plans and Consultations), Privy Council Office, to hold office during pleasure.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on May 23, 2006.

Enregistrement  
DORS/2006-83 Le 4 mai 2006

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

**Règlement n° 2006-11 portant affectation spéciale**

C.P. 2006-302 Le 4 mai 2006

Attendu que, conformément au paragraphe 20(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*<sup>a</sup>, la Commission de la fonction publique estime qu'il est difficilement réalisable et contraire aux intérêts de la fonction publique d'appliquer cette loi, à l'exception des articles 111 à 122, à Margaret Biggs lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de sous-secrétaire du Cabinet (planification et consultations), Bureau du Conseil privé, et souhaite exempter cette dernière de l'application de cette loi, à l'exception des articles 111 à 122, lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de sous-secrétaire du Cabinet (planification et consultations), Bureau du Conseil privé;

Attendu que, en vertu de l'article 21 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*<sup>a</sup>, la Commission de la fonction publique recommande que la gouverneure en conseil prenne le *Règlement n° 2006-11 portant affectation spéciale*, ci-après,

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

a) sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 20(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*<sup>a</sup>, agréé l'exemption de l'application de cette loi, à l'exception des articles 111 à 122, que souhaite accorder la Commission de la fonction publique à Margaret Biggs lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de sous-secrétaire du Cabinet (planification et consultations), Bureau du Conseil privé;

b) sur recommandation du premier ministre et de la Commission de la fonction publique et en vertu de l'article 21 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*<sup>a</sup>, prend le *Règlement n° 2006-11 portant affectation spéciale*, ci-après.

**RÈGLEMENT N° 2006-11 PORTANT  
AFFECTATION SPÉCIALE**

DISPOSITION GÉNÉRALE

1. Le gouverneur en conseil peut nommer Margaret Biggs au poste de sous-secrétaire du Cabinet (planification et consultations), Bureau du Conseil privé, à titre amovible.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 23 mai 2006.

<sup>a</sup> S.C. 2003, c. 22, ss. 12 and 13

<sup>a</sup> L.C. 2003, ch. 22, art. 12 et 13

Registration  
SOR/2006-84 May 4, 2006

CUSTOMS TARIFF

**Order Amending the Schedule to the Customs  
Tariff, 2006-2**

P.C. 2006-304 May 4, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 82 of the *Customs Tariff*<sup>a</sup>, hereby makes the annexed *Order Amending the Schedule to the Customs Tariff, 2006-2*.

**ORDER AMENDING THE SCHEDULE TO THE  
CUSTOMS TARIFF, 2006-2**

AMENDMENTS

1. Tariff item No. 2811.21.00, subheading 5208.11, tariff item Nos. 5208.11.10, 5208.11.20, 5208.11.30, 5208.11.90 and 5402.31.00 in the List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff*<sup>1</sup> are repealed.
2. The List of Tariff Provisions set out in the schedule to the Act is amended as set out in Part 1 of the schedule to this Order.
3. The List of Tariff Provisions set out in the schedule to the Act is amended by adding, in numerical order, the tariff provisions set out in Part 2 of the schedule to this Order.
4. Tariff item Nos. 5208.11.20, 5208.11.30, 5208.11.90 and 5402.31.00 in the List of Intermediate and Final Rates for Tariff Items of the "F" Staging Category set out in the schedule to the Act are repealed.
5. The List of Intermediate and Final Rates for Tariff Items of the "F" Staging Category set out in the schedule to the Act is amended by adding, in numerical order, the tariff item set out in Part 3 of the schedule to this Order.

COMING INTO FORCE

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

SCHEDULE

PART 1  
(Section 2)

AMENDMENTS TO THE LIST OF TARIFF PROVISIONS

1. The Description of Goods of tariff item No. 2106.90.10 is amended by adding, in alphabetical order, a reference to "Sour dough flavouring ingredients;"

<sup>a</sup> S.C. 1997, c. 36

<sup>1</sup> S.C. 1997, c. 36

Enregistrement  
DORS/2006-84 Le 4 mai 2006

TARIF DES DOUANES

**Décret modifiant l'annexe du Tarif des douanes,  
2006-2**

C.P. 2006-304 Le 4 mai 2006

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 82 du *Tarif des douanes*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe du Tarif des douanes, 2006-2*, ci-après.

**DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE DU  
TARIF DES DOUANES, 2006-2**

MODIFICATIONS

1. Le n° tarifaire 2811.21.00, la sous-position 5208.11, les n°s tarifaires 5208.11.10, 5208.11.20, 5208.11.30, 5208.11.90 et 5402.31.00 de la liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes*<sup>1</sup> sont abrogés.
2. La liste des dispositions tarifaires de l'annexe de la même loi est modifiée conformément à la partie 1 de l'annexe du présent décret.
3. La liste des dispositions tarifaires de l'annexe de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, des dispositions tarifaires figurant à la partie 2 de l'annexe du présent décret.
4. Les n°s tarifaires 5208.11.20, 5208.11.30, 5208.11.90 et 5402.31.00 de la liste des taux intermédiaires et des taux finals pour les numéros tarifaires de la catégorie d'échelonnement « F » de l'annexe de la même loi sont abrogés.
5. La liste des taux intermédiaires et des taux finals pour les numéros tarifaires de la catégorie d'échelonnement « F » de l'annexe de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, du numéro tarifaire figurant à la partie 3 de l'annexe du présent décret.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

ANNEXE

PARTIE 1  
(article 2)

MODIFICATION DE LA LISTE DES DISPOSITIONS  
TARIFAIRES

1. La Dénomination des marchandises du n° tarifaire 2106.90.10 est modifiée par adjonction de « Ingrédients aromatisants du levain; » comme une disposition distincte avant la disposition « Succédanés de thé ».

<sup>a</sup> L.C. 1997, ch. 36

<sup>1</sup> L.C. 1997, ch. 36

**2. The Description of Goods of tariff item No. 2935.00.91 is amended by**

- (a) adding a semicolon after the reference to “poultry feeds”; and
- (b) adding, in alphabetical order, a reference to “For use in the manufacture of veterinary anti-inflammatory medications”.

**3. The Description of Goods of tariff item No. 5402.33.10 is amended by**

- (a) adding a semicolon after the reference to “bright finish, for use in the manufacture of woven labels”; and
- (b) adding, in alphabetical order, a reference to “Solely of polyester, measuring per single yarn 150 decitex or more but not exceeding 200 decitex, for use in the manufacture of swimwear fabrics”.

**4. The Description of Goods of tariff item No. 8705.10.10 is replaced by the following:**

---Railway maintenance cranes equipped to travel both by road and rail, with a lifting capacity exceeding 36.3 tonnes but not exceeding 68 tonnes

*Note: The benefit of the General Preferential Tariff is withdrawn from goods of this tariff item that originate in the Republic of Korea.*

**2. La Dénomination des marchandises du n° tarifaire 2935.00.91 est modifiée :**

- a) par adjonction d’un point-virgule après « les volailles »;
- b) par adjonction de « Devant servir à la fabrication de médicaments vétérinaires anti-inflammatoires » comme une disposition distincte après la disposition visée à l’alinéa a).

**3. La Dénomination des marchandises du n° tarifaire 5402.33.10 est modifiée :**

- a) par adjonction d’un point-virgule après « lustrés, devant servir à la fabrication d’étiquettes tissées »;
- b) par adjonction de « Uniquement de polyester, titrant en fils simples 150 décitex ou plus mais n’excédant pas 200 décitex, devant servir à la fabrication de tissus pour maillots de bain » comme une disposition distincte après la disposition visée à l’alinéa a).

**4. La Dénomination des marchandises du n° tarifaire 8705.10.10 est remplacée par ce qui suit :**

---Grues pour l’entretien des voies ferrées équipées pour se déplacer sur la route ou sur les rails, d’une capacité de levage excédant 36,3 tonnes métriques mais n’excédant pas 68 tonnes métriques

*Note: Le bénéfice du tarif de préférence général est retiré aux marchandises du présent numéro tarifaire originaires de la République de Corée.*

PART 2  
(Section 3)

ADDITION OF TARIFF PROVISIONS

Tariff Item	Description of Goods	Most-Favoured-Nation Tariff		Preferential Tariff	
		Initial Rate	Final Rate	Initial Rate	Final Rate
2811.21	--Carbon dioxide				
2811.21.10	---In non-refillable cylinders for use in Canadian manufactures	Free	Free (A)	UST: Free MT: Free MUST: Free CT: Free CIAT: Free CRT: Free GPT: Free LDCT: Free CCCT: Free AUT: N/A NZT: N/A	UST: Free (A) MT: Free (A) MUST: Free (A) CT: Free (A) CIAT: Free (A) CRT: Free (A) GPT: Free (A) LDCT: Free (A) CCCT: Free (A) AUT: N/A NZT: N/A
2811.21.90	---Other	3.5%	3.5% (A)	UST: Free MT: Free MUST: Free CT: Free CIAT: Free CRT: Free GPT: 3% LDCT: Free CCCT: Free AUT: N/A NZT: N/A	UST: Free (A) MT: Free (A) MUST: Free (A) CT: Free (A) CIAT: Free (A) CRT: Free (A) GPT: 3% (A) LDCT: Free (A) CCCT: Free (A) AUT: N/A NZT: N/A
5208.11.00	--Plain weave, weighing not more than 100 g/m <sup>2</sup>	Free	Free (A)	UST: Free MT: Free MUST: N/A CT: Free CIAT: Free CRT: Free	UST: Free (A) MT: Free (A) MUST: N/A CT: Free (A) CIAT: Free (A) CRT: Free (A)

PART 2 — *Continued*

ADDITION OF TARIFF PROVISIONS — *Continued*

Tariff Item	Description of Goods	Most-Favoured-Nation Tariff		Preferential Tariff	
		Initial Rate	Final Rate	Initial Rate	Final Rate
				GPT: Free LDCT: Free CCCT: N/A AUT: N/A NZT: N/A	GPT: Free (A) LDCT: Free (A) CCCT: N/A AUT: N/A NZT: N/A
5402.31	--Of nylon or other polyamides, measuring per single yarn not more than 50 tex				
5402.31.10	---Solely of nylon, measuring per single yarn 75 decitex or more but not exceeding 200 decitex, for use in the manufacture of swimwear fabrics	Free	Free (A)	UST: Free MT: Free MUST: N/A CT: Free CIAT: Free CRT: Free GPT: Free LDCT: Free CCCT: N/A AUT: N/A NZT: N/A	UST: Free (A) MT: Free (A) MUST: N/A CT: Free (A) CIAT: Free (A) CRT: Free (A) GPT: Free (A) LDCT: Free (A) CCCT: N/A AUT: N/A NZT: N/A
5402.31.90	---Other	8%	8% (A)	UST: Free MT: Free MUST: N/A CT: Free CIAT: Free CRT: 3.5% GPT: 8% LDCT: Free CCCT: N/A AUT: N/A NZT: N/A	UST: Free (A) MT: Free (A) MUST: N/A CT: Free (A) CIAT: Free (A) CRT: Free (F) GPT: 8% (A) LDCT: Free (A) CCCT: N/A AUT: N/A NZT: N/A
8905.90.20	---Semi-submersible crane vessels, floating cranes, and other heavy lift crane vessels, with a minimum gross lift capacity of 1,200 tonnes	Free	Free (A)	UST: Free MT: Free MUST: Free CT: Free CIAT: Free CRT: Free GPT: Free LDCT: Free CCCT: Free AUT: N/A NZT: N/A	UST: Free (A) MT: Free (A) MUST: Free (A) CT: Free (A) CIAT: Free (A) CRT: Free (A) GPT: Free (A) LDCT: Free (A) CCCT: Free (A) AUT: N/A NZT: N/A

PART 3  
(Section 5)

ADDITION OF TARIFF ITEM

Tariff Item	Most-Favoured-Nation Tariff	Preferential Tariff
5402.31.90		Effective on January 1, 2007..... CRT: 2% Effective on January 1, 2008..... CRT: Free

PARTIE 2  
(article 3)

## NOUVELLES DISPOSITIONS TARIFAIRES

Numéro tarifaire	Dénomination des marchandises	Tarif de la nation la plus favorisée		Tarif de préférence	
		Taux initial	Taux final	Taux initial	Taux final
2811.21	--Dioxyde de carbone				
2811.21.10	---En cylindres non-rechargeables, devant servir à la fabrication de produits canadiens	En fr.	En fr. (A)	TÉU: En fr. TM: En fr. TMÉU: En fr. TC: En fr. TACI: En fr. TCR: En fr. TPG: En fr. TPMD: En fr. TPAC: En fr. TAU: S/O TNZ: S/O	TÉU: En fr. (A) TM: En fr. (A) TMÉU: En fr. (A) TC: En fr. (A) TACI: En fr. (A) TCR: En fr. (A) TPG: En fr. (A) TPMD: En fr. (A) TPAC: En fr. (A) TAU: S/O TNZ: S/O
2811.21.90	---Autres	3,5 %	3,5 % (A)	TÉU: En fr. TM: En fr. TMÉU: En fr. TC: En fr. TACI: En fr. TCR: En fr. TPG: 3 % TPMD: En fr. TPAC: En fr. TAU: S/O TNZ: S/O	TÉU: En fr. (A) TM: En fr. (A) TMÉU: En fr. (A) TC: En fr. (A) TACI: En fr. (A) TCR: En fr. (A) TPG: 3 % (A) TPMD: En fr. (A) TPAC: En fr. (A) TAU: S/O TNZ: S/O
5208.11.00	--À armure toile, d'un poids n'excédant pas 100 g/m <sup>2</sup>	En fr.	En fr. (A)	TÉU: En fr. TM: En fr. TMÉU: S/O TC: En fr. TACI: En fr. TCR: En fr. TPG: En fr. TPMD: En fr. TPAC: S/O TAU: S/O TNZ: S/O	TÉU: En fr. (A) TM: En fr. (A) TMÉU: S/O TC: En fr. (A) TACI: En fr. (A) TCR: En fr. (A) TPG: En fr. (A) TPMD: En fr. (A) TPAC: S/O TAU: S/O TNZ: S/O
5402.31	--De nylon ou d'autres polyamides, titrant en fils simples 50 tex ou moins				
5402.31.10	---Uniquement de nylon, titrant en fils simples 75 décitex ou plus mais n'excédant pas 200 décitex, devant servir à la fabrication de tissus pour maillots de bain	En fr.	En fr. (A)	TÉU: En fr. TM: En fr. TMÉU: S/O TC: En fr. TACI: En fr. TCR: En fr. TPG: En fr. TPMD: En fr. TPAC: S/O TAU: S/O TNZ: S/O	TÉU: En fr. (A) TM: En fr. (A) TMÉU: S/O TC: En fr. (A) TACI: En fr. (A) TCR: En fr. (A) TPG: En fr. (A) TPMD: En fr. (A) TPAC: S/O TAU: S/O TNZ: S/O
5402.31.90	---Autres	8 %	8 % (A)	TÉU: En fr. TM: En fr. TMÉU: S/O TC: En fr. TACI: En fr. TCR: 3,5 % TPG: 8 % TPMD: En fr. TPAC: S/O TAU: S/O TNZ: S/O	TÉU: En fr. (A) TM: En fr. (A) TMÉU: S/O TC: En fr. (A) TACI: En fr. (A) TCR: En fr. (F) TPG: 8 % (A) TPMD: En fr. (A) TPAC: S/O TAU: S/O TNZ: S/O
8905.90.20	---Navires-grues semisubmersibles, grues flottantes et autres navires-grues de levage de charges lourdes, ayant une capacité de levage brute minimal de 1 200 tonnes métriques	En fr.	En fr. (A)	TÉU: En fr. TM: En fr. TMÉU: En fr. TC: En fr. TACI: En fr. TCR: En fr. TPG: En fr. TPMD: En fr. TPAC: En fr. TAU: S/O TNZ: S/O	TÉU: En fr. (A) TM: En fr. (A) TMÉU: En fr. (A) TC: En fr. (A) TACI: En fr. (A) TCR: En fr. (A) TPG: En fr. (A) TPMD: En fr. (A) TPAC: En fr. (A) TAU: S/O TNZ: S/O

PARTIE 3  
(*article 5*)

## NOUVEAU NUMÉRO TARIFAIRE

Numéro tarifaire	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence
5402.31.90		À compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2007 .....TCR: 2 % À compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2008 .....TCR : En fr.

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

The *Order Amending the Schedule to the Customs Tariff, 2006-2*, removes the tariff on sour dough flavouring ingredients; carbon dioxide in non-refillable cylinders for use in Canadian manufactures; certain sulphonamides for use in the manufacture of veterinary anti-inflammatory medicaments; plain weave cotton fabrics, weighing not more than 100 g/m<sup>2</sup>; certain synthetic filament yarns for use in the manufacture of swimwear fabrics; self-propelled all-terrain cranes; and, semi-submersible crane vessels, floating cranes, and other heavy lift crane vessels, with a minimum gross lift capacity of 1,200 tonnes.

**Alternatives**

There is no practical alternative for amending the schedule to the *Customs Tariff*. It is longstanding practice to use Order in Council authority to reduce or remove customs duties on goods used in the production of other goods. An Order made pursuant to section 82 of the *Customs Tariff* is the appropriate and timely method to assist Canadian industry in competing more effectively.

**Benefits and Costs**

Canadian industry using these inputs and machinery will benefit from lower costs. It is estimated that the revenue foregone to the Government as a result of this Order will be \$4,078,010.

**Consultation**

Detailed consultations were undertaken with all interested parties expected to be affected by the proposed amendments. There is no opposition to the proposals.

**Compliance and Enforcement**

Compliance is not an issue. The Canada Border Services Agency is responsible for the administration of custom and tariff legislation and regulations.

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

Le *Décret modifiant l'annexe du Tarif des douanes, 2006-2*, élimine les droits de douane applicables aux marchandises suivantes : ingrédients aromatisants du levain; dioxyde de carbone en cylindres non-rechargeables, devant servir à la fabrication de produits canadiens; certains sulfonamides, devant servir à la fabrication des médicaments vétérinaires anti-inflammatoires; tissus de coton à armure toile, d'un poids n'excédant pas 100 g/m<sup>2</sup>; certains fils de filament synthétiques, devant servir à la fabrication de tissus pour maillots de bain; camions-grues tout-terrains, auto-propulsés; et navires-grues semisubmersibles, grues flottantes et autres navires-grues de levage de charges lourdes, ayant une capacité de levage brute minimale de 1 200 tonnes.

**Solutions envisagées**

Il n'existe aucune autre solution pratique pour modifier l'annexe du *Tarif des douanes*, la prise d'un décret étant la pratique en vigueur de longue date pour alléger ou éliminer les droits de douane sur des marchandises servant à la fabrication d'autres marchandises. De fait, la prise d'un décret en vertu de l'article 82 du *Tarif des douanes* est un moyen efficace et rapide pour aider l'industrie canadienne à être plus compétitive.

**Avantages et coûts**

Les industries canadiennes utilisant ces intrants et ces machines profiteront de baisses des coûts. On estime que les revenus auxquels renoncera le gouvernement par suite de ce décret seront de l'ordre de 4 078 010 \$.

**Consultations**

Des consultations poussées ont été menées auprès de toutes les parties concernées susceptibles d'être touchées par les modifications proposées. Personne ne s'oppose aux propositions.

**Respect et exécution**

La question du respect ne se pose pas. L'Agence des services frontaliers du Canada est responsable de l'application de la législation et de la réglementation douanières et tarifaires.

**Contact**

Deborah Hoeg  
International Trade Policy Division  
Department of Finance  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5  
Telephone: (613) 996-7099

**Personne-ressource**

Deborah Hoeg  
Division de la politique commerciale internationale  
Ministère des Finances  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5  
Téléphone : (613) 996-7099

Registration  
SOR/2006-85 May 5, 2006

AERONAUTICS ACT

**Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and III)**

P.C. 2006-329 May 5, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 4.9<sup>a</sup> and subsection 7.6(1)<sup>b</sup> of the *Aeronautics Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and III)*.

**REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PARTS I AND III)**

AMENDMENTS

**1. Part III of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the *Canadian Aviation Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following after the reference “Section 302.09”:**

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 302.303(1)	1,000	5,000
Subsection 302.303(3)	1,000	5,000
Subsection 302.304(1)	3,000	15,000
Subsection 302.304(2)	3,000	15,000
Subsection 302.304(4)	3,000	15,000
Subsection 302.305(1)	3,000	15,000
Subsection 302.305(2)	3,000	15,000
Subsection 302.305(3)	1,000	5,000
Subsection 302.305(4)	3,000	15,000
Subsection 302.305(5)	1,000	5,000
Subsection 302.305(6)	3,000	15,000
Subsection 302.307(1)	3,000	15,000
Subsection 302.307(2)	1,000	5,000
Section 302.308	3,000	15,000

**2. Subpart 2 of Part III of the Regulations is amended by adding the following after the heading “SUBPART 2 — AIRPORTS”:**

DIVISION I — GENERAL

**3. The Regulations are amended by adding the following after section 302.11:**

[302.12 to 302.300 reserved]

DIVISION III — AIRPORT WILDLIFE PLANNING AND MANAGEMENT

Interpretation

**302.301** In this Division,

Enregistrement  
DORS/2006-85 Le 5 mai 2006

LOI SUR L’AÉRONAUTIQUE

**Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (Parties I et III)**

C.P. 2006-329 Le 5 mai 2006

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l’article 4.9<sup>a</sup> et du paragraphe 7.6(1)<sup>b</sup> de la *Loi sur l’aéronautique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (Parties I et III)*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L’AVIATION CANADIEN (PARTIES I ET III)**

MODIFICATIONS

**1. La partie III de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du *Règlement de l’aviation canadien*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, après la mention « Article 302.09 », de ce qui suit :**

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 302.303(1)	1 000	5 000
Paragraphe 302.303(3)	1 000	5 000
Paragraphe 302.304(1)	3 000	15 000
Paragraphe 302.304(2)	3 000	15 000
Paragraphe 302.304(4)	3 000	15 000
Paragraphe 302.305(1)	3 000	15 000
Paragraphe 302.305(2)	3 000	15 000
Paragraphe 302.305(3)	1 000	5 000
Paragraphe 302.305(4)	3 000	15 000
Paragraphe 302.305(5)	1 000	5 000
Paragraphe 302.305(6)	3 000	15 000
Paragraphe 302.307(1)	3 000	15 000
Paragraphe 302.307(2)	1 000	5 000
Article 302.308	3 000	15 000

**2. La sous-partie 2 de la partie III du même règlement est modifiée par adjonction, après le titre « SOUS-PARTIE 2 — AÉROPORTS », de ce qui suit :**

SECTION I — GÉNÉRALITÉS

**3. Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 302.11, de ce qui suit :**

[302.12 à 302.300 réservés]

SECTION III — PLANIFICATION ET GESTION DE LA FAUNE AUX AÉROPORTS

Définitions

**302.301** Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente section.

<sup>a</sup> S.C. 1992, c. 4, s. 7  
<sup>b</sup> S.C. 2004, c. 15, s. 18  
<sup>1</sup> SOR/96-433

<sup>a</sup> L.C. 1992, ch. 4, art. 7  
<sup>b</sup> L.C. 2004, ch. 15, art. 18  
<sup>1</sup> DORS/96-433

“waste disposal facility” means a landfill site, garbage dump, waste transfer and sorting facility, recycling and composting facility or commercial fish processing plant; (*installation d’élimination des déchets*)

“wildlife strike” means a collision between an aircraft and wildlife. (*impact faunique*)

#### Application

**302.302** (1) Subject to subsection (2), this Division applies to airports

- (a) that, within the preceding calendar year, had 2 800 movements of commercial passenger-carrying aircraft operating under Subpart 4 or 5 of Part VII;
  - (b) that are located within a built-up area;
  - (c) that have a waste disposal facility within 15 km of the geometric centre of the airport;
  - (d) that had an incident where a turbine-powered aircraft collided with wildlife other than a bird and suffered damage, collided with more than one bird or ingested a bird through an engine; or
  - (e) where the presence of wildlife hazards, including those referred to in section 322.302 of the *Airport Standards—Airport Wildlife Planning and Management*, has been observed in an airport flight pattern or movement area.
- (2) Section 302.303 applies to all airports.

#### Wildlife Strikes

**302.303** (1) The operator of an airport shall keep records of all wildlife strikes at the airport, including those reported by

- (a) pilots;
- (b) ground personnel; and
- (c) aircraft maintenance personnel when they identify damage to an aircraft as having been caused by a wildlife strike.

(2) Wildlife remains that are found within 200 feet of a runway or an airside pavement area are presumed to be a wildlife strike unless another cause of death is identified.

(3) The operator of the airport shall submit a written and dated report to the Minister

- (a) for each wildlife strike, within 30 days of its occurrence; or
- (b) for all wildlife strikes that occur in a calendar year, before March 1 of the following calendar year.

#### Risk Analysis

**302.304** (1) The operator of an airport shall collect information in respect of the requirements set out in section 322.304 of the *Airport Standards—Airport Wildlife Planning and Management*.

(2) The operator of the airport shall, after consultation with a representative sample of the operators in respect of an aircraft, air operators and private operators that use the airport, conduct a risk analysis that evaluates the collected information.

« impact faunique » Collision entre un aéronef et un animal sauvage. (*wildlife strike*)

« installation d’élimination des déchets » Lieu d’enfouissement, dépotoir, installation de transfert et de tri des déchets, installation de recyclage et de compostage ou usine de transformation commerciale du poisson. (*waste disposal facility*)

#### Application

**302.302** (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente section s’applique, selon le cas :

- a) aux aéroports où 2 800 mouvements d’aéronefs commerciaux de transport de passagers ont été effectués au cours de l’année civile précédente, qui sont utilisés sous le régime des sous-parties 4 ou 5 de la partie VII;
  - b) aux aéroports qui sont situés dans une zone bâtie;
  - c) aux aéroports qui disposent d’une installation d’élimination des déchets située dans un rayon de 15 km du centre géométrique de l’aéroport;
  - d) aux aéroports où s’est produit un incident mettant en cause un aéronef à turbomoteur qui est entré en collision avec un ou plusieurs animaux sauvages autres que des oiseaux et qui a subi des dommages, est entré en collision avec plus d’un oiseau ou a aspiré un oiseau dans un moteur;
  - e) aux aéroports où la présence de périls fauniques, y compris ceux visés à l’article 322.302 des *Normes d’aéroports — Planification et gestion de la faune aux aéroports*, a été observée dans un circuit de vol à l’aéroport ou sur une aire de mouvement.
- (2) L’article 302.303 s’applique à tous les aéroports.

#### Impacts fauniques

**302.303** (1) L’exploitant d’un aéroport doit tenir un registre de tous les impacts fauniques à l’aéroport, y compris ceux signalés par les personnes suivantes :

- a) les pilotes;
- b) le personnel au sol;
- c) le personnel d’entretien d’aéronefs lorsqu’il établit que les dommages subis par un aéronef ont été causés par un impact faunique.

(2) Les restes d’animaux sauvages qui sont trouvés dans un rayon de 200 pieds d’une piste ou d’une zone asphaltée du côté piste sont présumés être un impact faunique, sauf si une autre cause de décès est établie.

(3) L’exploitant de l’aéroport doit soumettre un rapport écrit et daté au ministre :

- a) soit sur chaque impact faunique, dans les 30 jours qui suivent celui-ci;
- b) soit de tous les impacts fauniques qui surviennent au cours d’une année civile, avant le 1<sup>er</sup> mars de l’année civile suivante.

#### Analyse de risques

**302.304** (1) L’exploitant d’un aéroport doit recueillir des renseignements à l’égard des exigences prévues à l’article 322.304 des *Normes d’aéroports — Planification et gestion de la faune aux aéroports*.

(2) L’exploitant de l’aéroport doit, après consultation auprès d’un échantillon représentatif des utilisateurs d’un aéronef, des exploitants aériens et des exploitants privés qui utilisent l’aéroport, effectuer une analyse de risques dans laquelle les renseignements recueillis sont évalués.

- (3) The risk analysis shall be in writing and include
- (a) an analysis of the risks associated with the wildlife hazards, including those referred to in section 322.302 of the *Airport Standards—Airport Wildlife Planning and Management*; and
  - (b) the measures that are necessary to manage or remove the hazards or to manage or mitigate the risks.
- (4) The operator of the airport shall, at the request of the Minister, make the risk analysis available for inspection.

Airport Wildlife Management Plan

General

**302.305** (1) The operator of an airport shall develop an airport wildlife management plan in accordance with section 322.305 of the *Airport Standards—Airport Wildlife Planning and Management*.

(2) The operator of the airport shall submit the plan to the Minister, on request by the Minister, in accordance with the requirements set out in subsection 322.305(2) of the *Airport Standards—Airport Wildlife Planning and Management*.

(3) The operator of the airport shall keep a copy of the plan at the airport and it shall, on request by the Minister, be made available to the Minister.

(4) The operator of the airport shall implement the plan.

(5) The operator of the airport shall review the plan every two years.

(6) The operator of the airport shall amend the plan and submit the amended plan to the Minister within 30 days of the amendment if

- (a) the amendment is necessary as a result of the review conducted under subsection (5);
- (b) an incident has occurred in which a turbine-powered aircraft collided with wildlife other than a bird and suffered damage, collided with more than one bird or ingested a bird through an engine;
- (c) a variation in the presence of wildlife hazards, including those referred to in section 322.302 of the *Airport Standards—Airport Wildlife Planning and Management*, has been observed in an airport flight pattern or movement area; or
- (d) there has been a change
  - (i) in the wildlife management procedures or in the methods used to manage or mitigate wildlife hazards,
  - (ii) in the types of aircraft at the airport, or
  - (iii) in the types of aircraft operations at the airport.

Content

**302.306** An airport wildlife management plan shall

- (a) identify and describe the risks associated with all wildlife hazards, including those referred to in section 322.302 of the *Airport Standards—Airport Wildlife Planning and Management*, at or near the airport that might affect the safe operation of aircraft, including the proximity of any waste disposal facility or migration route affecting wildlife populations near the airport;
- (b) specify the particular measures that are used by the operator of the airport to manage or mitigate the risks;

- (3) L'analyse de risques doit être par écrit et comprendre :
- a) une analyse des risques associés aux périls fauniques, y compris ceux visés à l'article 322.302 des *Normes d'aéroports — Planification et gestion de la faune aux aéroports*;
  - b) les mesures qui sont nécessaires pour gérer ou supprimer les périls ou gérer ou limiter les risques.
- (4) L'exploitant de l'aéroport doit, à la demande du ministre, mettre à sa disposition l'analyse de risques aux fins d'inspection.

Plan de gestion de la faune à l'aéroport

Généralités

**302.305** (1) L'exploitant d'un aéroport doit élaborer un plan de gestion de la faune à l'aéroport conformément à l'article 322.305 des *Normes d'aéroports — Planification et gestion de la faune aux aéroports*.

(2) L'exploitant de l'aéroport doit soumettre le plan au ministre, à sa demande, conformément aux exigences prévues au paragraphe 322.305(2) des *Normes d'aéroports — Planification et gestion de la faune aux aéroports*.

(3) L'exploitant de l'aéroport doit conserver une copie du plan à l'aéroport et elle doit être mise à la disposition du ministre, à sa demande.

(4) L'exploitant de l'aéroport doit mettre en œuvre le plan.

(5) L'exploitant de l'aéroport doit revoir le plan tous les deux ans.

(6) L'exploitant de l'aéroport doit modifier le plan et soumettre au ministre le plan modifié dans les 30 jours de la modification si, selon le cas :

- a) la modification est nécessaire à la suite de la revue effectuée en application du paragraphe (5);
- b) un incident mettant en cause un aéronef à turbomoteur qui est entré en collision avec un ou plusieurs animaux sauvages autre qu'un oiseau et qui a subi des dommages, est entré en collision avec plus d'un oiseau ou a aspiré un oiseau dans un moteur;
- c) une variation dans la présence des périls fauniques, y compris ceux visés à l'article 322.302 des *Normes d'aéroports — Planification et gestion de la faune aux aéroports*, a été observée dans un circuit de vol à l'aéroport ou sur une aire de mouvement;
- d) il y a eu un changement, selon le cas :
  - (i) dans le processus de gestion de la faune ou les méthodes utilisées pour gérer ou limiter les périls fauniques,
  - (ii) dans les types d'aéronefs à l'aéroport,
  - (iii) dans les types d'opérations aériennes à l'aéroport.

Contenu

**302.306** Le plan de gestion de la faune à l'aéroport doit :

- a) indiquer et décrire les risques associés aux périls fauniques, y compris ceux visés à l'article 322.302 des *Normes d'aéroports — Planification et gestion de la faune aux aéroports*, à l'aéroport ou à ses abords qui pourraient nuire à l'utilisation sécuritaire des aéronefs, y compris la proximité de toute installation d'élimination des déchets et de tout itinéraire de migration qui ont une incidence sur les populations fauniques près de l'aéroport;

- (c) identify and describe the actions that are used by the operator of the airport to satisfy the requirements set out in section 322.306 of the *Airport Standards—Airport Wildlife Planning and Management* in respect of firearm certificates and permits, wildlife control permits, wildlife strikes, wildlife management logs, and evaluations of habitats, land uses and food sources at or near the airport;
- (d) set out a policy for the management of airport habitats that might attract wildlife;
- (e) set out a policy that prohibits the feeding of wildlife and the exposure of food wastes;
- (f) set out a procedure to ensure that all endangered or protected wildlife at the airport are inventoried;
- (g) identify the role of the personnel and agencies involved in wildlife management issues and provide the contact numbers for each; and
- (h) provide details of any wildlife hazard awareness program.

#### Training

**302.307** (1) The operator of an airport shall

- (a) provide training for any person who has duties in respect of the airport wildlife management plan at least once every five years regarding their assigned duties and the matters set out in section 322.307 of the *Airport Standards—Airport Wildlife Planning and Management*; and
- (b) ensure that any person who has duties in respect of the airport wildlife management plan holds any required firearm permit.

(2) The operator of the airport shall maintain a record of each person's training for a period of five years and provide the Minister with a copy of any record, if requested.

#### Communication and Alerting Procedure

**302.308** The operator of an airport shall establish a communication and alerting procedure for wildlife management personnel in accordance with section 322.308 of the *Airport Standards—Airport Wildlife Planning and Management* to alert pilots as soon as possible of the wildlife hazards at the airport and the risks associated with those hazards.

[302.309 to 302.400 reserved]

**4. The headings before sections 302.01 to 302.11 of the Regulations are converted from italics to roman type to conform with the format of the new division headings enacted by these Regulations.**

#### COMING INTO FORCE

**5. (1) These Regulations, except subsections 302.305(2) to (6) and section 302.307, come into force on the day on which they are registered.**

**(2) Subsections 302.305(2) to (6) and section 302.307 come into force on December 30, 2006.**

- b) préciser les mesures particulières qui sont utilisées par l'exploitant de l'aéroport pour gérer ou limiter les risques;
- c) indiquer et décrire les mesures qui sont utilisées par l'exploitant de l'aéroport pour satisfaire aux exigences prévues à l'article 322.306 des *Normes d'aéroports — Planification et gestion de la faune aux aéroports* en ce qui concerne les certificats et les permis d'armes à feu, les permis de contrôle de la faune, les impacts fauniques, les registres de gestion de la faune et l'évaluation des habitats, de l'aménagement des territoires et des sources de nourriture à l'aéroport ou à ses abords;
- d) prévoir une politique de la gestion des habitats à l'aéroport qui pourraient attirer les animaux sauvages;
- e) prévoir une politique qui interdit de nourrir les animaux sauvages et de laisser à découvert les déchets alimentaires;
- f) prévoir une marche à suivre pour faire en sorte que les espèces sauvages en péril ou protégées soient recensées à l'aéroport;
- g) indiquer le rôle du personnel et des organismes qui participent aux questions de gestion de la faune et fournir les numéros de téléphone où ils peuvent être joints;
- h) donner les détails sur tout programme de sensibilisation aux périls fauniques.

#### Formation

**302.307** (1) L'exploitant d'un aéroport doit :

- a) donner à toute personne ayant des fonctions à l'égard du plan de la gestion de la faune à l'aéroport au moins une fois tous les cinq ans, de la formation sur les fonctions qui lui sont assignées et les sujets prévus à l'article 322.307 des *Normes d'aéroports — Planification et gestion de la faune aux aéroports*;
- b) veiller à ce que toute personne ayant des fonctions à l'égard du plan de la gestion de la faune à l'aéroport soit titulaire de tout permis d'armes à feu exigé.

(2) L'exploitant de l'aéroport doit tenir à jour, pour chaque personne, un dossier de formation et le conserver pendant cinq ans et en fournir au ministre, sur demande, une copie.

#### Procédure de communication et d'alarme

**302.308** L'exploitant d'un aéroport doit établir une procédure de communication et d'alarme à l'attention du personnel responsable de la gestion faunique conformément à l'article 322.308 des *Normes d'aéroports — Planification et gestion de la faune aux aéroports* pour aviser les pilotes aussitôt que possible des périls fauniques à l'aéroport et des risques qui y sont associés.

[302.309 à 302.400 réservés]

**4. En vue de l'uniformisation des intertitres du même règlement à la suite de sa réorganisation par le présent règlement, le caractère italique des intertitres précédant les articles 302.01 à 302.11 est remplacé par le caractère romain.**

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

**5. (1) Le présent règlement, sauf les paragraphes 302.305(2) à (6) et l'article 302.307, entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

**(2) Les paragraphes 302.305(2) à (6) et l'article 302.307 entrent en vigueur le 30 décembre 2006.**

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

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and III)* introduce regulations and accompanying standards to provide the criteria necessary for the consistent management, based on the wildlife risk, level of traffic and type of aircraft using the airport, of wildlife hazards at Canadian airports.

The number and frequency of commercial passenger-carrying flights is forecast to increase. The populations of some hazardous wildlife species are growing at near exponential rates. The combination of these two changes will result in an increased risk of collisions between wildlife and passenger-carrying flights. The new regulations and standards provide the criteria necessary for the management of wildlife hazards based on the wildlife risk, level of traffic and the type of aircraft.

There has been no requirement in the *Canadian Aviation Regulations (CARs)* for airport wildlife management and planning programs. As a result, there was a lack of consistency in the application of wildlife management techniques and equipment throughout the Canadian airport system. Provisions are introduced with these Regulations and standards to ensure that a consistent approach is taken to wildlife management and planning at Canadian airports.

The provisions which are mandated by these Regulations are those which have been recommended for many years in *Sharing the Skies: An Aviation Industry Guide to the Management of Wildlife Hazards (Sharing the Skies)*<sup>1</sup>. The operators of most of Canada's largest airports and of the airports most exposed to wildlife hazards have voluntarily instituted airport wildlife management plans which meet and sometimes surpass the requirements of these amendments. In addition to *Sharing the Skies*, Transport Canada has available many publications, including the *Wildlife Control Procedures Manual*<sup>2</sup>, that provide guidance on how to achieve the most effective wildlife management program at individual sites. These publications acknowledge that each site has wildlife hazards unique to its situation<sup>3</sup>. They also recognize the need of the airport operator to minimize costs while achieving the best result.

<sup>1</sup> *Sharing the Skies Manual: An Aviation Industry Guide to the Management of Wildlife Hazards*; <http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/Aerodrome/WildlifeControl/tp13549/menu.htm>

<sup>2</sup> *Wildlife Control Procedures Manual*, <http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/Aerodrome/WildlifeControl/tp11500/menu.htm>

<sup>3</sup> An example is Vancouver International which is located on a flat delta formation of alluvial sediment in an estuary where fresh water meets salt water and which is a rich environment for many wildlife species as cited in *Sharing the Skies*, Annex to Chapter 8

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

Le présent *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et III)* introduit une réglementation et des normes connexes dans le but de fournir les critères nécessaires à une gestion uniforme des périls fauniques dans les aéroports canadiens, et ce, en fonction du risque présenté par la faune, du niveau de circulation et du type d'aéronefs utilisant l'aéroport.

D'une part, on s'attend à une augmentation du nombre et de la fréquence des vols commerciaux de transport de passagers. D'autre part, les populations de certaines espèces sauvages dangereuses augmentent à un taux quasi-exponentiel. La combinaison de ces deux facteurs va se traduire par une augmentation du risque de collisions entre des espèces fauniques sauvages et des aéronefs de transport de passagers. La nouvelle réglementation et les nouvelles normes fournissent les critères nécessaires à la gestion des périls fauniques dans les aéroports canadiens, et ce, en fonction du risque présenté par la faune, du niveau de circulation et du type d'aéronefs.

Le *Règlement de l'aviation canadien (RAC)* ne renfermait aucune exigence quant aux programmes de gestion et de planification de la faune dans les aéroports. Il en résultait un manque d'uniformité dans l'utilisation des techniques et de l'équipement de gestion de la faune dans l'ensemble du système aéroportuaire canadien. Des dispositions figurant dans la nouvelle réglementation et les normes connexes permettront d'assurer le recours à une approche uniforme en matière de gestion et de planification de la faune dans l'ensemble des aéroports canadiens.

Les dispositions rendues obligatoires en vertu de la réglementation sont celles qui ont été recommandées il y a plusieurs années dans le document *Un ciel à partager : Guide de l'industrie de l'aviation à l'intention des gestionnaires de la faune (Un ciel à partager)*<sup>1</sup>. Les exploitants de la plupart des grands aéroports canadiens ainsi que de ceux des aéroports les plus exposés aux périls fauniques ont déjà, de leur propre initiative, mis sur pied des plans de gestion de la faune aux aéroports qui répondent aux exigences contenues dans les modifications et qui même, parfois, les dépassent. En plus du document *Un ciel à partager*, Transports Canada dispose de plusieurs ouvrages, y compris le *Manuel de procédures de gestion de la faune*<sup>2</sup>, qui offrent des conseils sur la façon de disposer du programme de gestion de la faune le plus efficace à un endroit donné. Ces ouvrages reconnaissent le fait que chaque endroit présente des périls fauniques qui lui sont propres<sup>3</sup>. Ils reconnaissent également la nécessité, pour l'exploitant, de minimiser les coûts tout en obtenant les meilleurs résultats possibles.

<sup>1</sup> *Manuel – Un ciel à partager : Guide de l'industrie de l'aviation à l'intention des gestionnaires de la faune*; <http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/Aerodrome/ControleFaune/tp13549/menu.htm>

<sup>2</sup> *Manuel de procédures de gestion de la faune* <http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/Aerodrome/ControleFaune/TP11500/menu.htm>

<sup>3</sup> L'aéroport international de Vancouver constitue un bon exemple, puisqu'il est situé dans la formation plane d'un delta créé par les sédiments alluviaux d'un estuaire, à un endroit où la rencontre des eaux douces avec les eaux salées donne un milieu riche pour de nombreuses espèces sauvages, comme cela est précisé dans *Un ciel à partager*, à l'annexe du chapitre 8

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and III)* were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 14, 2005. After consideration of the comments received following pre-publication, two changes have been made. The requirement for the Minister to approve the wildlife management plan before the airport operator implements it has been removed. The provisions which require the airport operator to submit a wildlife management plan and which require the airport operator to provide training for individuals who have duties respecting the plan have been given a delayed coming-into-force date.

### *Specific*

#### **Part I (General Provisions)**

Part I contains definitions affecting more than one Part of the CARs and administrative provisions applicable to all parts of the CARs.

Changes to the Schedule – *Designated Provisions* which is attached to Subpart 103 *Administration and Compliance* introduce maximum monetary penalties which may be assessed for non-compliance with new sections introduced in this amendment to the CARs.

#### **Part III (Aerodromes and Airports)**

Part III *Aerodromes and Airports* of the CARs comprises rules governing the operation of civilian aerodromes and airports in Canada. Subpart 2 *Airports* of Part III (Subpart 302) delineates which Canadian aerodromes must be certified as airports and the conditions that operators of certified airports must satisfy.

These amendments introduce a new division, Division III *Airport Wildlife Planning and Management*, into Subpart 302. With the exception of a record keeping requirement in respect of wildlife strikes at all airports, to be introduced in section 302.302 *Application*, the new division will apply to airports:

- (a) that, within the last calendar year, had 2,800 movements of commercial passenger-carrying aircraft operating under Subpart 4 *Commuter Operations* or Subpart 5 *Airline Operations* of Part VII *Commercial Air Services*;
- (b) that are located within a built-up area;
- (c) that have a waste disposal facility within 15 km of the geometric centre of the airport;
- (d) that had an incident where a turbine-powered aircraft collided with wildlife other than a bird and suffered damage, collided with more than one bird or ingested a bird through its engine; or
- (e) where the presence of the wildlife hazards, including those referred to in section 322.302 of the *Airport Standards – Airport Wildlife Planning and Management*, has been observed in an airport flight pattern or movement area.

The criteria specified in *c)*, *d)* and *e)* above are intended to ensure airports located near areas attractive to wildlife will have an airport wildlife management plan irrespective of the numbers and type of aircraft using the airport.

Le présent *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et III)* a fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 14 mai 2005. Après examen des commentaires reçus à la suite de la publication préalable, deux modifications ont été apportées. L'exigence voulant que le ministre approuve le plan de gestion de la faune avant que l'exploitant d'aéroport ne le mette en œuvre a été supprimée. Un délai a été accordé quant à la date de la mise en vigueur des dispositions exigeant de l'exploitant d'aéroport de soumettre un plan de gestion de la faune et en vertu desquelles l'exploitant d'aéroport doit fournir de la formation aux personnes exécutant des tâches reliées audit plan.

### *Détails*

#### **Partie I (Dispositions générales)**

La partie I contient des définitions qui s'appliquent à plus d'une partie du RAC ainsi que des dispositions administratives applicables à l'ensemble du RAC.

Les modifications à l'annexe – *Textes désignés* qui figure à la fin de la sous-partie 103, *Administration et application*, introduisent des amendes maximales qui pourront être imposées en cas de non-respect des nouveaux articles adoptés en vertu de la présente modification du RAC.

#### **Partie III (Aérodromes et aéroports)**

La partie III du RAC, intitulée *Aérodromes et aéroports*, contient les règles qui régissent l'exploitation des aérodromes et des aéroports civils au Canada. La sous-partie 2 de la partie III, intitulée *Aéroports* et ci-après appelée la sous-partie 302, précise quels aérodromes canadiens doivent être certifiés comme étant des aéroports ainsi que les conditions que les exploitants des aéroports certifiés doivent respecter.

Les présentes modifications introduisent, à la sous-partie 302, une nouvelle section, à savoir la section III, intitulée *Planification et gestion de la faune aux aéroports*. Exception faite de l'exigence en matière de tenue de dossiers visant les impacts fauniques à tous les aéroports qui sera introduite à l'article 302.302 intitulée *Application*, cette nouvelle section s'appliquera, dans l'un ou l'autre des cas suivants, aux aéroports :

- a) où, au cours de la dernière année civile, ont eu lieu 2 800 mouvements d'aéronefs commerciaux de transport de passagers exploités en vertu de la sous-partie 4, *Exploitation d'un service aérien de navette*, ou de la sous-partie 5, *Exploitation d'une entreprise de transport aérien*, de la partie VII, *Services aériens commerciaux* du RAC;
- b) qui sont situés dans une zone bâtie;
- c) où une installation d'élimination de déchets se trouve dans un rayon de 15 km du centre géométrique de l'aéroport;
- d) où il y a eu un incident au cours duquel un aéronef à turbomoteur est entré en collision avec un animal sauvage autre qu'un oiseau et a été endommagé, avec plus d'un oiseau, ou son moteur a ingéré un oiseau;
- e) où la présence de périls fauniques, y compris ceux dont il est question à l'article 322.302 des *Normes d'aéroports – Planification et gestion de la faune aux aéroports*, a été observée dans le circuit de vol ou dans l'aire de mouvement d'un aéroport.

Les critères précisés aux alinéas *c)*, *d)* et *e)* susmentionnés visent à s'assurer que les aéroports situés près d'endroits attrayants pour la faune possèdent un plan de gestion de la faune de l'aéroport, et ce, peu importe le nombre et le type d'aéronefs utilisant l'aéroport en question.

The new division includes the definitions of “waste disposal facility” as “a landfill site, garbage dump, waste transfer and sorting facility, recycling and composting facility or commercial fish processing plant” and of “wildlife strike” as “a collision between an aircraft and wildlife”.

In section 302.303 *Wildlife Strikes*, these new regulations introduce a requirement which will apply to all operators of certified airports for an airport operator to keep records of all wildlife strikes at the airport including those reports from aircraft maintenance personnel when they identify damage to an aircraft as having been caused by a wildlife strike; from pilots, and from personnel on the ground. Wildlife remains found within 200 feet of a runway or an airside pavement area will be presumed to be the result of a wildlife strike unless another cause of death is identified. The airport operator will be required to provide the Minister with a written and dated report for each wildlife strike within 30 days of its occurrence or, before March 1 of each year, for all the wildlife strikes that occurred in the previous calendar year.

Section 302.304 *Risk Analysis* introduces a requirement for an operator of an airport, to which this division applies, to collect information in respect of the requirements set out in section 322.304 of the *Airport Standards – Airport Wildlife Planning and Management* and to conduct a risk analysis that evaluates the collected information. The risk analysis must be conducted after consultation with a representative sample of the operators in respect of an aircraft, air operators and private operators that use the airport. It will have to include an analysis of the risks associated with the wildlife hazards, including those that are referred to in section 322.302 of the *Airport Standards – Airport Wildlife Planning and Management*. It will, also, have to include the measures that are necessary to manage or remove the hazards or manage or mitigate the risks. When a request is made by the Minister, the risk analysis must be made available for inspection by the operator of the airport.

Section 302.305 *General* establishes that the operator of an airport to which this division will apply shall submit an airport wildlife management plan and any subsequent amendment to the Minister upon request prior to its implementation. The plan must be implemented. It must be reviewed every two years. A copy of the plan must be kept at the airport.

The plan must be amended and the amended plan submitted to the Minister within 30 days if:

- an amendment is necessary as a result of the two-year review;
- there has been an incident where a turbine-powered aircraft collided with wildlife other than a bird and suffered damage, collided with more than one bird or ingested a bird through its engine;
- a variation in the presence of the wildlife hazards including those referred to in section 322.302 of the *Airport Standards – Airport Wildlife Planning and Management* has been observed in an airport flight pattern or movement area; and
- there has been a change:
  - (i) in the wildlife management procedures or methods that are used to manage or mitigate wildlife hazards,

La nouvelle section contient les définitions des expressions « installation d'élimination des déchets », à savoir « un lieu d'enfouissement, un dépotoir, une installation de transfert et de tri des déchets, une installation de recyclage et de compostage, ou une usine de transformation commerciale du poisson » et « impact faunique », à savoir « une collision entre un aéronef et un animal sauvage ».

À l'article 302.303, *Impacts fauniques*, les nouvelles dispositions réglementaires introduisent une exigence applicable à tous les exploitants d'aéroport certifié en vertu de laquelle lesdits exploitants seront tenus de tenir des dossiers sur tous les impacts fauniques survenus à leur aéroport, dossiers qui comprendront les rapports faits par le personnel de maintenance des aéronefs quand il établit que des dommages subis par un aéronef ont été causés par un impact faunique, par les pilotes et par le personnel au sol. Les restes d'espèces fauniques sauvages retrouvés à moins de 200 pieds d'une piste ou d'une surface en dur côté piste seront présumés être le résultat d'un impact faunique, à moins qu'une autre cause de la mort soit établie. L'exploitant d'aéroport sera tenu de fournir au ministre un rapport écrit et daté de tout impact faunique, et ce, dans les 30 jours suivant l'événement, ou avant le 1<sup>er</sup> mars de chaque année civile, pour tous les impacts fauniques survenus au cours de l'année civile précédente.

L'article 302.304, *Analyse de risques*, introduit des dispositions en vertu desquelles l'exploitant d'un aéroport assujéti à la nouvelle section sera tenu de recueillir des renseignements à l'égard des exigences prévues à l'article 322.304 des *Normes d'aéroports – Planification et gestion de la faune aux aéroports* et d'effectuer une analyse de risques pour l'évaluation des renseignements recueillis. Cette analyse de risques doit être effectuée après consultation auprès d'un échantillon représentatif des utilisateurs d'un aéronef, des exploitants aériens et des exploitants privés qui utilisent l'aéroport. Elle devra comprendre une analyse de risques associés aux périls fauniques, qui comprennent ceux visés à l'article 322.302 des *Normes d'aéroports – Planification et gestion de la faune aux aéroports*. Elle devra également inclure les mesures nécessaires pour gérer ou supprimer les périls ou pour gérer ou limiter les risques. Si le ministre en fait la demande, l'analyse de risques doit lui être communiquée par l'exploitant de l'aéroport à des fins d'inspection.

L'article 302.305, *Généralités*, énonce que l'exploitant d'un aéroport assujéti à la nouvelle section proposée sera tenu de soumettre, sur demande, au ministre un plan de gestion de la faune à l'aéroport ainsi que toutes ses modifications ultérieures, et ce, avant la mise en œuvre dudit plan. Le plan devra être mis en œuvre, et il devra être révisé une fois tous les deux ans. Une copie du plan devra être conservée à l'aéroport.

Le plan doit être modifié, et le plan ainsi modifié doit être soumis au ministre dans les 30 jours, si l'une ou l'autre des situations suivantes se présente :

- une modification est nécessaire à la suite de la revue biennal;
- il y a eu un incident au cours duquel un aéronef à turbomoteur est entré en collision avec un ou plusieurs animaux sauvages autre qu'un oiseau et a été endommagé, avec plus d'un oiseau, ou un oiseau a été aspiré dans un moteur;
- une variation dans la présence des périls fauniques, y compris ceux dont il est question à l'article 322.302 des *Normes d'aéroports – Planification et gestion de la faune aux aéroports*, a été observée dans le circuit de vol ou dans l'aire de mouvement d'un aéroport;

- (ii) in the types of aircraft at the airport, or
- (iii) in the types of aircraft operations at the airport.

Section 302.306 *Content* sets forth specific requirements for the airport wildlife management plan. The risks associated with all wildlife hazards at or near the airport that might affect the safe operation of aircraft including the proximity of any waste disposal facility and migration route affecting wildlife populations near the airport must be identified and described. The following must be set out in the plan:

- the particular measures that are used by the operator of the airport to manage or mitigate the risks;
- identification and description of the actions that are used by the operator to meet the requirements specified in the *Airport Standards – Airport Wildlife Planning and Management* in respect of firearm certificates and permits, wildlife control permits, wildlife strikes, wildlife management logs, and evaluations of habitats, land uses and food sources located at or near the airport;
- a policy for the management of airport habitats that might be attractive to wildlife;
- a policy that prohibits the feeding of wildlife and the exposure of food wastes; and
- a procedure to ensure that all endangered or protected wildlife at the airport are inventoried.

As well, the role of the personnel and agencies involved in wildlife management issues, the contact numbers for each, and the details of any wildlife hazard awareness program must be provided in the plan.

A training program for airport wildlife management is introduced in section 302.307 *Training*. The airport operator will be required to provide training, at least once every five years, for any person who has duties respecting the airport wildlife management plan, in respect of their assigned duties and of the matters set out in the *Airport Standards – Airport Wildlife Planning and Management* and to ensure any such person has any required firearm permit. As set forth in section 322.307 of the *Airport Standards – Airport Wildlife Planning and Management*, the training curriculum must include the following subjects:

- the nature and extent of the wildlife management problem;
- the applicable regulations, standards and guidance material related to airport wildlife management programs;
- bird ecology and biology;
- bird identification with the use of field guides;
- mammal ecology and biology;
- mammal identification with the use of field guides;
- the matters covered in relevant documents<sup>4</sup>;
- rare and endangered species of concern, including related regulations and policies;

<sup>4</sup> These documents are listed in the proposed standard and include *Wildlife Control Procedures Manual* (TP 11500), *Sharing the Skies – An Aviation Industry Guide to the Management of Wildlife Hazards* (TP 13549), and applicable federal, municipal or provincial regulations dealing with rare and endangered species

- il y a eu une modification :
  - (i) soit dans les procédures ou les méthodes de gestion de la faune qui servent à gérer ou à atténuer les périls fauniques,
  - (ii) soit dans les types d'aéronefs qui utilisent l'aéroport,
  - (iii) soit dans les types d'opérations aériennes à l'aéroport.

L'article 302.306, *Contenu*, fixe les exigences propres au plan de gestion de la faune aux aéroports. Il doit y avoir identification et description des risques inhérents à tous les périls fauniques présents à l'aéroport ou dans son voisinage qui sont susceptibles de nuire à l'utilisation sécuritaire des aéronefs, y compris la proximité d'installations de traitement des déchets et de routes de migration des populations fauniques près de l'aéroport. Les éléments suivants doivent figurer dans le plan :

- les mesures particulières prises par l'exploitant de l'aéroport pour gérer ou atténuer les risques;
- l'identification et la description des mesures utilisées par l'exploitant permettant de respecter les exigences spécifiées dans les *Normes d'aéroports – Planification et gestion de la faune aux aéroports* concernant les certificats et les permis d'armes à feu, les permis pour le contrôle de la faune, les impacts fauniques, les registres de gestion de la faune et de l'évaluation des habitats, l'utilisation des terrains et les sources de nourriture situées aux aéroports ou dans les environs de ceux-ci;
- une politique de gestion des habitats à l'aéroport pouvant attirer la faune;
- une politique interdisant de nourrir la faune ou de laisser des déchets alimentaires à l'air libre;
- une procédure faisant en sorte que toutes les espèces en danger ou protégées se trouvant à l'aéroport sont recensées.

De la même façon, le rôle du personnel et des organismes concernés par les questions de gestion de la faune ainsi que les numéros de téléphone où les joindre et les détails de tout programme de sensibilisation aux périls fauniques doivent figurer dans le plan.

Un programme de formation en gestion de la faune dans les aéroports est incorporé à l'article 302.307, *Formation*. L'exploitant d'aéroport devra donner de la formation au moins une fois tous les cinq ans à toute personne ayant des fonctions à l'égard du plan de gestion de la faune à l'aéroport, portant sur les fonctions qui lui sont assignées et abordant les sujets prévus dans les *Normes d'aéroport – Planification et gestion de la faune aux aéroports* et devra veiller à ce qu'elle soit titulaire de tout permis d'armes à feu exigé. Comme prévu à l'article 322.307 des *Normes d'aéroports – Planification et gestion de la faune aux aéroports*, le plan de formation doit traiter des sujets suivants :

- la nature et l'étendue du problème de gestion de la faune;
- les règlements, les normes et les documents d'orientation reliés aux programmes de gestion de la faune dans les aéroports;
- l'écologie et la biologie des oiseaux;
- l'identification des oiseaux grâce à l'utilisation de guides de terrain;
- l'écologie et la biologie des mammifères;
- l'identification des mammifères grâce à l'utilisation de guides de terrain;
- les sujets traités dans les documents pertinents<sup>4</sup>;

<sup>4</sup> Ces documents sont énumérés dans la norme qui est proposée et comprennent le *Manuel de procédures de gestion de la faune* (TP11500), *Un ciel à partager – Guide de l'industrie de l'aviation à l'intention des gestionnaires de la faune* (TP13549) ainsi que tous les règlements fédéraux, provinciaux ou municipaux traitant des espèces rares et menacées

- habitat management;
- off-airport land use issues;
- active wildlife control measures;
- wildlife removal techniques;
- firearm safety;
- wildlife management planning; and
- the development of awareness programs.

The airport operator will be required to maintain a record of each person's training for five years and to provide the Minister with a copy of any record if requested.

Section 302.308 *Communication and Alerting Procedure* requires that the airport operator establish a communications procedure for wildlife management personnel to alert pilots as soon as possible of the wildlife hazards at the airport and of the risks associated with those hazards. As set forth in section 322.308 of the *Airport Standards – Airport Wildlife Planning and Management*, the communications procedure may include air traffic services; bilateral radio communications or broadcast of airport advisories; direct radio contact, if an immediate alert is required, through such means as a community airport radio station (CARS) or universal communications (UNICOM)<sup>5</sup>; or a NOTAM<sup>6</sup>.

The majority of these provisions will come into force when they are registered. However, subsections 302.305(2), (3), (4), (5) and (6) which relate to the wildlife management plan and section 302.307 which pertains to training will not come into force until December 30, 2006. This delay will allow airport operators time to collect data, to develop their wildlife management plans and to arrange for the required training. The delay in implementing these two provisions has always been part of the Department's intended procedure for putting these Regulations into operation. Industry stakeholders have been informed of this intention at Department/industry meetings.

### Alternatives

One alternative to introducing provisions in the CARs for the management of wildlife hazards at Canadian airports would be to continue to allow voluntary action to be undertaken by each airport operator. While this has worked very well in the past, with the increased number and frequency of commercial passenger-carrying flights and the growth in population of some hazardous wildlife species an unsatisfactory level of risk would be imposed upon the travelling public if no regulatory action were taken.

- le cas des espèces rares et menacées, y compris la réglementation et les politiques relatives à cet aspect;
- la gestion de l'habitat;
- les questions de l'utilisation foncière aux abords de l'aéroport;
- les mesures actives de contrôle de la faune;
- les techniques d'éradication de la faune;
- la sécurité des armes à feu;
- la planification de la gestion de la faune;
- l'élaboration de programmes de sensibilisation.

L'exploitant de l'aéroport sera tenu de conserver un dossier de formation pour chaque personne pendant cinq ans et il devra fournir au ministre une copie de ce dossier si celui-ci en fait la demande.

En vertu de l'article 302.308, *Procédure de communication et d'alarme*, l'exploitant d'aéroport sera tenu d'établir une procédure de communication et d'alarme destinée au personnel responsable de la gestion faunique afin qu'il puisse alerter les pilotes aussitôt que possible de tout péril faunique à l'aéroport et des risques qui en découlent. Tel que prévu à l'article 322.308 des *Normes d'aéroports – Planification et gestion de la faune aux aéroports*, la procédure de communication et d'alarme peut faire appel aux services de la circulation aérienne, aux radiocommunications bilatérales ou à la diffusion des services consultatifs d'aéroport; à un contact radio direct si une alerte immédiate s'impose, à un moyen comme une station radio d'aéroport communautaire (CARS), à une installation de communications universelles (UNICOM)<sup>5</sup> ou à un NOTAM<sup>6</sup>.

La grande partie de ces dispositions entreront en vigueur dès la date de leur enregistrement. Cependant, les paragraphes 302.305(2), (3), (4) (5) et (6) rattachés au plan de gestion de la faune et l'article 302.307 ayant trait à la formation n'entreront pas en vigueur avant le 30 décembre 2006. Ce délai permettra aux exploitants d'aéroport de recueillir des données, d'élaborer leur plan de gestion de la faune et de s'organiser pour donner la formation requise. Le délai prévu pour la mise en œuvre de ces deux dispositions a toujours fait partie de la procédure envisagée par le ministère des Transports pour la mise en pratique de cette réglementation. Les intervenants du milieu de l'industrie ont été informés de cette procédure au cours des réunions regroupant des représentants du ministère et de l'industrie.

### Solutions envisagées

Une solution de rechange à l'introduction, dans le RAC, de dispositions portant sur la gestion des périls fauniques dans les aéroports canadiens serait de continuer de permettre à chaque exploitant d'aéroport de prendre des mesures volontaires. Bien que cette façon de procéder ait très bien fonctionné par le passé, il n'empêche que, compte tenu de l'augmentation du nombre et de la fréquence des vols commerciaux de transport de passagers et de l'accroissement de la population de certaines espèces fauniques représentant un danger, il se pourrait qu'un niveau de risque indu soit imposé au public voyageur si aucune mesure réglementaire n'était prise.

<sup>5</sup> Universal Communications (UNICOM) is an air-to-ground communications facility operated by a private agency to provide Private Advisory Station (PAS) service at uncontrolled aerodromes

<sup>6</sup> A notice containing operationally significant information the timely knowledge of which is essential to personnel concerned with flight operations. A NOTAM will be issued promptly whenever the information to be disseminated is of temporary nature and short duration or when changes of longer duration are made at short notice

<sup>5</sup> Les communications universelles (UNICOM) s'entendent d'une installation de communications air sol exploitée par un organisme privé dans le but d'offrir un service consultatif privé aux aérodromes non contrôlés

<sup>6</sup> Avis renfermant des renseignements importants du point de vue opérationnel qui doivent être communiqués en temps opportun au personnel concerné par les opérations aériennes. Un NOTAM sera publié rapidement lorsque les renseignements à communiquer sont de nature temporaire ou de courte durée, ou lorsque des modifications de plus longue durée sont communiquées à court préavis

On the other hand, the amendments could have been extended to require all certified airports to implement a wildlife management program. However, it was determined that the risk at the less busy airports would not justify the additional cost, and, therefore, the provisions are written so that the need to develop a wildlife management plan is linked directly to the level of risk identified in the risk assessment completed by the airport operator.

The alternative chosen and presented in this Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) of requiring all airports, firstly, to collect and report data on wildlife strikes for the purposes of monitoring risk and, secondly, to complete a risk assessment was felt to provide sufficient protection while not imposing unnecessary costs upon the less busy airports.

These Regulations and standards have been tailored during consultations with stakeholders (see section Consultation in this RIAS) to realize an acceptable reduction in risk while minimizing additional burdens for the aviation industry. No alternative to regulatory action will achieve this goal.

#### *Strategic Environmental Assessment*

This initiative will extend to more sites the requirement for wildlife management measures to be taken and, therefore, indirectly will have an environmental impact. Wildlife and aircraft traffic are incompatible occupants of the same airspace. The intent of wildlife management programs at airports is to encourage all wildlife to find food, water and shelter away from the airport and its vicinity in order to reduce hazards to aviation. Insofar as these programs are successful they will affect the existing ecosystem in the vicinity of the airport. However, environmental effects can and will be minimized by the responsible approach which will be encouraged by the incorporation of training requirements for knowledge of rare and endangered species and any applicable regulations, policies and species of concern in this initiative. In making a choice between the preservation of human life and of wildlife habitats some impact upon the environment is inevitable although the intent is to minimize this as much as is possible.

#### **Benefits and Costs**

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

#### **Benefits**

The expected benefits from this initiative will stem from the improved management of wildlife hazards that affect aircraft operations at Canadian airports.

Bird and mammal strikes are a continuing safety issue at airports for many reasons.

- the number of aircraft and flight movements are increasing worldwide;

D'un autre côté, les modifications auraient pu être élargies de manière à obliger tous les aéroports certifiés à mettre en œuvre un programme de gestion de la faune. Toutefois, il a été établi que les risques aux aéroports moins occupés ne justifiaient pas les coûts supplémentaires et, par conséquent, les dispositions ont été rédigées de façon à ce que le besoin d'élaborer un plan de gestion de la faune soit lié directement au niveau de risque identifié par l'exploitant lors de l'analyse des risques.

Il a été jugé que la solution de rechange choisie et présentée dans le présent Résumé de l'étude d'impact de la réglementation (RÉIR), consistant à exiger, d'une part, que tous les aéroports recueillent et consignent des données sur les impacts fauniques à des fins d'observations et de suivis des risques, et d'autre part, de compléter une analyse de risques, offrait une protection suffisante tout en n'imposant pas des coûts inutiles aux aéroports moins occupés.

Le règlement et les normes ont été adaptés pendant les consultations avec les parties intéressées (voir la rubrique Consultations du présent RÉIR) de façon à obtenir une réduction acceptable des risques tout en minimisant les fardeaux additionnels imposés à l'industrie de l'aviation. Aucune solution de rechange autre que des mesures réglementaires ne permet d'atteindre ce but.

#### *Analyse environnementale stratégique*

La présente initiative va obliger plus d'aéroports à avoir recours à des mesures de gestion de la faune, ce qui veut donc dire qu'elle aura indirectement un impact environnemental. La faune et la circulation aérienne n'ont jamais fait bon ménage dans le même espace aérien. Les programmes de gestion de la faune dans les aéroports sont là pour permettre à la faune dans son ensemble de trouver nourriture, eau et abri à l'extérieur de l'aéroport et de ses abords dans le but de réduire les dangers à l'aviation. Dans la mesure où ses programmes seront un succès, ils vont avoir une incidence sur l'écosystème actuel aux abords de l'aéroport. Toutefois, les effets sur l'environnement peuvent être et seront minimisés par le recours à l'approche responsable qui devrait être celle utilisée grâce à l'incorporation, dans la présente initiative, d'exigences en matière de formation quant à la connaissance des espèces rares et menacées et de toute disposition réglementaire, de toute politique et de toute espèce faunique à traiter de façon particulière. Quand il faut choisir entre la préservation de la vie humaine et celle de l'habitat d'espèces fauniques, il est inévitable qu'il y ait un impact sur l'environnement, encore que le but visé consiste à minimiser cet impact autant que faire se peut.

#### **Avantages et coûts**

Tout au long du processus d'élaboration de la réglementation et des normes s'appliquant à l'aviation, le ministère des Transports fait appel à des concepts de gestion des risques. Et à chaque fois que des risques ont été perçus, l'analyse des présentes modifications au RAC a permis de conclure que les risques présumés étaient acceptables par rapport aux avantages escomptés.

#### **Avantages**

Les avantages attendus de la présente initiative vont provenir de l'amélioration de la gestion des périls fauniques auxquels sont confrontés les aéronefs dans les aéroports canadiens.

Les impacts d'oiseaux et de mammifères sont une question de sécurité permanente aux aéroports, et ce, pour plusieurs raisons :

- le nombre d'aéronefs et de vols est en augmentation à l'échelle de la planète;

- the populations of a number of high-hazard bird species are increasing;
  - the populations of some mammal species are on the rise;
  - urban encroachment on their natural habitats forces birds and other wildlife to use the relatively safe airport environment and its associated arrival and departure paths as one of the few remaining open spaces;
  - detecting airborne birds in time to avoid a collision is often not feasible.
- les populations de certaines espèces d'oiseaux sources de grands dangers sont en augmentation;
  - les populations de certaines espèces de mammifères sont en plein essor;
  - compte tenu de l'urbanisation qui empiète sur leur habitat naturel, les oiseaux et les autres animaux sauvages sont contraints de se rabattre sur l'environnement relativement sûr des aéroports et de leurs trajectoires de départ et d'arrivée en guise de rares espaces libres encore disponibles;
  - il est souvent impossible de détecter des oiseaux en vol suffisamment tôt pour éviter une collision.

The risk that a multiple bird strike will result in the crash of a large passenger-carrying jet transport aircraft, while statistically low, is slowly rising<sup>7</sup>.

Bien que faible d'un point de vue statistique, le risque qu'un impact avec plusieurs oiseaux provoque l'écrasement d'un gros avion à réaction servant au transport de passagers augmente lentement<sup>7</sup>.

A multiple bird strike resulting in the crash of a large passenger-carrying jet transport aircraft could entail high financial costs as well as catastrophic loss of life. In 1996, there were over 1,000 aircraft in operation or on order, valued at over \$100 million (U.S.) each. A new Boeing 747-400 is valued at more than \$250 million (U.S.). It is commonly accepted within the industry that indirect costs of wildlife strikes exceed direct costs by a factor of four<sup>8</sup>. Aviation wildlife management experts believe that, if all costs associated with wildlife damage are included, a conservative estimate of the annual cost to the North American aviation industry exceeds \$500 million (U.S.)<sup>9</sup>. Canadian wildlife management specialists have stated that a similar estimate of all costs associated with wildlife damage to the Canadian aviation industry could be as high as \$100 million Canadian (or \$71 million U.S.) annually.

Un impact avec plusieurs oiseaux entraînant l'écrasement d'un gros avion à réaction servant au transport de passagers pourrait se traduire par des coûts financiers élevés en plus d'une perte catastrophique de vies humaines. En 1996, on dénombrait plus de 1 000 aéronefs en exploitation ou en commande dont le coût unitaire s'élevait à plus de 100 millions de dollars américains. Un Boeing 747-400 neuf coûte plus de 250 millions de dollars américains. L'industrie a pour habitude d'estimer que les coûts indirects des impacts fauniques dépassent de quatre fois les coûts directs<sup>8</sup>. Selon les experts en gestion de la faune dans le domaine de l'aviation, si tous les coûts découlant des dommages causés par la faune étaient inclus, on en arriverait, pour le milieu de l'aviation nord-américain, à un coût annuel estimé supérieur à 500 millions de dollars américains<sup>9</sup>. Les spécialistes en gestion de la faune au Canada en sont arrivés à la conclusion qu'une estimation similaire englobant tous les coûts inhérents aux dommages causés par la faune au milieu de l'aviation canadien pourrait atteindre la somme faramineuse de 100 millions de dollars canadiens (ou 71 millions de dollars américains) chaque année.

About 90 percent of all recorded bird and mammal strikes occur at or near airports<sup>10</sup>. The benefits to be expected from this initiative will come from reducing the potential for collisions to occur between wildlife and aircraft, thus, reducing the risk of loss of human life and of aircraft damage of the financial magnitude indicated above.

Quelque 90 pour cent de tous les impacts d'oiseaux ou de mammifères consignés se produisent aux aéroports ou à ses abords<sup>10</sup>. Les avantages attendus de la présente initiative résultent d'une réduction des collisions potentielles entre des espèces fauniques sauvages et des aéronefs, ce qui réduit ainsi les risques de pertes de vie humaine et de dommages aux aéronefs à hauteur des coûts financiers indiqués ci-dessus.

## Costs

The costs which may be incurred by airport operators as a result of these amendments come from two sources: developing a risk analysis and a wildlife management program; and implementing the program once developed. The two main areas in which costs may be incurred as a result of changes recommended in the risk assessment are fence installation and staffing. Cost estimates have been supplied by departmental staff experienced in the handling of wildlife hazards on airports.

## Coûts

Les coûts que pourraient avoir à supporter les exploitants d'aéroport à la suite des présentes modifications proviennent de deux sources : la réalisation d'une analyse de risques et l'élaboration d'un programme de gestion de la faune, puis la mise en œuvre du programme ainsi élaboré. Les deux grands points qui pourraient générer des coûts en fonction des modifications recommandées par l'évaluation des risques sont la pose de clôtures et le personnel. Les coûts estimés ont été fournis par des employés ministériels expérimentés en traitement des périls fauniques aux aéroports.

There are over 600 certified airports in Canada. For the purpose of estimating the costs to the Canadian aviation industry of the wildlife management program, they have been separated into three groups based on type and frequency of aircraft traffic.

Le Canada compte plus de 600 aéroports certifiés. Aux fins de l'estimation des coûts du programme de gestion de la faune à supporter par le milieu de l'aviation canadien, ces aéroports ont été divisés en trois groupes, en fonction du type et de la fréquence de la circulation aérienne.

<sup>7</sup> *Sharing the Skies Manual* <http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/Aerodrome/WildlifeControl/tp13549/menu.htm> Introduction, p. 2

<sup>8</sup> *Ibid.*, Chapter 1 *Wildlife-strike Costs and Legal Liability*

<sup>9</sup> *Ibid.*

<sup>10</sup> *Ibid.*, Chapter 6 *Airports*

<sup>7</sup> *Manuel – Un ciel à partager* <http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/Aerodrome/ControleFaune/tp13549/menu.htm> Introduction, p. 2

<sup>8</sup> *Ibid.*, chapitre 1 *Coûts des impacts de la faune et responsabilité légale*

<sup>9</sup> *Ibid.*

<sup>10</sup> *Ibid.*, chapitre 6 *Aéroports*

In the first group are the 28 major airports which receive the bulk of the scheduled passenger-carrying traffic. These airports have fully functional wildlife management programs in place which will, for the most part, satisfy the requirements of these amendments. They are expected to incur no significant additional net costs.

The second group is comprised of moderate-sized airports with some commercial passenger-carrying aircraft operating under Subpart 704 or Subpart 705 of the CARs. There are approximately 125 of these mid-level airports. The status of their wildlife management procedures ranges from ad hoc responses with little or no preplanned attention to wildlife hazards to fully functional plans which will effectively satisfy the new requirements. To allow for the different cost impact among these 125 airports, the simplifying assumption has been made that 50 percent of them will incur the full cost with the remainder incurring no significant costs. The reality is likely to be a range of costs with each airport having different requirements and different costs.

The cost of preparation of a risk analysis and a wildlife management plan for a mid-size airport has been estimated at \$25,000. (All cost estimates are in Canadian dollars.) Therefore, taking into account the range of existing responses to wildlife hazards among these airports, the total net cost of risk analyses and wildlife management programs for the entire group would be \$1,562,500.

The one-time cost of fence installation for an airport in this group, if deemed necessary as a result of an individual airport's risk assessment, has been estimated as ranging from \$200,000 to \$300,000. Based on the higher estimate and allowing for the current range of existing wildlife procedures, the total cost of fence installation for these 125 airports, if half of them are found, as a result of their risk assessments, to require fencing, would be \$18,750,000.

On-going cost for staffing a wildlife patrol at a mid-size airport currently without one has been estimated as \$100,000 annually. Therefore, total annual staff costs for these 125 airports, assuming half of these airports do not, at present, have staff primarily assigned to wildlife hazard duties, would be estimated as \$6,250,000.

The remainder of the certified airports which do not fall into one of the two groups considered above receive passenger-carrying flights operating under Subpart 704 or 705 of the CARs infrequently. Their wildlife risk is relatively low. They can typically use in-house resources to assess the wildlife hazard and to establish a program to deal with that hazard. Such a program may address wildlife management with measures focused on the specific flights arriving and departing from their airports. These airports are unlikely to be required to incur additional costs for staffing and fence installation unless the traffic level or type of operation at the airport changes in such a way as to increase the risk demonstrated by the risk assessment.

Dans le premier groupe se trouvent les 28 principaux aéroports qui reçoivent le gros des vols réguliers de transport de passagers. Ces aéroports disposent d'un programme de gestion de la faune entièrement fonctionnel qui, dans la majorité des cas, répond aux exigences des présentes modifications. On s'attend donc à ce que ces aéroports n'aient pas à subir d'importants coûts nets supplémentaires.

Le second groupe comprend les aéroports de taille moyenne accueillant un certain nombre de vols de transport de passagers effectués en vertu des sous-parties 704 ou 705 du RAC. On trouve environ 125 aéroports de taille moyenne. Le niveau de leurs procédures de gestion de la faune va de procédures de circonstance dans lesquelles les périls fauniques font l'objet de peu, voire de pas du tout, d'attention préétablie jusqu'à des plans entièrement fonctionnels qui pourront répondre efficacement aux nouvelles exigences. Pour estimer l'impact financier sur ces 125 aéroports, il a été pris comme hypothèse que 50 pour cent d'entre eux auraient à supporter des coûts complets, tandis que les autres n'auraient à supporter que des coûts minimes. En réalité, les coûts vont probablement s'échelonner d'une extrémité à l'autre de l'éventail, chaque aéroport ayant des exigences et des coûts qui lui sont propres.

Pour un aéroport de taille moyenne, le coût de préparation d'une analyse de risques et d'un plan de gestion de la faune a été estimé à 25 000 dollars. (Toutes les prévisions de coûts sont en dollars canadiens.) Par conséquent, en tenant compte de l'éventail des mesures de préparation existantes de ces aéroports face aux périls fauniques, le coût net total des analyses des risques et des programmes de gestion de la faune pour le groupe au complet devrait être de 1 562 500 dollars.

Le coût non récurrent de la pose de clôtures dans un aéroport de ce groupe, si cette mesure est jugée nécessaire à la suite de l'évaluation des risques à l'aéroport, a été estimé entre 200 000 et 300 000 dollars. En prenant l'estimation la plus élevée et en se fondant sur l'éventail des mesures existantes de gestion de la faune, dans la mesure où l'évaluation de risques effectuée démontre la nécessité de la pose de clôtures pour la moitié de ces 125 aéroports, les coûts reliés à l'installation devrait s'élever à 18 750 000 dollars.

Le coût récurrent du personnel chargé de surveiller la faune à un aéroport de taille moyenne ne possédant pas actuellement ce genre de personnel a été estimé à 100 000 dollars par année. Par conséquent, le coût total annuel en personnel à ces 125 aéroports, en supposant que, à l'heure actuelle, la moitié de ceux-ci ne possèdent aucun employé dont la fonction principale est de s'occuper des périls fauniques, devrait être de 6 250 000 dollars.

Quant aux autres aéroports certifiés ne faisant partie d'aucun de ces deux groupes, ils sont réputés accueillir rarement des vols de transport de passagers effectués en vertu des sous-parties 704 ou 705 du RAC. À ces endroits, les risques fauniques sont relativement faibles. Ces aéroports peuvent en général se servir de ressources internes pour évaluer les périls fauniques et pour préparer un programme capable de composer avec ceux-ci. Un tel programme peut voir à la gestion de la faune en axant les mesures à prendre sur des vols précis au départ et à l'arrivée dans ces aéroports. Il est peu probable que ces derniers aient à subir des coûts supplémentaires liés au personnel ou à la pose de clôtures, à moins que le niveau de circulation ou le type d'exploitation de l'aéroport change de façon à faire augmenter les risques identifiés lors de l'évaluation des risques.

The estimated net additional costs for undertaking a risk analysis and developing and implementing a wildlife management plan for certified airports in Canada are expected to be initial costs of \$20,312,500 for risk analysis, development of the program and fence installation. On-going annual costs are estimated as a potential maximum of \$6,250,000. These estimated costs are based on the conservative assumption that fence installation and additional staffing will be found to be necessary for half of the airports as a result of each airport's individual risk assessment.

### Summary of Benefit-Cost Analysis

Benefits from this initiative will result from reducing the wildlife hazard to aircraft arriving and departing at Canadian airports. Financial damage from wildlife at Canadian airports has been estimated as potentially of the magnitude of \$100 million annually. In addition, lives are at risk. The costs to Canadian certified airports have been estimated as a maximum potential initial cost of \$20,312,500 with on-going annual costs of \$6,250,000. The benefits to the economy of these amendments are expected to outweigh the costs.

### Consultation

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and III)* were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 14, 2005. Sixteen comments were received. Issues raised in the comments can be summarized as pertaining to the following general topics:

- (1) costs, especially for smaller airports;
- (2) concerns regarding the requirement to include in the airport wildlife management plan the identification of risk associated with wildlife hazards including those resulting from wildlife populations near the airport and measures to manage or mitigate those risks;
- (3) concerns that these amendments appear to be inconsistent with the Department's commitments regarding safety management systems (SMS); and
- (4) perceived lack of consultation with respect to the requirements to collect aircraft movement statistics, to amend the management plan, and for recurrent training every five years.

The Department's responses dealing with each topic are summarized in the following. A complete exposition of the individual comments and responses can be found in the *Disposition of Comments* which is available upon request from the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) Secretariat.

- (1) Costs, especially for smaller airports.

There is no requirement in the Regulation for a costly management program. The management plan is to be based on the results of the risk assessment. Should the level of risk be identified as low, the management plan will reflect this information. Thus, the costs and the depth of the program putting the plan into force will be directly related to the level of risk at the site.

D'après les estimations, les coûts supplémentaires nets que devront subir les aéroports certifiés au Canada pour procéder à une analyse de risques et élaborer un plan de gestion de la faune, devraient s'élever d'abord à 20 312 500 dollars en coûts non récurrents d'analyse de risques, d'élaboration du programme et de pose de clôtures. Les coûts annuels récurrents estimés pourraient potentiellement atteindre jusqu'à 6 250 000 dollars. Ces estimations de coûts sont fondées sur l'hypothèse conservatrice voulant que, en fonction des résultats de l'évaluation des risques, la moitié des aéroports devront poser des clôtures et embaucher du personnel supplémentaire.

### Résumé de l'analyse des avantages par rapport aux coûts

Les avantages de la présente initiative vont découler de la diminution des périls fauniques auxquels seront exposés les aéronefs au départ et à l'arrivée dans les aéroports canadiens. Il a été estimé que les dommages financiers provoqués par la faune aux aéroports canadiens pouvaient atteindre la somme de 100 millions de dollars chaque année. De plus, des vies sont mises en péril. D'après les estimations, les coûts initiaux que devront subir les aéroports certifiés canadiens ne devraient pas s'élever à plus de 20 312 500 dollars, auxquels il faudra ajouter chaque année des coûts récurrents de 6 250 000 dollars. On s'attend à ce que les avantages économiques des présentes modifications l'emportent sur ses coûts.

### Consultations

À la suite de la publication au préalable du *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et III)* dans la *Gazette du Canada* Partie I le 14 mai 2005, seize commentaires ont été reçus. Les questions soulevées dans ces commentaires portent en général sur les points suivants :

- (1) les coûts, plus particulièrement pour les petits aéroports;
- (2) les préoccupations relatives à l'obligation d'inclure dans le plan de gestion de la faune aux aéroports les risques inhérents aux périls fauniques, y compris les risques découlant de la présence de populations fauniques sauvages près de l'aéroport, et les mesures prises pour gérer ou atténuer ces risques;
- (3) les préoccupations relatives au fait que les présentes modifications semblent aller à l'encontre des engagements du ministère à l'égard des systèmes de gestion de la sécurité;
- (4) la perception d'un manque de consultation quant à l'obligation de tenir des statistiques sur les mouvements d'aéronefs, de modifier le plan de gestion et de suivre une formation périodique à tous les cinq ans.

Les réponses du ministère sur chacun des points susmentionnés sont résumées ci-après. Le texte intégral des commentaires et des réponses se trouve dans le *Suivi des commentaires*, dont il est possible d'obtenir une copie, sur demande, en communiquant avec le Secrétariat du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne.

- (1) Coûts, plus particulièrement pour les petits aéroports.

Le règlement n'exige pas l'élaboration d'un programme de gestion coûteux. Le plan de gestion sera basé sur les résultats de l'analyse de risques. Si le niveau de risque identifié est bas, le plan de gestion ira de pair avec cette information. Ainsi, les coûts et l'ampleur du programme choisi pour la mise en œuvre du plan seront directement liés au niveau de risque à l'aéroport.

The costs presented in this RIAS are the result of consultation with experienced Departmental personnel. They were estimated with the intention of representing a possible cost to a mid-size airport at which no wildlife program has been in effect. In most cases, airports already have in place a program which will meet the requirements of these Regulations. There will be little or no additional cost to the operators of these airports.

(2) Concerns regarding the requirement to include in the airport wildlife management plan the identification of risk associated with wildlife hazards including those resulting from wildlife populations near the airport and measures to manage or mitigate those risks.

The Department wants airport operators to consider hazards outside the airport boundary because outside land uses can directly impact on the airport and on the wildlife management program. The intent is that the airport operator be aware of what could be happening outside the airport boundary that could be negatively affecting on-airport operations. Airport operators are encouraged to take advantage of the many options available to them for mitigating wildlife hazards at or near the airport. Among other possibilities, these options include public education programs as well as briefing sessions with regular users, tenants and neighbours of the airport.

(3) Concerns that these amendments appear to be inconsistent with the Department's commitments regarding SMS.

This Regulation is intended as a framework within which airport operators will be able to deal with their wildlife management issues based on the level of risk at the airport. Once a risk assessment has been completed, the airport operator will have the ability to determine how to mitigate the identified risks and to establish a phased-in mitigation program. This approach is not considered to be inconsistent with the Department's commitments regarding safety management systems.

Comments bearing on the principles underlying SMS and the proposed requirement for the Minister to approve wildlife management plans were discussed during a meeting of the Civil Aviation Regulatory Council (CARC) held on October 17, 2005. The consensus of the meeting was that the requirement for the Minister to approve wildlife management plans could be removed since a wildlife management plan must comply with the detailed requirements for such a plan set forth in the regulations. Therefore, it is redundant for approval of the plan to be required before its implementation. Compliance of the plan with the regulatory requirements can be determined during Departmental inspections and audits.

Among the factors considered in arriving at the decision was the smart regulations initiative for regulations to become more performance-based without impacting negatively on safety. As is intended by the smart regulations initiative, the removal of the requirement for the Minister to approve a wildlife management plan will reduce the government burden on this segment of the industry and will streamline the process which an airport operator must follow in implementing such a plan without compromising safety.

Les coûts mentionnés dans le présent RÉIR ont été établis à la suite d'une consultation auprès d'employés expérimentés du ministère. Ils ont été estimés dans le but de déterminer les coûts que pourrait avoir à supporter un aéroport de taille moyenne qui ne possède pas de programme de gestion de la faune. La plupart des aéroports ont déjà un programme qui satisfait aux exigences du règlement; dans ce cas les coûts supplémentaires seront donc minimes ou même inexistantes.

(2) Préoccupations relatives à l'obligation d'inclure dans le plan de gestion de la faune aux aéroports les risques inhérents aux périls fauniques, y compris les risques découlant de la présence des animaux sauvages près de l'aéroport, et les mesures prises pour gérer ou atténuer ces risques.

Le ministère souhaite que les exploitants d'aéroport tiennent compte des dangers qui se trouvent en dehors du périmètre des aéroports, car l'utilisation du territoire extérieure peut avoir un impact direct à l'aéroport et le programme de gestion de la faune. L'objectif visé est que l'exploitant d'aéroport soit conscient des activités qui se déroulent à l'extérieur de l'aéroport et qui peuvent avoir un effet négatif sur les opérations se déroulant sur le site de l'aéroport. Les exploitants d'aéroport ont intérêt à se prévaloir des nombreuses options qui leur sont offertes pour atténuer les périls fauniques à l'aéroport ou à ses abords. Parmi ces options on retrouve des programmes de sensibilisation du public ainsi que des séances d'information avec des utilisateurs réguliers, des locataires et des voisins de l'aéroport.

(3) Préoccupations relatives au fait que ces modifications semblent aller à l'encontre des engagements du ministère à l'égard des systèmes de gestion de la sécurité.

L'objectif de ce règlement est de fournir un cadre à l'intérieur duquel les exploitants d'aéroport pourront aborder leurs problèmes de gestion de la faune en fonction du niveau de risque à l'aéroport. Après avoir complété l'analyse de risques, l'exploitant pourra déterminer comment atténuer les risques identifiés et établir un programme d'atténuation graduel. Cette approche n'est pas considérée comme allant à l'encontre des engagements du ministère à l'égard des systèmes de gestion de la sécurité.

Les commentaires portant sur les principes qui sous-tendent le SGS et les exigences proposées pour que le ministre approuve les plans de gestion de la faune ont été discutés lors de la réunion du Conseil de réglementation de l'aviation civile (CRAC) tenue le 17 octobre 2005. Le consensus à l'issue de la réunion indiquait que l'exigence voulant que le ministre approuve les plans de gestion de la faune pourrait être supprimée puisque tout plan de gestion de la faune doit se conformer aux exigences détaillées pour un tel plan, lesquelles sont énoncées dans le règlement. Il est donc superflu d'exiger une approbation du plan avant sa mise en œuvre. La conformité du plan aux exigences réglementaires peut être déterminée lors des inspections et des vérifications effectuées par le ministère.

Pour en arriver à cette décision, il a fallu examiner certains facteurs dont l'initiative portant sur la réglementation intelligente de manière que le règlement soit plutôt axé sur la performance sans toutefois compromettre la sécurité. Comme il est indiqué dans l'initiative portant sur la réglementation intelligente, la suppression de l'exigence voulant que le ministre approuve un plan de gestion de la faune réduira le fardeau du gouvernement en ce qui touche à ce segment de l'industrie tout en rationalisant le processus que doit suivre l'exploitant d'aéroport pour la mise en œuvre d'un tel plan sans compromettre la sécurité.

The overall obligation and the Department's responsibility to conduct periodic inspections and audits to confirm that regulatory requirements are being met will remain.

(4) Perceived lack of consultation with respect to the requirements to collect aircraft movement statistics, to amend the management plan, and for recurrent training every five years.

The record of the Technical Committee meeting held in April 2001 indicates that these issues were consulted.

The members of the Aerodromes and Airports (A&A) Technical Committee were consulted with respect to these amendments to Subpart 2 of Part III of the CARs. The actively participating members of the A&A Technical Committee include the Advisory Committee on Accessible Transportation, Aero Club of Canada, Aéroports de Montréal, Aerodevco Consultants Ltd., AirBC, Air Canada, Air Canada Pilots Association, Air Line Pilots Association, Airport Management Conference of Ontario, Air Passenger Safety Group, Air Transport Association of Canada, Alberta Aviation Council, Alberta Transportation and Utilities, Arctic Airports (Gov't of the Northwest Territories), Association des Gens de l'Air du Québec, Association québécoise des transporteurs aériens inc., British Columbia Aviation Council, B.C. Transportation Financing Authority, Calgary Airport Authority, Campbell River Airport, Canadian Air Line Pilots Association, Canadian Air Traffic Control Association, Canadian Airports Council, Canadian Association of Fire Chiefs, Canadian Auto Workers, Canadian Business Aircraft Association, Canadian Forces Fire Marshall — 2 (Dept. of National Defence), Canadian Owners and Pilots Association, Central Air Carrier Association, Civil Air Search and Rescue Association, Corp Air Inc., Canadian Union of Public Employees (CUPE), Department of Community & Transportation Services, Department of Works (Newfoundland), Edmonton Regional Airports Authority, Federation of Canadian Municipalities, Jack Henderson, Highways and Transportation (Manitoba), Imperial Oil, International Association of Fire Fighters, Kelowna Airport, Liberty Airlines Limited, Ministry of Employment and Investment (British Columbia), Ministry of Transportation (Quebec), Ministry of Transportation of Ontario, Ministry of Transportation (New Brunswick), Miramichi Airport Commission (1993) Inc., NAV CANADA, Niagara District (St. Catharines) Airport, Northern Air Transport Association, Nova Scotia Department of Transportation, Paragon Engineering Ltd., Saskatchewan Highway & Transportation, Sydney Airport Authority, Teamsters Local 31, Union of Canadian Transport Employees and Vancouver International Airport Authority. During the Technical Committee meeting held in April 2001, after lengthy discussion and some revisions to the original wording, the amendments were accepted by the members of the Technical Committee.

These amendments to Part III of the CARs were presented along with several dissents at the CARC, which is composed of senior managers within the Civil Aviation Directorate of Transport Canada, in October 2001. After consideration of the dissents, the members of CARC approved the amendments.

Les obligations générales tout comme les responsabilités du ministère d'effectuer des inspections et des vérifications périodiques pour s'assurer de la conformité aux exigences réglementaires seront maintenues.

(4) Perception d'un manque de consultation quant à l'obligation de tenir des statistiques sur les mouvements d'aéronefs, de modifier le plan de gestion et de suivre une formation périodique à tous les cinq ans.

Le procès-verbal de la réunion du Comité technique d'avril 2001 indique que ces points ont été soumis à la consultation.

Les présentes modifications à la sous-partie 2 de la partie III du RAC ont fait l'objet de consultations auprès des membres du Comité technique sur les aéroports et les aéroports (A&A). Les membres actifs dudit Comité comprennent le Comité consultatif sur le transport accessible, l'Aéroclub du Canada, le groupe Aéroports de Montréal, Aerodevco Consultants Ltd., AirBC, Air Canada, l'Association des pilotes d'Air Canada, la Air Line Pilots Association, le Airport Management Conference of Ontario, le Groupe de sécurité des passagers aériens, l'Association du transport aérien du Canada, l'Alberta Aviation Council, l'Alberta Transportation and Utilities, les aéroports de l'Arctique (Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest), l'Association des gens de l'air du Québec, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., le British Columbia Aviation Council, la B.C. Transportation Financing Authority, la Calgary Airport Authority, l'aéroport de Campbell River, l'Association canadienne des pilotes de ligne, l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, le Conseil canadien des aéroports, l'Association canadienne des chefs de pompiers, les Travailleurs canadiens de l'automobile, la Canadian Business Aircraft Association, le directeur des Services des incendies des Forces canadiennes — 2 (ministère de la Défense nationale), la Canadian Owners and Pilots Association, la Central Air Carrier Association, l'Association civile de recherches et sauvetage aériens, Corp Air Inc., le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP), le ministère des Services et des Transports et le ministère des Travaux de Terre-Neuve, l'Edmonton Regional Airports Authority, la Fédération canadienne des municipalités, Jack Henderson, le ministère de la Voirie et du Transport du Manitoba, Imperial Oil, l'Association internationale des pompiers, l'aéroport de Kelowna, Liberty Airlines Limited, le ministère de l'Emploi et des Investissements de la Colombie-Britannique, le ministère des Transports du Québec, le ministère des Transports de l'Ontario, le ministère des Transports du Nouveau-Brunswick, Miramichi Airport Commission (1993) Inc., NAV CANADA, l'aéroport du district de Niagara (St. Catharines), la Northern Air Transport Association, le ministère des Transports de la Nouvelle-Écosse, Paragon Engineering Ltd., le ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan, la Sydney Airport Authority, les Teamsters - section 31, l'Union canadienne des employés des transports et la Vancouver International Airport Authority. Au cours de la réunion du Comité technique qui a eu lieu en avril 2001, après de longues discussions et quelques révisions apportées au libellé original, les membres du Comité technique ont accepté les modifications.

En octobre 2001, les présentes modifications à la partie III du RAC ont été présentées, ainsi que plusieurs opinions divergentes, devant le Comité de réglementation de CRAC, lequel est formé de gestionnaires supérieurs de la Direction générale de l'Aviation civile de Transports Canada. Après examen des opinions divergentes, les membres du CRAC ont approuvé les modifications.

The following four dissents to various aspects of the amendments were presented to CARC for consideration along with the amendments.

The Canadian Owners and Pilots Association (COPA) expressed concerns regarding the costs linked to the applicability of this new regulation. Some of these concerns have been addressed by revision of the applicability section. Guidance material is to be developed to answer industry concerns regarding costs. The dissent was declined.

The guidance material referred to has since been prepared. This material includes *Sharing the Skies* (which has been available for many years), *Wildlife Control Procedures Manual*, several Airport Wildlife Management Bulletins, and an on-line template for developing risk assessments and management plans. In addition, the Department has collaborated with the private sector to make available software that enables airport operators to collect incident reports, capture time spent on wildlife related duties, analyze the data, and report the data as required, as well as having other customized features.

The Canadian Union of Public Employees (CUPE) had expressed a dissent to the possibility that the Minister's approval would not be required for the manuals called for under these amendments. A similar dissent had been expressed by CUPE with respect to the Minister's approval for manuals called for under the proposed amendments introducing the Airport Emergency Planning requirements. The question raised by both dissents was addressed at the meeting of CARC on May 28, 2001. At that time CARC had decided that while certain administrative matters (such as contact telephone numbers, etc.) could be amended by the airport operator without Ministerial approval, substantial amendments would require the Minister's approval. Thus, CUPE's dissent had been accepted at the May 2001 meeting.

At the latest meeting of CARC, on October 17, 2005 referred to above, the members of CARC revisited this issue. It was again decided to continue the requirement for the Minister to approve manuals.

The Canadian Airports Council (CAC) and the Atlantic Canada Airports Association each submitted a dissent regarding the use of the expression "in the vicinity of the airport" in the *Airport Standards – Airport Wildlife Planning and Management*. Both dissenters felt the expression was too vague and would place an undue burden upon operators to be responsible for activities outside the airport grounds over which they had no control. The position of the Aerodrome Safety Branch was that the environment around the airport will have an effect on the wildlife hazard on the airport and the airport operator needs to be aware of that environment and its effects. The following revised wording was suggested: "identify wildlife hazards on the airport and those outside the airport boundaries that may adversely affect airport operations". This wording was accepted by CARC as both reflecting Aerodrome Safety's position and addressing the industry concern. These two dissents were partially upheld.

Les quatre opinions divergentes suivantes portant sur divers points des modifications ont été soumises à l'examen du CRAC en même temps que les modifications.

La Canadian Owners and Pilots Association (COPA) a fait part de ses inquiétudes quant aux coûts reliés à l'applicabilité de ces nouvelles dispositions réglementaires. Il a été tenu compte de certaines de ces inquiétudes grâce à une révision de l'article consacré à l'applicabilité. Du matériel d'orientation est en cours de préparation afin de répondre aux inquiétudes de l'industrie à propos des coûts. L'opinion divergente a été rejetée.

La préparation du matériel d'orientation susmentionné est maintenant complétée. Le matériel comprend le document *Un ciel à partager* (qui est disponible depuis plusieurs années), le *Manuel de procédures de gestion de la faune*, divers bulletins de gestion de la faune aux aéroports et un modèle en ligne pour faciliter l'analyse de risques et l'élaboration d'un plan de gestion. De plus, le ministère, en collaboration avec le secteur privé, mettra à la disposition des exploitants d'aéroport un logiciel qui leur permettra de recueillir les rapports d'incident, de compiler le temps consacré aux activités liées à la gestion de la faune, d'analyser les données et de publier des rapports, le cas échéant. Le logiciel comporte aussi d'autres caractéristiques adaptées aux besoins des exploitants.

Le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP) a fait part de sa divergence d'opinion quant à la possibilité que le ministre ne soit pas tenu d'approuver les manuels exigés en vertu des présentes modifications. Une opinion divergente similaire avait été présentée par le SCFP à propos de l'approbation, par le ministre, des manuels requis en vertu des modifications proposées introduisant les exigences en matière de planification des services d'urgence dans les aéroports. La question soulevée dans ces deux opinions divergentes a été réglée à la réunion du CRAC tenue le 28 mai 2001. Le CRAC a décidé ce jour-là que, si l'exploitant d'aéroport pouvait modifier certains points d'ordre administratif (comme les numéros de téléphone des personnes-ressources, etc.) sans approbation du ministre, les modifications importantes devraient être approuvées par le ministre. Par conséquent, l'opinion divergente du SCFP a été acceptée à la réunion de mai 2001.

Lors de la récente réunion du CRAC du 17 octobre 2005 susmentionnée, les membres du CRAC ont analysé de nouveau cette question. Il a été décidé une fois de plus de continuer d'exiger que le ministre approuve les manuels.

Le Conseil canadien des aéroports (CAC) et l'Association des aéroports du Canada Atlantique ont tous les deux présenté une opinion divergente portant sur l'utilisation de l'expression « au voisinage de l'aéroport » dans les *Normes d'aéroports – Planification et gestion de la faune aux aéroports*. Ces deux organismes étaient d'avis qu'il s'agissait là d'une expression trop vague qui allait placer un fardeau indu sur les épaules des exploitants en les tenant responsables d'activités se déroulant en dehors de l'aéroport sur lesquelles ils n'avaient aucun contrôle. La position de la direction de la Sécurité des aéroports consistait à dire que l'environnement aux abords de l'aéroport allait avoir un effet sur les périls fauniques présents à l'aéroport, et qu'il fallait que l'exploitant d'aéroport soit conscient de cet environnement et de ses conséquences. Le libellé révisé suivant avait été proposé : « identifier les périls fauniques existant à l'aéroport et ceux qui, en dehors du périmètre de l'aéroport, peuvent constituer une gêne pour l'exploitation de ce dernier ». Ce libellé a été accepté par le CRAC comme reflétant la position de la Sécurité des aéroports tout en tenant compte des inquiétudes de l'industrie. Ces deux opinions divergentes ont été partiellement acceptées.

***Compliance and Enforcement***

These amendments to the CARs will be enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, through suspension or cancellation of a Canadian aviation document or through judicial action introduced by way of summary conviction as per section 7.3 of the *Aeronautics Act*.

***Contact***

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

***Respect et exécution***

L'exécution des présentes modifications se fera par imposition d'amendes en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, par suspension ou annulation d'un document d'aviation canadien, ou encore par poursuites judiciaires intentées sous forme d'une procédure sommaire en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

***Personne-ressource***

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

Registration  
SOR/2006-86 May 5, 2006

AERONAUTICS ACT

**Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and III)**

P.C. 2006-330 May 5, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 4.9<sup>a</sup> and subsection 7.6(1)<sup>b</sup> of the *Aeronautics Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and III)*.

**REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PARTS I AND III)**

AMENDMENTS

1. (1) Subpart 3 of Part III of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the *Canadian Aviation Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following after the reference “Subsection 303.04(4)”:

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 303.06(3)	3,000	15,000
Subsection 303.06(7)	3,000	15,000

(2) Subpart 8 of Part III of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is repealed.

2. The definition “designated airport” in section 303.01 of the Regulations is repealed.

3. Subsection 303.02(1) of the Regulations is replaced by the following:

**303.02** (1) This Subpart, except subsections 303.03(2) and 303.04(4), applies in respect of a designated airport, which is an airport at which, according to the statistics referred to in subsection 303.06(1), the total of the number of passengers that are emplaned and the number of passengers that are deplaned is more than 180,000 per year.

4. Subsection 303.03(1) of the Regulations is replaced by the following:

**303.03** (1) The operator of a designated airport shall provide the aircraft fire-fighting vehicles and the personnel required under this Subpart to respond to an aircraft emergency at the airport

- (a) in the case of an airport listed in the schedule to this Subpart, on the coming into force of these Regulations; and
- (b) in any other case, twelve months after the statistics compiled in accordance with subsection 303.06(1) show that the airport meets the criteria for a designated airport set out in subsection 303.02(1).

Enregistrement  
DORS/2006-86 Le 5 mai 2006

LOI SUR L’AÉRONAUTIQUE

**Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (Parties I et III)**

C.P. 2006-330 Le 5 mai 2006

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l’article 4.9<sup>a</sup> et du paragraphe 7.6(1)<sup>b</sup> de la *Loi sur l’aéronautique* Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (Parties I et III)*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L’AVIATION CANADIEN (PARTIES I ET III)**

MODIFICATIONS

1. (1) La sous-partie 3 de la partie III de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du *Règlement de l’aviation canadien*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 303.04(4) », de ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 303.06(3)	3 000	15 000
Paragraphe 303.06(7)	3 000	15 000

(2) La sous-partie 8 de la partie III de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est abrogée.

2. La définition de « aéroport désigné », à l’article 303.01 du même règlement, est abrogée.

3. Le paragraphe 303.02(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

**303.02** (1) La présente sous-partie, sauf les paragraphes 303.03(2) et 303.04(4), s’applique à un aéroport désigné, qui est un aéroport où, selon les statistiques visées au paragraphe 303.06(1), le total du nombre de passagers embarqués et du nombre de passagers débarqués excède 180 000 par année.

4. Le paragraphe 303.03(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

**303.03** (1) L’exploitant d’un aéroport désigné doit fournir les véhicules de lutte contre les incendies d’aéronefs et le personnel exigés en vertu de la présente sous-partie pour intervenir dans le cas d’un aéronef en état d’urgence à l’aéroport :

- a) dans le cas d’un aéroport énuméré à l’annexe de la présente sous-partie, dès l’entrée en vigueur du présent règlement;
- b) dans tout autre cas, 12 mois après que les statistiques compilées conformément au paragraphe 303.06(1) démontrent que l’aéroport répond aux critères d’un aéroport désigné qui figurent au paragraphe 303.02(1).

<sup>a</sup> S.C. 1992, c. 4, s. 7  
<sup>b</sup> S.C. 2004, c. 15, s. 18  
<sup>1</sup> SOR/96-433

<sup>a</sup> L.C. 1992, ch. 4, art. 7  
<sup>b</sup> L.C. 2004, ch. 15, art. 18  
<sup>1</sup> DORS/96-433

**5. Paragraph 303.04(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) ensure that the critical category for fire fighting and the hours of operation of an aircraft fire fighting service are published in the *Canada Flight Supplement* and in a NOTAM, if the NOTAM is published earlier.

**6. Section 303.06 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:**

Statistics on the Number of Passengers and Aircraft Movements

**303.06** (1) The operator of an airport or aerodrome shall review, at least once every six months, the statistics in respect of the number of emplaned and deplaned passengers resulting from the *Electronic Collection of Air Transportation Statistics* project carried out jointly by the Department of Transport and Statistics Canada for the twelve months preceding the date of the review and determine whether the airport or aerodrome qualifies as a designated airport under subsection 303.02(1).

(2) The operator of a designated airport shall compile monthly statistics setting out the number of movements by commercial passenger-carrying aircraft in each aircraft category for fire fighting.

(3) The operator of a designated airport shall, at least once every six months, review the monthly statistics for the twelve months preceding the date of the review and determine the three consecutive months with the highest total number of movements by commercial passenger-carrying aircraft in all aircraft categories for fire fighting.

(4) Where the review shows more than one period of three consecutive months having the same total number of movements by commercial passenger-carrying aircraft, the period to be used for the purposes of section 303.07 is

- (a) the period involving the highest aircraft category for fire fighting; or
- (b) where those periods involve the same highest aircraft category for fire fighting, the period involving the greatest number of movements in that category.

(5) The Minister may, in writing, on application by the operator of a designated airport, authorize the operator to cease providing an aircraft fire-fighting service if the operator demonstrates by means of a risk analysis based on Standard CAN/CSA-Q850-97 entitled *Risk Management: Guideline for Decision-makers* as amended from time to time that the cessation of the aircraft fire-fighting service will not result in an unacceptable risk to aviation safety.

(6) If the Minister issues an authorization under subsection (5), the operator of a designated airport shall submit the content of the authorization for publication in the *Canada Flight Supplement* and in a NOTAM, if the NOTAM is published earlier.

(7) The operator of a designated airport shall

- (a) retain the monthly statistics referred to in subsection (2) for five years after the date of the review; and
- (b) provide them to the Minister at the Minister's request.

**7. Subsection 303.07(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**5. L'alinéa 303.04(1)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) veiller à ce que la catégorie critique — SLIA et les heures de fonctionnement du service de lutte contre les incendies d'aéronefs soient publiées dans le *Supplément de vol-Canada* et dans un NOTAM, si celui-ci est publié plus tôt.

**6. L'article 303.06 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :**

Statistiques sur le nombre de passagers et de mouvements d'aéronefs

**303.06** (1) L'exploitant d'un aéroport ou d'un aérodrome doit réviser, au moins tous les six mois, les statistiques sur le nombre de passagers embarqués et débarqués, lesquelles proviennent du projet de *Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien* exécuté conjointement par le ministère des Transports et Statistique Canada et visent les 12 mois précédant la date de la révision, pour établir si l'aéroport ou l'aérodrome répond aux critères d'un aéroport désigné aux termes du paragraphe 303.02(1).

(2) L'exploitant d'un aéroport désigné doit compiler des statistiques mensuelles établissant le nombre de mouvements effectués par les aéronefs commerciaux de transport de passagers dans chaque catégorie d'aéronefs — SLIA.

(3) L'exploitant d'un aéroport désigné doit, au moins tous les six mois, réviser les statistiques mensuelles des 12 mois précédant la date de la révision et déterminer, pour l'ensemble des catégories d'aéronefs — SLIA, les trois mois consécutifs où le nombre total de mouvements effectués par les aéronefs commerciaux de transport de passagers a été le plus élevé.

(4) Lorsque la révision révèle que plus d'une période de trois mois consécutifs ont le même nombre total de mouvements effectués par les aéronefs commerciaux de transport de passagers, la période à retenir pour l'application de l'article 303.07 est :

- a) soit celle qui comporte la catégorie d'aéronefs — SLIA la plus élevée;
- b) soit, lorsque ces périodes comportent la catégorie d'aéronefs — SLIA la plus élevée identique, celle qui comporte le plus grand nombre de mouvements dans cette catégorie.

(5) Le ministre peut autoriser, par écrit, l'exploitant d'un aéroport désigné qui en fait la demande à cesser de fournir le service de lutte contre les incendies d'aéronefs si celui-ci lui démontre, par une analyse de risques basée sur la norme CAN/CSA-Q850-97 intitulée *Gestion des risques : Guide à l'intention des décideurs*, avec ses modifications successives, que la cessation du service de lutte contre les incendies n'entraînera pas de risques inacceptables pour la sécurité aérienne.

(6) Si le ministre accorde l'autorisation en vertu du paragraphe (5), l'exploitant d'un aéroport désigné soumet le contenu de l'autorisation aux fins de publication dans le *Supplément de vol-Canada* et dans un NOTAM, si celui-ci est publié plus tôt.

(7) L'exploitant d'un aéroport désigné doit :

- a) conserver les statistiques mensuelles visées au paragraphe (2) pendant cinq ans après la date de la révision;
- b) à la demande du ministre, les mettre à sa disposition.

**7. Le paragraphe 303.07(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**303.07** (1) The operator of a designated airport shall determine a critical category for fire fighting for the airport based on the number of movements at the airport during the three-month period determined in accordance with subsection 303.06(3) or (4) by commercial passenger-carrying aircraft in the highest and the next highest aircraft categories for fire fighting.

**8. The schedule to Subpart 3 of Part III of the Regulations is repealed.**

**9. Subpart 8 of Part III of the Regulations is repealed.**

COMING INTO FORCE

**10. (1) These Regulations, except sections 2 and 8, come into force on June 30, 2006.**

**(2) Sections 2 and 8 come into force one year after June 30, 2006.**

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

*(This statement is not part of the Regulations.)*

**Description**

*General*

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and III)* revise Subpart 3 *Aircraft Rescue and Fire Fighting at Airports and Aerodromes* of Part III *Aerodromes and Airports* (Subpart 303) to include criteria that must be satisfied before a certified airport will be required to provide an on-site aircraft firefighting service and revoke Subpart 8 *Aircraft Emergency Intervention at Airports* of Part III (Subpart 308). These two Subparts deal with the requirements for the provisions of firefighting services at Canadian airports and aerodromes and of emergency intervention at Canadian airports.

Subpart 303 applies to the 28 airports listed in the schedule attached to it. These airports are required to provide on-site aircraft firefighting vehicles and personnel to respond to an aircraft emergency. The inclusion of an airport on the schedule was intended to ensure that the largest and busiest Canadian airports provide on-site aircraft firefighting services. Operators of airports or aerodromes may also voluntarily choose to meet the requirements of Subpart 303 (such airports or aerodromes are termed in Subpart 303 “participating airports or aerodromes”). In any case, airports providing the aircraft rescue and firefighting services set forth in Subpart 303 are obligated to comply with standards based on the International Civil Aviation Organization (ICAO) standards for these services.

The lack of criteria in the *Canadian Aviation Regulations* (CARs) for determining to which airports or aerodromes Subpart 303 should apply has made it difficult to identify airports or

**303.07** (1) L’exploitant d’un aéroport désigné doit déterminer, pour l’aéroport, une catégorie critique — SLIA en fonction du nombre de mouvements qui y ont été effectués, durant la période de trois mois établie conformément aux paragraphes 303.06(3) ou (4), par les aéronefs commerciaux de transport de passagers correspondant à la catégorie d’aéronefs — SLIA la plus élevée et à celle immédiatement inférieure.

**8. L’annexe de la sous-partie 3 de la partie III du même règlement est abrogée.**

**9. La sous-partie 8 de la partie III du même règlement est abrogée.**

ENTRÉE EN VIGUEUR

**10. (1) Le présent règlement, à l’exception des articles 2 et 8, entre en vigueur le 30 juin 2006.**

**(2) Les articles 2 et 8 entrent en vigueur un an après le 30 juin 2006.**

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)*

**Description**

*Généralités*

Les dispositions du présent *Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (Parties I et III)* révisent, dans un premier temps, la sous-partie 3 *Sauvetage et lutte contre les incendies d’aéronefs aux aéroports et aérodromes* de la Partie III *Aérodromes et aéroports* (sous-partie 303) afin d’inclure les exigences auxquelles un aéroport certifié devra se conformer pour fournir un service de lutte contre les incendies d’aéronefs sur place et, dans un deuxième temps, révoquent la sous-partie 8 *Intervention pour aéronefs en état d’urgence aux aéroports* de la Partie III (sous-partie 308). Ces deux sous-parties traitent des exigences en matière de fourniture de services de lutte contre les incendies aux aéroports et aux aérodromes canadiens ainsi que des interventions d’urgence aux aéroports canadiens.

À l’heure actuelle, la sous-partie 303 s’applique aux exploitants des 28 aéroports mentionnés dans l’annexe qui est jointe à la sous-partie. Ces exploitants sont tenus de fournir sur place des véhicules et du personnel de lutte contre les incendies d’aéronefs pour répondre aux situations d’urgence des aéronefs. L’inclusion d’un aéroport dans cette liste visait à faire en sorte que les exploitants d’aéroports canadiens les plus importants en terme d’achalandage fournissent des services de lutte contre les incendies d’aéronefs sur place. Les exploitants d’aéroport ou d’aérodrome peuvent également choisir de se conformer volontairement aux exigences de la sous-partie 303 (ces aéroports et aérodromes sont désignés par les termes « aéroport ou aérodrome participant » dans la sous partie 303). Dans tous les cas, les exploitants d’aéroports qui, volontairement ou non, fournissent les services de sauvetage et de lutte contre les incendies d’aéronefs tel que prescrit dans la sous-partie 303 sont tenus de se conformer aux normes fondées sur les normes de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) pour ces services.

L’absence de critères dans le *Règlement de l’aviation canadien* (RAC) permettant d’établir à quels aéroports ou aérodromes la sous-partie 303 devait s’appliquer faisait en sorte qu’il était

aérodromes where an increase in the movement of emplaned and deplaned passengers would necessitate the provision of on-site aircraft firefighting services or those where, because of a reduction in the movement of emplaned and deplaned passengers, on-site aircraft firefighting services need no longer be required. The amendments to Subpart 303 introduce statistical criteria to determine airports at which the level of passenger traffic is such as to necessitate the provision of on-site aircraft firefighting services. Resources will be more efficiently allocated and, thus, be more effective in ensuring on-site aircraft firefighting services at airports at which it is most likely to be required.

Subpart 308 applied to those airports which were not required and those which had not voluntarily chosen to meet the requirements of Subpart 303 but which met the following criteria: there were movements by aircraft in respect of which a type certificate had been issued authorizing the transport of 20 or more passengers; these aircraft were operated in an air transport service<sup>1</sup> under Subpart 701 *Foreign Air Operations* or Subpart 705 *Airline Operations*<sup>2</sup> and the schedule of movements of these aircraft was available to the operator of the airport at least 30 days in advance. The requirements imposed by Subpart 308 were less burdensome than those mandated under Subpart 303. The airports to which Subpart 308 applied were not designated as international airports and, therefore, were not required to meet the ICAO standards.

Subpart 308 has been unpopular with many stakeholders in the aviation community and has been the subject of on-going representation for its revocation. With the revocation of Subpart 308, the tension between members of the airport management community and officials from the Department of Transport is expected to be alleviated. Better working relations would enable both parties to cooperate in introducing safety management systems (SMS) and proposed new regulations related to airport emergency planning into the airport environment.

An amendment to introduce the concept of safety management systems into the CARs was published in the *Canada Gazette*, Part II on June 15, 2005<sup>3</sup>. The expected result of this initiative is the fostering of stronger safety cultures within the civil aviation industry and, as a consequence, the improvement of safety practices. A proposal to extend the provisions of the concept of safety

difficile de déterminer les aéroports ou aérodrômes où une augmentation des mouvements de passagers embarqués et débarqués justifiait la fourniture de services de lutte contre les incendies d'aéronefs sur place ou, inversement, les aéroports où une diminution de ces mouvements ne justifiait plus l'obligation de fournir de tels services. Les modifications apportées à la sous-partie 303 introduisent des critères statistiques permettant de déterminer les aéroports auxquels le niveau de trafic de passagers est suffisant pour rendre nécessaire la fourniture de services de lutte contre les incendies d'aéronefs sur place. Les ressources étant ainsi mieux réparties, cela permettra d'assurer plus efficacement la fourniture des services de lutte contre les incendies d'aéronefs sur place aux aéroports où ces services seront les plus susceptibles d'être nécessaires.

Quant à la sous-partie 308, son application visait les exploitants d'aéroports qui n'étaient pas tenus de se conformer aux exigences de la sous-partie 303, ainsi que ceux qui n'avaient pas choisi de le faire volontairement, mais qui répondaient aux critères suivants : des mouvements y étaient effectués par des aéronefs pour lesquels un certificat de type autorisant le transport de 20 passagers ou plus avait été délivré; ces aéronefs étaient utilisés dans le cadre d'un service de transport aérien<sup>1</sup> en application de la sous-partie 701 *Opérations aériennes étrangères* ou de la sous-partie 705 *Exploitation d'une entreprise de transport aérien*<sup>2</sup> et l'horaire des mouvements pour ces aéronefs était mis à la disposition de l'exploitant de l'aéroport au moins 30 jours à l'avance. Les exigences imposées par la sous-partie 308 étaient moins contraignantes que celles imposées par la sous-partie 303. De plus, les aéroports auxquels la sous-partie 308 s'appliquait n'étaient pas désignés comme des aéroports internationaux et, par conséquent, ils n'étaient pas tenus de se conformer aux normes de l'OACI.

La sous-partie 308 a soulevé le mécontentement de nombreux intervenants du milieu de l'aviation qui ont demandé continuellement sa révocation. Une telle révocation permettrait de diminuer les tensions entre les gestionnaires des aéroports et les fonctionnaires du ministère des Transports. De meilleures relations de travail permettraient aux deux parties de collaborer plus efficacement à l'introduction des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et des nouvelles dispositions réglementaires proposées en matière de planification des mesures d'urgence dans les aéroports.

Une modification visant à introduire le concept des systèmes de gestion de la sécurité dans le RAC a été publiée le 15 juin 2005 dans la *Gazette du Canada* Partie II<sup>3</sup>. Les résultats attendus de cette initiative sont le renforcement de la culture en matière de sécurité au sein de l'industrie de l'aviation civile et, par voie de conséquence, l'amélioration des pratiques en matière de sécurité.

<sup>1</sup> An air transport service is defined in section 101 *Interpretation* of Part I of the CARs as "a commercial air service that is operated for the purpose of transporting persons, personal belongings, baggage, goods or cargo in an aircraft between two points"

<sup>2</sup> Subpart 701 applies in respect of the operation in Canada of a foreign state aircraft or an aircraft operated by a foreign operator in an air transport service and Subpart 705 applies in respect of an aeroplane (not authorized to operate under Subpart 704) that has a maximum certificated take-off weight (MCTOW) of more than 8 618 kg (19,000 pounds) for which a Canadian type certificate has been issued authorizing the transport of 20 or more passengers; a helicopter that has a seating configuration, excluding pilot seats, of 20 or more, or any aircraft authorized by the Minister to be operated under Subpart 705

<sup>3</sup> <http://canadagazette.gc.ca/partII/2005/20050615/html/sor173-e.html>

<sup>1</sup> L'article 101, *Définition* de la Partie I du RAC définit un « service de transport aérien » comme étant un « service aérien commercial qui est exploité pour transporter des personnes ou des biens - effets personnels, bagages, fret - à bord d'un aéronef entre deux points »

<sup>2</sup> La sous-partie 701 s'applique à l'utilisation, au Canada, d'un aéronef provenant d'un État étranger ou à l'utilisation d'un aéronef par un exploitant étranger dans le cadre d'un service de transport aérien, tandis que la sous-partie 705 s'applique à l'utilisation d'un avion (autre qu'un avion dont l'utilisation est autorisée en vertu de la sous-partie 704) dont la masse maximale homologuée au décollage (MMHD) est supérieure à 8 618 kg (19 000 livres) ou pour lequel un certificat de type canadien a été délivré autorisant le transport de 20 passagers ou plus; à l'utilisation d'un hélicoptère dont la configuration prévoit 20 sièges ou plus, sans compter les sièges pilotes, ou de tout aéronef dont l'utilisation est autorisée par le ministre sous le régime de la sous-partie 705

<sup>3</sup> <http://canadagazette.gc.ca/partII/2005/20050615/html/sor173-f.html>

management systems to apply to airports is being consulted with stakeholders. The forthcoming proposal addressing airport emergency response planning will provide the criteria necessary for planning to respond to emergencies at all certified airports in Canada, based on the level of traffic and the type of aircraft using the airport. By introducing these new regulatory provisions, Transport Canada will require airport operators to re-visit their safety culture using a safety management focus. Transport Canada expects airport operators will be able to reach an equivalent level of safety services to that envisioned in the former provisions of Subpart 308 while retaining the flexibility to manage the resources they have available more efficiently.

### *Specific*

#### **Part I (General Provisions)**

Part I contains definitions affecting more than one Part of the CARs and administrative provisions applicable to all parts of the CARs.

Changes to the Schedule – *Designated Provisions* which is attached to Subpart 103 *Administration and Compliance* add maximum monetary penalties which may be assessed for non-compliance with provisions introduced in this amendment to the CARs. References to sections in Subpart 308 which are repealed are removed from the Schedule.

#### **Part III (Aerodromes and Airports)**

Part III *Aerodromes and Airports* of the CARs comprises rules governing the operation of civilian aerodromes and airports in Canada. These amendments to Part III include the introduction of statistical criteria in Subpart 303 to identify which airports will be required to provide on-site aircraft firefighting services and the revocation of Subpart 308.

As an element of these amendments, the schedule attached to Subpart 303 *Aircraft Rescue and Fire Fighting at Airports* that lists the 28 designated airports to which the requirements of Subpart 303 apply is removed from the regulations. As well, the definition of “designated airport” as “an airport set out in the schedule to this Subpart” is repealed. A one-year delay from the date of registration of these Regulations until the repeals of the schedule and of the definition take effect will ensure there is no hiatus in coverage at the busiest airports as a result of the amendments.

An amendment to section 303.02 *Application* introduces a requirement that an airport must provide an on-site aircraft firefighting service in accordance with the provisions of Subpart 303 when more than 180,000 emplaned and deplaned passengers use the airport per year.

Section 303.06 *Aircraft Movement Statistics* is retitled as *Statistics on the Number of Passengers and Aircraft Movements*.

Une autre proposition visant à étendre l’application des dispositions du concept des systèmes de gestion de la sécurité aux aéroports fait présentement l’objet d’une consultation auprès des parties intéressées. Une proposition additionnelle relative à la planification des interventions d’urgence aux aéroports fournira les critères nécessaires pour la planification des interventions d’urgence à tous les aéroports certifiés au Canada, en fonction du niveau de trafic et du type d’aéronefs qui utilisent l’aéroport. En introduisant ces nouvelles dispositions réglementaires, Transports Canada exigera que les exploitants d’aéroport renvoient leur culture en matière de sécurité sous l’angle de la gestion de la sécurité. Transports Canada s’attend à ce que les exploitants d’aéroport puissent atteindre un niveau de services de sécurité équivalent à celui prévu en vertu des dispositions précédentes de la sous-partie 308 tout en conservant la flexibilité requise pour gérer les ressources disponibles de la manière la plus efficace possible.

### *Détails*

#### **Partie I (Dispositions générales)**

La Partie I contient des définitions qui touchent plus d’une partie du RAC ainsi que des dispositions administratives qui s’appliquent à toutes les parties du RAC.

Les modifications apportées à l’annexe – *Textes désignés* qui est jointe à la sous-partie 103 *Administration et application* ajoutent les sanctions administratives pécuniaires maximales qui pourront être imposées en cas de non-respect des nouvelles dispositions soumises dans la présente modification au RAC. Tous les renvois aux articles révoqués de la sous-partie 308 sont supprimés de l’annexe.

#### **Partie III (Aérodromes et aéroports)**

La Partie III *Aérodromes et aéroports* du RAC comprend les dispositions réglementaires relatives à l’exploitation des aérodromes et des aéroports civils au Canada. Les présentes modifications apportées à la Partie III comprennent d’une part l’introduction de critères statistiques dans la sous-partie 303 permettant d’identifier les aéroports tenus de fournir des services de lutte contre les incendies d’aéronefs sur place, et d’autre part la révocation de la sous-partie 308.

Dans le cadre des présentes modifications, l’annexe jointe à la sous-partie 303 *Sauvetage et lutte contre les incendies d’aéronefs aux aéroports et aérodromes* qui dresse une liste des 28 aéroports désignés auxquels s’appliquent les exigences de la sous-partie 303 est retirée de la réglementation. De même, la définition d’« aéroport désigné » comme étant un « aéroport visé à l’annexe de la présente sous-partie » est supprimée. Avant l’entrée en vigueur de cette définition ainsi que de la révocation de l’annexe, un délai d’un an à compter de l’enregistrement des dispositions réglementaires sera prévu afin d’éviter que les modifications ne provoquent une rupture de la fourniture de services de sécurité aux aéroports les plus achalandés.

Une modification apportée à l’article 303.02 *Application* introduit l’exigence qu’un exploitant d’aéroport doive fournir des services de lutte contre les incendies d’aéronefs sur place, conformément aux dispositions de la sous-partie 303, lorsque plus de 180 000 passagers embarqués et débarqués utilisent annuellement l’aéroport.

Le titre de l’article 303.06 *Statistiques sur les mouvements des aéronefs* est changé pour *Statistiques sur le nombre de passagers*

This change better describes the provisions included in this section. A requirement for the operator of an airport or an aerodrome to review, at least once every six months, the statistics in respect of the number of emplaned and deplaned passengers resulting from the *Electronic Collection of Air Transportation Statistics* project<sup>4</sup>, carried out jointly by the Department of Transport and Statistics Canada, for the twelve months preceding the review is introduced in this section. The operator of an airport or an aerodrome is required to determine from the review of statistics whether the airport or aerodrome is required to provide on-site aircraft firefighting services.

A further amendment to section 303.06 provides that the Minister may grant an application by the operator of an airport which has been required to provide an aircraft firefighting service to cease providing that service if the operator can demonstrate by means of a risk analysis based on Standard CAN/CSA-Q850-97 entitled *Risk Management: Guideline for Decision-makers* as amended from time to time that the cessation of the aircraft firefighting service will not result in an unacceptable risk to aviation safety. An operator of an airport for which the Minister has authorized the cessation of an on-site firefighting service shall submit the content of the authorization for publication in the *Canada Flight Supplement* and in a NOTAM<sup>5</sup>, if the NOTAM is published earlier than the next edition of the Supplement.

Editorial amendments throughout Subpart 303 are also being made in the above amendments.

The complete revocation of Subpart 308 is included in these *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and III)*.

#### **Alternatives**

The rationalization of regulations relating to the provision of aircraft firefighting services at Canadian airports and aerodromes and of emergency intervention at Canadian airports can only be accomplished by amendment of the CAR. Departmental officials have determined that these amendments are the most effective and efficient means of achieving that rationalization.

The continuance of the status quo is not a viable situation. Prior to this amendment, Subpart 303 provided no ready means of identifying airports where an increase in the movement of emplaned and deplaned passengers necessitated the provision of aircraft firefighting services or of those where, because of a reduction in the movement of emplaned and deplaned passengers, aircraft firefighting services were no longer required. Subpart 308 was

*et de mouvements des aéronefs*. La modification décrit mieux les dispositions mentionnées dans cet article. On y introduit également l'exigence pour l'exploitant d'un aéroport ou d'un aérodrome d'examiner, au moins une fois à tous les six mois, les statistiques sur le nombre de passagers embarqués et débarqués provenant du projet de *Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien*<sup>4</sup>, qui est mené conjointement par le ministère des Transports et par Statistique Canada, pour les douze mois qui précèdent l'examen. L'exploitant d'un aéroport ou d'un aérodrome est tenu de déterminer, à partir de l'examen desdites statistiques, si l'aéroport ou l'aérodrome qu'il exploite est tenu ou non de fournir des services de lutte contre les incendies d'aéronefs sur place.

Une autre modification apportée à l'article 303.06 permet au ministre d'autoriser un exploitant d'un aéroport qui doit fournir un service de lutte contre les incendies d'aéronefs de cesser la fourniture dudit service, si l'exploitant en fait la demande et s'il démontre que l'interruption du service de lutte contre les incendies d'aéronefs n'entraînera pas un risque inacceptable pour la sécurité aérienne. Cette démonstration devra se faire au moyen d'une analyse du risque fondée sur la Norme CAN/CSA-Q850-97 intitulée *Gestion des risques : Guide à l'intention des décideurs* telle que modifiée de temps à autre. L'exploitant d'un aéroport pour lequel le ministre aura autorisé l'interruption du service de lutte contre les incendies sur place devra soumettre une copie de cette autorisation au fournisseur de services d'information aéronautique pour publication dans le *Supplément de vol du Canada* et dans un NOTAM<sup>5</sup>, si le NOTAM est publié avant la prochaine édition du Supplément.

Les modifications ci-dessus apportent également plusieurs remaniements éditoriaux au texte de la sous-partie 303.

La révocation complète de la sous-partie 308 est incluse dans le présent *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et III)*.

#### **Solutions envisagées**

La rationalisation des dispositions réglementaires relatives à la fourniture de services de lutte contre les incendies d'aéronefs aux aéroports et aux aérodromes canadiens ainsi que de services d'intervention d'urgence aux aéroports canadiens ne peut se faire que par l'entremise d'une modification au RAC. Les fonctionnaires du ministère ont déterminé que les présentes modifications constituent la manière la plus efficace pour procéder à cette rationalisation.

Le maintien du statu quo ne constitue pas une solution viable. Avant de procéder à la présente modification, la sous-partie 303 ne fournissait aucun moyen pratique pour identifier les aéroports où une augmentation des mouvements de passagers embarqués et débarqués justifiait la fourniture de services de lutte contre les incendies d'aéronefs ou, inversement, des aéroports où une diminution de ces mouvements faisait que de tels services n'étaient

<sup>4</sup> The *Electronic Collection of Air Transportation Statistics* (ECATS) project involves the automated, electronic collection of timely and accurate transportation statistics from air carriers serving Canada. Further information can be obtained by visiting the website <http://www.tc.gc.ca/pol/en/ecats/menu.htm> or by contacting Transport Canada at [ecats@tc.gc.ca](mailto:ecats@tc.gc.ca)

<sup>5</sup> A notice containing operationally significant information the timely knowledge of which is essential to personnel concerned with flight operations. A NOTAM will be issued promptly whenever the information to be disseminated is of temporary nature and short duration or when changes of longer duration are made at short notice

<sup>4</sup> Le projet de *Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien* (CESTA) consiste à recueillir automatiquement et en temps opportun par des moyens électroniques des statistiques précises sur le transport auprès des transporteurs aériens canadiens. Pour de plus amples renseignements sur ce projet vous pouvez consulter le site Web suivant : <http://www.tc.gc.ca/pol/fr/cesta/menu.htm> ou contacter Transports Canada à l'adresse suivante : [ecats@tc.gc.ca](mailto:ecats@tc.gc.ca)

<sup>5</sup> Avis contenant des renseignements opérationnels importants dont la connaissance en temps opportun est essentielle au personnel participant à des opérations aériennes. Un NOTAM sera publié rapidement lorsque l'information à diffuser est de nature temporaire et de courte durée, ou lorsque des modifications à plus long terme sont effectuées à court préavis

highly controversial and was the subject of on-going representation for its revocation. Among firefighters, it was perceived as not restrictive enough. Airport operators and air operators perceived it as too restrictive and too costly.

Because of the difficulties for many airport operators in implementing the provisions of Subpart 308, an exemption was issued prior to the date on which airport operators would have been required to meet its provisions. This exemption relieves the operators from the requirement to provide aircraft emergency intervention services. It will cease to be in effect when these amendments come into force.

The most contentious issue with respect to Subpart 308 was to which airports the provisions should be applicable. The criteria included in the present amendment have been reached during consultation with the airport operator community with the intention of providing coverage for over 90 percent of passengers on aircraft operated by commercial air transport services without imposing an undue burden on the aviation community. The entry threshold of more than 180,000 enplaned and deplaned passengers will require most of the airports or aerodromes currently providing an aircraft firefighting service to continue to provide this service.

#### *Strategic Environmental Assessment*

A preliminary scan of this initiative has been done in accordance with the criteria of *Transport Canada's Strategic Environmental Assessment Policy Statement — March 2001*. It is not expected that these changes will produce effects that would be considered environmentally important.

It is concluded from the preliminary scan that a detailed analysis is not necessary. Further assessments or studies regarding any other environmental effects of this initiative are not likely to yield a different determination.

#### *Benefits and Costs*

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

As a consequence of the amendments to Subpart 303, six airports currently on the schedule will be able to discontinue providing on-site aircraft firefighting services if they so desire. Two airports that have not been on the schedule but have voluntarily chosen to provide on-site aircraft firefighting services will be obliged to continue to provide such services in the future. Three airports that were not, previously, providing on-site aircraft firefighting services will be obliged to begin providing them. Although the individual airports affected will experience financial impacts from these changes, overall, there is expected to be minimum financial impact on the aviation community and the Canadian economy from the amendments to Subpart 303.

plus requis. La sous-partie 308 avait beaucoup prêté à controverse et avait fait l'objet de démarches continues pour obtenir sa révocation. Les pompiers considéraient que les dispositions de cette sous-partie n'étaient pas suffisamment contraignantes, tandis que les exploitants d'aéroport et les exploitants aériens considéraient qu'elles étaient trop restrictives et trop coûteuses.

Compte tenu des difficultés éprouvées par de nombreux exploitants d'aéroport dans la mise en œuvre des dispositions de la sous-partie 308, une exemption leur a été accordée avant la date d'application obligatoire desdites dispositions. Cette exemption permet notamment aux exploitants de déroger à l'exigence de fournir des services d'intervention d'urgence aux aéronefs. L'exemption prendra fin dès l'entrée en vigueur des présentes modifications.

La question la plus litigieuse en regard de la sous-partie 308 était la façon de déterminer quels aéroports devraient se conformer aux dispositions de cette sous-partie. Les critères inclus dans la présente modification ont été définis après consultation avec les exploitants d'aéroport dans le but d'assurer la protection de plus de 90 pour cent des passagers voyageant à bord d'aéronefs exploités par les services de transport aérien commerciaux sans toutefois imposer un fardeau exagéré au milieu de l'aviation. Le seuil d'amissibilité de plus de 180 000 passagers embarqués et débarqués fera en sorte que la plupart des aéroports ou aérodromes qui fournissent présentement un service de lutte contre les incendies d'aéronefs devront continuer de le faire.

#### *Évaluation environnementale stratégique*

Une analyse préliminaire de la présente initiative a été effectuée conformément aux critères de l'*Énoncé de politique sur l'évaluation environnementale stratégique de Transports Canada* (mars 2001). Il est peu probable que ces modifications produisent des effets pouvant être considérés comme étant importants du point de vue de l'environnement.

L'analyse préliminaire a révélé qu'il n'était pas nécessaire de procéder à une analyse plus approfondie. Il est peu probable que d'autres évaluations ou études des effets environnementaux de cette initiative donnent lieu à des conclusions différentes.

#### *Avantages et coûts*

Transports Canada a appliqué, tout au long de l'élaboration de ces dispositions réglementaires et de ces normes aéronautiques, les concepts de gestion du risque. Lorsque des risques ont été identifiés, l'analyse des modifications a permis de conclure que les risques imputés étaient acceptables au regard des avantages escomptés.

En conséquence des modifications apportées à la sous-partie 303, six aéroports qui figurent présentement sur la liste de l'annexe pourront cesser d'offrir des services de lutte contre les incendies d'aéronefs sur place, s'ils le désirent. Deux aéroports qui ne figuraient pas sur la liste de l'annexe, mais qui ont néanmoins choisi d'offrir volontairement des services de lutte contre les incendies d'aéronefs sur place, seront tenus de continuer à offrir de tels services à l'avenir. Trois aéroports qui, auparavant, n'offraient pas de services de lutte contre les incendies d'aéronefs sur place seront dorénavant obligés de le faire. Même si les modifications apportées à la sous-partie 303 auront des répercussions financières sur les aéroports touchés, dans leur ensemble, lesdites modifications ne devraient produire qu'un impact financier négligeable sur la communauté aéronautique et sur l'économie canadienne.

Those airports which were expected to be required to provide an emergency intervention service in line with the provisions in Subpart 308 no longer need to anticipate the costs associated with these provisions. These airports are afforded relief from the need to allocate approximately \$5 million for future annual operating costs. These funds will be available to be applied to performance-based site-specific plans at these airports to be developed under the proposal for airport emergency planning which is to be introduced into the CARs. A more efficient allocation of these resources will be possible.

With the revocation of Subpart 308, the tension between members of the airport management community and the Department of Transport will be alleviated. Better working relations will enable both parties to cooperate in introducing safety management systems (SMS) and proposed new regulations related to airport emergency planning into the airport environment. These new programs will assist airport operators in providing services offering an equivalent level of safety to that envisioned in the provisions of Subpart 308 while retaining the flexibility to manage the resources they have available more efficiently.

The expected benefits from these amendments to Part III of the CARs include more consistent identification of those airports at which on-site aircraft rescue and firefighting services are necessary; the release of resources earmarked for Subpart 308 provisions to be allocated to improve safety in other areas at the affected airports; and an improvement in the relationship between members of the airport community and Departmental officials which will prepare the way for the introduction of SMS and the initiative addressing airport emergency planning.

Since the provisions of Subpart 308 have not been implemented there will be no cost impact on the Canadian economy from a removal of an existing service.

#### *Summary of Benefits and Costs*

The introduction of explicit criteria for airports which will be required to provide on-site aircraft firefighting services under Subpart 303 will allow a prompt and predictable response to increased traffic requiring the introduction of such services. A process is being introduced in requirements linked to reduced traffic which allows for the suspension of such services at specific sites. Resources will be more efficiently allocated and, thus, be more effective in ensuring emergency protection at airports at which it is most likely to be required. Since the provisions of Subpart 308 have not been implemented there will be no removal of services at any location. The introduction of the provisions for safety management systems at Canadian airports and for site-specific emergency response planning are expected to compensate for the revocation of the provisions in Subpart 308.

On balance, the benefits provided by the improvement of resource allocation and the alleviation of tension among those responsible for the safety of Canadian airports are likely to outweigh any costs resulting from the amendments. These amendments to the CARs are anticipated to have a positive benefit-cost impact.

Les aéroports qui devaient être tenus de fournir un service d'intervention d'urgence en vertu des dispositions de la sous-partie 308 n'ont plus à prévoir les coûts reliés à ces dispositions. Il y a dispense pour ces aéroports de l'exigence d'allouer environ 5 millions \$ pour les coûts d'exploitation annuels à venir. Ces fonds seront disponibles pour l'élaboration de plans fondés sur le rendement spécifiques à chaque aéroport en fonction de la proposition de planification des mesures d'urgence aux aéroports qui sera introduite dans le RAC. Il sera alors possible de répartir plus efficacement les ressources.

Avec la révocation de la sous-partie 308, la tension entre les gestionnaires des aéroports et les fonctionnaires du ministère des Transports devrait diminuer. De meilleures relations de travail permettra aux deux parties de collaborer plus efficacement à l'introduction des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et des nouvelles dispositions réglementaires proposées en matière de planification des mesures d'urgence dans les aéroports. Ces nouveaux programmes aideront les exploitants d'aéroport à fournir des services offrant un niveau de sécurité équivalent à celui prévu en vertu des dispositions de la sous-partie 308 tout en accordant la flexibilité requise pour gérer les ressources disponibles de la manière la plus efficace possible.

Les avantages prévus de ces modifications apportées à la Partie III du RAC comprennent une identification plus uniforme des aéroports auxquels des services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs sur place sont nécessaires; le dégagement des ressources réservées aux dispositions de la sous-partie 308 qui pourront servir à améliorer la sécurité dans d'autres domaines aux aéroports touchés, et une amélioration des relations entre les gestionnaires des aéroports et les fonctionnaires du ministère en vue de l'introduction des systèmes de gestion de la sécurité et des initiatives relatives à la planification des interventions d'urgence aux aéroports.

Étant donné que les dispositions de la sous-partie 308 n'avaient pas été mises en œuvre, il n'y aura pas de répercussion financière sur l'économie canadienne reliée au retrait d'un service existant.

#### *Sommaire des avantages et coûts*

L'introduction de critères explicites pour les aéroports qui seront tenus de fournir des services de lutte contre les incendies d'aéronefs sur place en vertu de la sous-partie 303 offrira une solution rapide et prévisible aux augmentations de trafic qui justifient l'introduction de tels services. Parmi ces critères, une procédure concernant la diminution de trafic est mise en place, ce qui permettra la suspension de ces services à des emplacements spécifiques. Les ressources seront réparties de façon plus efficace. Par conséquent, les exploitants d'aéroports seront en mesure d'offrir une protection plus efficace pour les situations d'urgence où une telle protection sera sans doute le plus nécessaire. Puisque les dispositions de la sous-partie 308 n'avaient pas été mises en œuvre, il n'y aura suppression de services en aucun endroit. L'introduction des dispositions relatives aux systèmes de gestion de la sécurité aux aéroports canadiens et à la planification de l'intervention d'urgence spécifique à chaque emplacement devrait compenser les effets de la révocation des dispositions de la sous-partie 308.

Dans l'ensemble, les avantages fournis par une meilleure répartition des ressources et par une diminution de la tension entre les personnes responsables d'assurer la sécurité aux aéroports canadiens vont sans doute contrebalancer les coûts découlant des modifications proposées. On prévoit donc que ces modifications apportées au RAC devraient avoir un impact positif en matière d'avantages par rapport aux coûts.

**Consultation**

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and III)* were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I on December 3, 2005. One comment was received. The commentator objected to establishing any level of total emplanements and deplanements as sole criterion for the provision of aircraft rescue and fire fighting. The commentator recommended that aircraft rescue and fire fighting be required to be provided at all airports with commercial operations under Subpart 704 *Commuter Operations* or Subpart 705 *Airline Operations*, whether those operations comprise passenger or cargo flights. No revisions to these amendments are considered necessary as a consequence of the issues raised in the comment. The introduction of provisions for safety management systems at Canadian airports and for site-specific emergency response planning is expected to provide a level of emergency response at each airport commensurate with the efficient allocation of resources.

The introduction of Subpart 308 was extensively consulted with industry stakeholders. A summary of these consultations can be found in the *Canada Gazette*, Part II, Vol. 136, No. 13, June 19, 2002 or at the Transport Canada, Regulatory Services' website<sup>6</sup>. Because of the adamantly held polarized positions and resulting lack of consensus with respect to the provisions contained in Subpart 308 even after extensive consultation, Departmental officials did not feel additional Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) Technical Committee consultations with respect to any of these provisions would be productive. Therefore, consultation on these *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and III)* was limited to separate discussions with various stakeholder representatives. Meetings were held between senior Departmental officials in February 2005 with the representatives of the Air Transport Association of Canada (ATAC) and of the Canadian Airports Council (CAC). Further discussions took place between senior officials and representatives of the CAC and the Regional Community Airports Coalition of Canada (RCACC) in March 2005.

Interested parties were informed of the intention to pre-publish these amendments by means of a letter which was sent in June 2005 to members of the CARAC Aerodromes and Airports (A & A) Technical Committee informing them of the proposal and of the intention to pre-publish it in the *Canada Gazette*, Part I. A list of the recipients is provided in the Appendix to this Regulatory Impact Analysis Statement. As is standard CARAC Secretariat practice, copies of the information pre-published in the *Canada Gazette*, Part I were provided to all members of the Technical Committee immediately following the public presentation in the *Canada Gazette*, Part I.

<sup>6</sup> <http://www.tc.gc.ca/civilaviation/Regserv/menu.htm>

**Consultations**

Les dispositions du présent *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et III)* ont fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 3 décembre 2005. Un commentaire a été reçu. Le commentateur s'opposait à ce que l'établissement d'un niveau établi en fonction du nombre total d'embarquements et de débarquements soit le seul critère en matière de fourniture de services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs. Le commentateur recommandait d'exiger la fourniture de services de sauvetage et de lutte contre les incendies à tous les aéroports où sont menées des activités commerciales en application de la sous-partie 704 *Exploitation d'un service aérien de navette* ou de la sous-partie 705 *Exploitation d'une entreprise de transport aérien*, dans le cas de toute activité comportant des vols de passagers ou de fret. Aucune révision de ces modifications n'est jugée nécessaire suite aux questions soulevées dans ce commentaire. Il est considéré que l'introduction des dispositions relatives aux systèmes de gestion de la sécurité aux aéroports canadiens ainsi que celles relatives à la planification par site spécifique de l'intervention d'urgence offre à chaque aéroport un niveau de services d'intervention d'urgence qui tient compte d'une répartition efficace des ressources.

L'introduction de la sous-partie 308 a fait l'objet d'intenses consultations auprès des intervenants de l'industrie. On trouvera un résumé de ces consultations dans la *Gazette du Canada* Partie II, Vol. 136, N° 13, en date du 19 juin 2002 ou sur le site Web des Services de réglementation de Transports Canada<sup>6</sup>. Compte tenu des positions diamétralement opposées et de l'absence de consensus en regard des dispositions contenues dans la sous-partie 308, et ce, même après d'importantes consultations, les fonctionnaires du ministère ont considéré qu'il ne serait pas productif pour le Comité technique du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) de poursuivre les consultations sur ces dispositions. Par conséquent, les consultations sur ce *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et III)* ont été limitées à des discussions séparées auprès de divers représentants des parties intéressées. Des réunions ont été tenues en février 2005 entre les hauts fonctionnaires du ministère et des représentants de l'Association du transport aérien du Canada (ATAC), ainsi que du Conseil des aéroports du Canada (CAC). D'autres discussions ont eu lieu en mars 2005 entre des cadres et des représentants du CAC et de la Regional Community Airports Coalition of Canada (RCACC).

Les parties intéressées ont été informées de l'intention de procéder à une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I des présentes modifications à l'aide d'une lettre qui a été envoyée au mois de juin 2005 aux membres du Comité technique – Aéroports et aéroports (A et A) du CCRAC. Une liste des personnes et des organismes à qui la lettre a été envoyée est jointe en annexe au présent Résumé de l'étude d'impact de la réglementation. Conformément à la pratique habituelle du Secrétariat du CCRAC, des copies de l'information contenue dans la publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I ont été fournies à tous les membres du Comité technique immédiatement après la présentation publique dans la *Gazette du Canada* Partie I.

<sup>6</sup> <http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/Servreg/menu.htm>

**Compliance and Enforcement**

These amendments to the CAR will be enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, through suspension or cancellation of a Canadian aviation document or through judicial action introduced by way of summary conviction as per section 7.3 of the *Aeronautics Act*.

**Contact**

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

**Respect et exécution**

L'exécution des modifications du RAC se fera par l'intermédiaire de l'imposition d'amendes en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, de la suspension ou de l'annulation de documents d'aviation canadiens ou bien au moyen d'une demande en justice introduite par procédure sommaire en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

**Personne-ressource**

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

**APPENDIX**

Abbotsford Airport  
Aero Club of Canada  
Aéroport de Québec (Jean-Lesage) Inc.  
Aéroport de St-Léonard  
Aéroport de Val d'Or  
Aéroport Exécutif Gatineau-Ottawa  
Aéroport International de Montréal-Dorval  
Aéroports de Montréal (ADM)  
Air Canada  
Air Canada Jazz Service Inc.  
Air Canada Pilots Association  
Air Canada Regional Airlines  
Air Line Pilots Association International (ALPA)  
Air Passenger Safety Group  
Airport Management Conference of Ontario  
Airports Consulting Associates – Canada  
Air Research Technology Inc.  
Air Services Australia  
Air Transport Association of America  
Air Transport Association of Canada  
Alberta Fire Commissioner  
Alberta Transportation  
Alstom Canada Inc.  
AON Reed Stenhouse Inc.  
APS Aviation, Inc.  
Arbour Aviation Services Inc.  
Association des gens de l'air du Québec  
Association québécoise des transporteurs aériens inc.  
ATCO Airports Ltd.  
Atlantic Canada Airport Association  
Aviation Alberta  
Aviation International, Guelph Airpark  
Bathurst Regional Airport Commission

**ANNEXE**

Abbotsford Airport  
Aéro Club du Canada  
Aéroport de Québec (Jean-Lesage) Inc.  
Aéroport de Sept-Îles  
Aéroport de St-Léonard  
Aéroport de Val d'Or  
Aéroport exécutif Gatineau-Ottawa  
Aéroport international de Montréal-Dorval  
Aéroports de Montréal (ADM)  
Air Canada  
Air Canada Jazz Service Inc.  
Air Canada Regional Airlines  
Air Line Pilots Association International (ALPA)  
Air Passenger Safety Group  
Air Research Technology Inc.  
Air Services Australia  
Air Transport Association of America  
Airport Management Conference of Ontario  
Airports Consulting Associates – Canada  
Alberta Fire Commissioner  
Alberta Transportation  
Alstom Canada Inc.  
AON Reed Stenhouse Inc.  
APS Aviation, Inc.  
Arbour Aviation Services Inc.  
Association canadienne des chefs de pompiers  
Association canadienne du contrôle du trafic aérien  
Association civile de recherche et de sauvetage aériens  
Association des constructeurs d'avions expérimentaux du Canada  
Association des gens de l'air du Québec  
Association des pilotes d'Air Canada  
Association du transport aérien du Canada  
Association internationale des pompiers

BPR  
 British Columbia Aviation Council  
 British Columbia Ministry of Transportation  
 CAE Civil Aviation Training  
 Calgary Airport Authority  
 Campbell River Airport  
 Canadian Airport Fire Protection  
 Canadian Airports Council  
 Canadian Air Traffic Control Association  
 Canadian Association of Fire Chiefs  
 Canadian Auto Workers (CAW)  
 Canadian Aviation Institute  
 Canadian Helicopters Ltd.  
 Canadian Owners and Pilots Association  
 Canadian Union of Public Employees  
 CargoJet  
 Central Mountain Air  
 Centre international de formation aéroport de Mirabel  
 Charlo Airport Commission Inc.  
 Charlottetown Airport Authority Inc.  
 City of Timmins  
 Civil Air Search and Rescue Association  
 Civil Aviation Authority – Jamaica  
 Civil Aviation Tribunal  
 Clarke, Ken R.  
 Council of Canadian Fire Marshalls and Fire Commissioners  
 Counselling Services Ltd.  
 County of Lethbridge Airport  
 Dawson Creek Airport  
 Deer Lake Regional Airport  
 Department of National Defence  
 Dessau-Soprin Inc.  
 District of Campbell River  
 Dryden Regional Airport  
 Edmonton Regional Airports Authority  
 Experimental Aircraft Association – Canadian Council  
 Federation of Canadian Municipalities  
 Fire Cross Consultant Inc.  
 First Air  
 Gagne, Neil  
 Gamble-Lerchner, Katheryn  
 Georgian College  
 Gnatiuk, Don  
 Gouvernement du Québec  
 Government of Manitoba  
 Government of New Brunswick  
 Government of Newfoundland  
 Government of Nova Scotia  
 Government of Nunavut  
 Government of the Northwest Territories  
 Government of Ontario  
 Government of Prince Edward Island  
 Government of Saskatchewan  
 Association québécoise des transporteurs aériens Inc.  
 ATCO Airports Ltd.  
 Atlantic Canada Airport Association  
 Autorité aéroportuaire de l’Aéroport international MacDonal-  
 Cartier-Ottawa  
 Autorité aéroportuaire du Grand Toronto  
 Autorité de l’aviation civile de la Jamaïque  
 Aviation Alberta  
 Aviation International, Guelph Airpark  
 Bathurst Regional Airport Commission  
 BPR  
 British Columbia Aviation Council  
 British Columbia Ministry of Transportation  
 Bureau de la sécurité des transports du Canada  
 CAE Civil Aviation Training  
 Calgary Airport Authority  
 Campbell River Airport  
 Canadian Airport Fire Protection  
 Canadian Airports Council  
 Canadian Aviation Institute  
 Canadian Helicopters Ltd.  
 Canadian Owners and Pilots Association  
 CargoJet  
 Central Mountain Air  
 Centre international de formation aéroport de Mirabel  
 Charlo Airport Commission Inc.  
 Charlottetown Airport Authority Inc.  
 City of Timmins  
 Clarke, Ken R.  
 Conseil international des associations de propriétaires et pilotes  
 d’aéronefs  
 Council of Canadian Fire Marshalls and Fire Commissioners  
 Counselling Services Ltd.  
 County of Lethbridge Airport  
 Dawson Creek Airport  
 Deer Lake Regional Airport  
 Dessau-Soprin Inc.  
 District of Campbell River  
 Dryden Regional Airport  
 Edmonton Regional Airport Authority  
 Fédération canadienne des municipalités  
 Fire Cross Consultant Inc.  
 First Air  
 G. Y. Sebstyan & Assoc. Ltd.  
 Gagne, Neil  
 Gamble-Lerchner, Katheryn  
 Georgian College  
 Gnatiuk, Don  
 Gouvernement de l’Île-du-Prince-Édouard  
 Gouvernement de l’Ontario  
 Gouvernement de la Nouvelle-Écosse  
 Gouvernement de la Saskatchewan  
 Gouvernement de Terre-Neuve

Government of Yukon  
 Greater Fredericton Airport Authority Inc.  
 Greater Toronto Airport Authorities  
 Greater Victoria Marine Air Safety Society  
 Grey Owl Aviation Consultants  
 G. Y. Sebstyan & Assoc. Ltd.  
 Halifax International Airport Authority  
 Hamilton International Airport  
 Harmony Airways  
 Helicopter Association of Canada  
 International Association of Airport Executives  
 International Association of Fire Fighters  
 International Council of Aircraft Owners and Pilots Associations  
 Intervistas  
 Iqualuit Airport  
 John G. Diefenbaker Airport (Saskatoon) Airport Authority  
 Keewatin Air  
 Kelowna International Airport  
 Kingston (Norman Rogers) Airport  
 Langley Flying School Inc.  
 Lindsay & Associates Fire Services Inc.  
 LPS Aviation Inc.  
 Manitoba Aviation Council  
 Marshall Macklin Monaghan  
 Mazowita, Grant  
 Mazur, Al  
 Medicine Hat Municipal Airport  
 Ministère des Transports du Québec  
 Miramichi Airport Commission (1993) Inc.  
 Mission Aviation Fellowship of Canada  
 Morrison Hershfield  
 Muskoka Airport  
 Nanaimo Airport Commission  
 National Fire Protection Association  
 NAV CANADA  
 Niagara District Airport Commission  
 Northern Air Transport Association  
 North Wright Air  
 Olsen, David  
 Oshawa Municipal Airport  
 Ottawa Airport Firefighters Association  
 Ottawa MacDonald Cartier International Airport Authority  
 Powell River Fire Rescue  
 Pryde Shropp McComb, Inc.  
 Qualimetrics, Inc.  
 Ray Rohr Consulting Ltd.  
 Recreational Aircraft Association of Canada  
 Regina Airport Authority  
 Regional Community Airports Coalition of Canada  
 Regional Municipality of Wood Buffalo  
 Saint John Airport Inc.  
 St-John's International Airport  
 Sault College of Applied Arts & Technology

Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest  
 Gouvernement du Manitoba  
 Gouvernement du Nouveau-Brunswick  
 Gouvernement du Nunavut  
 Gouvernement du Québec  
 Gouvernement du Yukon  
 Greater Fredericton Airport Authority Inc.  
 Greater Victoria Marine Air Safety Society  
 Grey Owl Aviation Consultants  
 Halifax International Airport Authority  
 Hamilton International Airport  
 Harmony Airways  
 Helicopter Association of Canada  
 International Association of Airport Executives  
 Intervistas  
 Iqualuit Airport  
 John G. Diefenbaker Airport (Saskatoon) Airport Authority  
 Keewatin Air  
 Kelowna International Airport  
 Kingston (Norman Rogers) Airport  
 Langley Flying School Inc.  
 Lindsay & Associates Fire Services Inc.  
 LPS Aviation Inc.  
 Manitoba Aviation Council  
 Marshall Macklin Monaghan  
 Mazowita, Grant  
 Mazur, Al  
 Medicine Hat Municipal Airport  
 Ministère de la Défense nationale  
 Ministère des Transports du Québec  
 Miramichi Airport Commission (1993) Inc.  
 Mission Aviation Fellowship of Canada  
 Morrison Hershfield  
 Muskoka Airport  
 Nanaimo Airport Commission  
 National Fire Protection Association  
 NAV CANADA  
 Niagara District Airport Commission  
 North Wright Air  
 Northern Air Transport Association  
 Olsen, David  
 Oshawa Municipal Airport  
 Ottawa Airport Firefighters Association  
 Powell River Fire Rescue  
 Pryde Shropp McComb, Inc.  
 Qualimetrics, Inc.  
 Ray Rohr Consulting Ltd.  
 Regina Airport Authority  
 Regional Community Airports Coalition of Canada  
 Regional Municipality of Wood Buffalo  
 Réseau aéronefs amateur Canada  
 Saint John Airport Inc.  
 Sault College of Applied Arts & Technology

Sault Ste Marie Airport  
Scott, Jack  
Sept-Iles Airport  
Serco Aviation Services Inc.  
SMS Aviation Safety Inc.  
Stars Aviation Canada Inc.  
Statistics Canada  
Stewart & Associates SMS Ltd.  
Sydney Airport Authority  
Teamsters Canada  
Thunder Bay International Airports Authority Inc.  
Timmins Airport  
Tom Brenan Aviation Academy  
Town of Wabush  
Townsend, Mark  
Transport 2000  
Transportation Safety Board of Canada  
Tristar Electric Inc.  
Ultralight Pilots Association of Canada  
Union of Canadian Transportation Employees  
URSA International  
Vancouver Airport Services  
Vancouver International Airport Authority  
Vector 360 Consulting Inc.  
Victoria Airport Authority  
Victoria Harbour Residents Association  
Warner McAfee Inc.  
Waterloo Regional Airports  
WestJet Airlines Ltd.  
Windsor Ontario Airport  
Winnipeg Airports Authority Inc.  
Zip

Sault Ste Marie Airport  
Scott, Jack  
Serco Aviation Services Inc.  
SMS Aviation Safety Inc.  
Stars Aviation Canada Inc.  
Statistique Canada  
Stewart & Associates SMS Ltd.  
St-John's International Airport  
Sydney Airport Authority  
Syndicat canadien de la fonction publique  
Teamsters Canada  
Thunder Bay International Airports Authority Inc.  
Timmins Airport  
Tom Brenan Aviation Academy  
Town of Wabush  
Townsend, Mark  
Transport 2000  
Travailleurs et travailleuses canadien(ne)s de l'automobile  
(TCA-Canada)  
Tribunal de l'aviation civile  
Tristar Electric Inc.  
Ultralight Pilots Association of Canada  
Union canadienne des employés des transports  
URSA International  
Vancouver Airport Services  
Vancouver International Airport Authority  
Vector 360 Consulting Inc.  
Victoria Airport Authority  
Victoria Harbour Residents Association  
Warner McAfee Inc.  
Waterloo Regional Airports  
WestJet Airlines Ltd.  
Windsor Ontario Airport  
Winnipeg Airports Authority Inc.  
Zip

Registration  
SOR/2006-87 May 5, 2006

CANADA PETROLEUM RESOURCES ACT

**Regulations Amending the Frontier Lands Petroleum Royalty Regulations (Miscellaneous Program)**

P.C. 2006-331 May 5, 2006

Whereas, pursuant to subsection 107(2) of the *Canada Petroleum Resources Act*<sup>a</sup>, a copy of the proposed *Regulations Amending the Frontier Lands Petroleum Royalty Regulations (Miscellaneous Program)*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 19, 2005 and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Indian Affairs and Northern Development and the Minister of Natural Resources with respect to the proposed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development and the Minister of Natural Resources, pursuant to section 74 and subsection 107(1) of the *Canada Petroleum Resources Act*<sup>a</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Frontier Lands Petroleum Royalty Regulations (Miscellaneous Program)*.

**REGULATIONS AMENDING THE FRONTIER LANDS PETROLEUM ROYALTY REGULATIONS (MISCELLANEOUS PROGRAM)**

AMENDMENTS

**1. Paragraph (c) of the definition “adjusted gross revenues” in subsection 2(1) of the *Frontier Lands Petroleum Royalty Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

(c) the absolute value equal to the adjusted cumulative cost base of the interest holder in relation to the project in respect of that month, if the adjusted cumulative cost base has a negative value; (*revenus bruts rajustés*)

**2. Paragraph 9(4)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) the result obtained by subtracting 1 from the ratio that the inflation index for the month bears to the inflation index for the immediately preceding month, and

**3. Subsection 16(1) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

**16.** (1) Pour l’application de l’article 56 de la Loi, le taux d’intérêt pour une période donnée est celui prescrit aux termes de la partie XLIII du *Règlement de l’impôt sur le revenu*.

**4. Paragraphs 17(a) and (b) of the English version of the Regulations are replaced by the following:**

(a) a periodic royalty return is, for every month or part of a month during which the return remains unfiled, an amount

Enregistrement  
DORS/2006-87 Le 5 mai 2006

LOI FÉDÉRALE SUR LES HYDROCARBURES

**Règlement correctif visant le Règlement sur les redevances relatives aux hydrocarbures provenant des terres domaniales**

C.P. 2006-331 Le 5 mai 2006

Attendu que, conformément au paragraphe 107(2) de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*<sup>a</sup>, le projet de règlement intitulé *Règlement correctif visant le Règlement sur les redevances relatives aux hydrocarbures provenant des terres domaniales*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 19 novembre 2005 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Ressources naturelles et au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et du ministre des Ressources naturelles et en vertu de l’article 74 et du paragraphe 107(1) de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement sur les redevances relatives aux hydrocarbures provenant des terres domaniales*, ci-après.

**RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT LE RÈGLEMENT SUR LES REDEVANCES RELATIVES AUX HYDROCARBURES PROVENANT DES TERRES DOMANIALES**

MODIFICATIONS

**1. L’alinéa c) de la définition de « revenus bruts rajustés », au paragraphe 2(1) du *Règlement sur les redevances relatives aux hydrocarbures provenant des terres domaniales*<sup>1</sup>, est remplacé par ce qui suit :**

c) s’il est négatif, le coût de base cumulatif rajusté de l’indivisaire à l’égard du projet pour le mois, exprimé en valeur absolue. (*adjusted gross revenues*)

**2. L’alinéa 9(4)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) le résultat obtenu lorsque 1 est soustrait du rapport de l’indice d’inflation pour le mois en cause sur celui du mois précédent;

**3. Le paragraphe 16(1) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**16.** (1) Pour l’application de l’article 56 de la Loi, le taux d’intérêt pour une période donnée est celui prescrit aux termes de la partie XLIII du *Règlement de l’impôt sur le revenu*.

**4. Les alinéas 17a) et b) de la version anglaise du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(a) a periodic royalty return is, for every month or part of a month during which the return remains unfiled, an amount

<sup>a</sup> R.S., c. 36 (2nd Supp.)

<sup>1</sup> SOR/92-26

<sup>a</sup> L.R., ch. 36 (2<sup>e</sup> suppl.)

<sup>1</sup> DORS/92-26

equal to 5% of the prescribed royalty, the payment of which is due on the same day by which the return is required to be filed; and

(b) an annual royalty return is, for every month or part of a month during which the return remains unfiled, an amount equal to 5% of the amount of any prescribed royalty, the payment of which was due during the year to which the return relates, that remains unpaid on the day by which the return is required to be filed.

COMING INTO FORCE

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

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT**

*(This statement is not part of the Regulations.)*

**Description**

This Miscellaneous Amendment amends the *Frontier Lands Petroleum Royalty Regulations*. The above mentioned regulation is being amended in order to address the comments received from the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations. The amendments are related to legal and second language correspondence issues.

The first and second amendments correct wording in subsection 2(1) from “absolute amount” to “absolute value” and in subsection 9(4) the phrase “subtracting 1” was added. These corrections ensure that the determinations used to establish royalties are mathematically correct.

The third amendment ensures that the French and English versions of subsection 16(1) are consistent. In reference to the prescribed rates of interest for “any period” by the *Income Tax Regulations*, the English version would not require amendment if the policy was to change, while the French version would require amendment. At the date these Regulations were promulgated this difference would not have been significant. To ensure that differences do not arise in the future the French version will be amended to include “any period”.

The fourth amendment makes a correction to the English version, changing the word “unfilled” to “unfiled” in two places. This provides the correct wording to allow for an interest penalty to be added to a royalty return for any period in which the royalty return has not been filed.

The Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations had also questioned wording in Schedule I, paragraph 2(f) of these Regulations as to whether their expressed understanding of the policy intent was correct. The Department had responded that the Committee’s understanding of this provision was the intent desired when the regulation was drafted. This section provides that “a cost or expense resulting from any act or omission that constitutes a breach of any federal, provincial or municipal law” is not an allowed capital cost or operating cost of a project. This has the effect of not allowing these costs to be included in the determination of royalties.

equal to 5% of the prescribed royalty, the payment of which is due on the same day by which the return is required to be filed; and

(b) an annual royalty return is, for every month or part of a month during which the return remains unfiled, an amount equal to 5% of the amount of any prescribed royalty, the payment of which was due during the year to which the return relates, that remains unpaid on the day by which the return is required to be filed.

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**

Le règlement correctif modifie le *Règlement sur les redevances relatives aux hydrocarbures provenant des terres domaniales*. On modifie ce règlement pour donner suite aux commentaires formulés par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation. Les modifications concernent des questions juridiques et des questions liées à la correspondance en langue seconde.

Les première et deuxième modifications consistent à remplacer au paragraphe 2(1) l'expression « le montant en valeur absolue » par l'expression « la valeur absolue » et à ajouter au paragraphe 9(4) l'expression « soustraire 1 ». Ces corrections visent à assurer l'exactitude mathématique des déterminations utilisées pour établir les redevances.

La troisième modification vise à assurer la cohérence des versions française et anglaise du paragraphe 16(1). Dans la version anglaise, il est question des taux d'intérêt prescrits pour n'importe quelle période aux termes du *Règlement de l'impôt sur le revenu*; si la politique changeait, il ne serait pas nécessaire de modifier ce paragraphe. Par contre, la version française nécessiterait une modification, puisque l'expression « pour n'importe quelle période » n'en fait pas partie. Au moment de la promulgation du règlement, cette différence avait peu d'importance. Pour veiller à ce qu'elle ne prenne pas plus d'importance à l'avenir, on ajoutera à la version française l'expression « pour n'importe quelle période ».

La quatrième modification consiste à corriger la version anglaise en remplaçant le mot « unfilled » par le mot « unfiled » à deux endroits. Cette formulation exacte permettra d'ajouter une pénalité d'intérêt à une déclaration de redevances pour n'importe quelle période pour laquelle la déclaration n'est pas produite.

Le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation s'est aussi demandé s'il comprenait bien l'intention stratégique de l'alinéa 2f) de l'annexe I du règlement. Le ministère a répondu que la compréhension qu'ont les membres du Comité de cette disposition correspondait à l'intention visée au moment de la rédaction du règlement. Ce paragraphe indique que « les coûts ou dépenses résultant de tout acte ou omission qui constitue une violation d'une législation fédérale, provinciale ou municipale » ne sont pas des coûts en capital déductibles ni des frais d'exploitation déductibles du projet. Ces coûts ne peuvent donc pas être intégrés au calcul des redevances.

***Alternatives***

Since these amendments are related to legal and second language correspondence issues, there is no alternative to amending these Regulations.

***Consultation***

This Regulation was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 19, 2005 and no comments were received.

***Contact***

Mr. Michael S. Hnetka  
Natural Resources Canada  
Energy Policy Sector  
580 Booth Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0E4  
Telephone: (613) 992-2916

***Solutions envisagées***

Comme ces modifications concernent des questions juridiques et des questions liées à la correspondance en langue seconde, il n'y a pas d'autres solutions que de modifier le règlement.

***Consultations***

Ce règlement a été publié au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 19 novembre 2005 et aucune observation n'a été reçue.

***Personne-ressource***

M. Michael S. Hnetka  
Ressources naturelles Canada  
Secteur de la politique énergétique  
580, rue Booth  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0E4  
Téléphone : (613) 992-2916

Registration  
SOR/2006-88 May 8, 2006

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

**Special Appointment Regulations, No. 2006-12**

P.C. 2006-355 May 8, 2006

Whereas, pursuant to subsection 20(1) of the *Public Service Employment Act*<sup>a</sup>, the Public Service Commission has decided that it is neither practicable nor in the best interests of the public service to apply that Act, with the exception of sections 111 to 122, to Arthur J. Carty on his appointment to the position of National Science Advisor to the Minister of Industry, and while employed in that position, and wishes to exclude Arthur J. Carty from the application of that Act, with the exception of sections 111 to 122, on his appointment to the position of National Science Advisor to the Minister of Industry, and while employed in that position;

And whereas, pursuant to section 21 of the *Public Service Employment Act*<sup>a</sup>, the Public Service Commission recommends that the Governor in Council make the annexed *Special Appointment Regulations, No. 2006-12*;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council,  
(a) on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 20(1) of the *Public Service Employment Act*<sup>a</sup>, hereby approves the exclusion that the Public Service Commission wishes to make of Arthur J. Carty from the application of that Act, with the exception of sections 111 to 122, on his appointment to the position of National Science Advisor to the Minister of Industry, and while employed in that position; and  
(b) on the recommendation of the Prime Minister and the Public Service Commission, pursuant to section 21 of the *Public Service Employment Act*<sup>a</sup>, hereby makes the annexed *Special Appointment Regulations, No. 2006-12*.

**SPECIAL APPOINTMENT REGULATIONS, NO. 2006-12**

GENERAL

1. The Governor in Council may appoint Arthur J. Carty to the position of National Science Advisor to the Minister of Industry, to hold office during pleasure.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on May 8, 2006.

Enregistrement  
DORS/2006-88 Le 8 mai 2006

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

**Règlement n° 2006-12 portant affectation spéciale**

C.P. 2006-355 Le 8 mai 2006

Attendu que, conformément au paragraphe 20(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*<sup>a</sup>, la Commission de la fonction publique estime qu'il est difficilement réalisable et contraire aux intérêts de la fonction publique d'appliquer cette loi, à l'exception des articles 111 à 122, à Arthur J. Carty lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de conseiller national en matière de sciences auprès du ministre de l'Industrie, et souhaite exempter ce dernier de l'application de cette loi, à l'exception des articles 111 à 122, lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de conseiller national en matière de sciences auprès du ministre de l'Industrie;

Attendu que, en vertu de l'article 21 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*<sup>a</sup>, la Commission de la fonction publique recommande que la gouverneure en conseil prenne le *Règlement n° 2006-12 portant affectation spéciale*, ci-après,

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

a) sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 20(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*<sup>a</sup>, agréé l'exemption de l'application de cette loi, à l'exception des articles 111 à 122, que souhaite accorder la Commission de la fonction publique à Arthur J. Carty lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de conseiller national en matière de sciences auprès du ministre de l'Industrie;

b) sur recommandation du premier ministre et de la Commission de la fonction publique et en vertu de l'article 21 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*<sup>a</sup>, prend le *Règlement n° 2006-12 portant affectation spéciale*, ci-après.

**RÈGLEMENT N° 2006-12 PORTANT  
AFFECTATION SPÉCIALE**

DISPOSITION GÉNÉRALE

1. Le gouverneur en conseil peut nommer Arthur J. Carty au poste de conseiller national en matière de sciences auprès du ministre de l'Industrie, à titre amovible.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 8 mai 2006.

<sup>a</sup> S.C. 2003, c. 22, ss. 12 and 13

<sup>a</sup> L.C. 2003, ch. 22, art. 12 et 13

Registration  
SI/2006-68 May 17, 2006

AN ACT TO AMEND CERTAIN ACTS IN RELATION TO  
FINANCIAL INSTITUTIONS

**Order Fixing April 27, 2006 as the Date of the  
Coming into Force of Certain Provisions of the Act**

P.C. 2006-236 April 27, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 453 of *An Act to amend certain Acts in relation to financial institutions*, assented to on November 25, 2005, being chapter 54 of the Statutes of Canada, 2005, hereby fixes April 27, 2006 as the day on which the definition of “minor” in subsection 1(2), sections 4 to 10, subsection 14(2), sections 15, 33 to 35 and 42 to 49, 52, 70, 74 to 81 and 83 to 88, 101, 104 to 106 and 113 to 119, 122, 127, 132 to 137 and 139, subsection 140(2), sections 143 to 148, subsection 152(2), sections 153, 172, 179 to 186, 189 and 200 to 210, the definition of “minor” in subsection 214(2), sections 218 to 222, 226, 227, 246 to 249 and 256 to 264, 267, 285, 289 to 295, 298 to 301, 304 to 309, 328 to 330, 337 to 343, 346, 347, 352 and 357 to 366, the definition of “minor” in subsection 368(2), sections 371 to 375, subsection 379(2), sections 380, 398 to 400, 407 to 414, 417, 435 and 439 to 451 of that Act come into force.

**EXPLANATORY NOTE**

*(This note is not part of the Order.)*

The Order fixes April 27, 2006 as the day on which certain provisions of *An Act to amend certain Acts in relation to financial institutions* come into force. Those provisions amend certain Acts governing federal financial institutions. They make changes to the corporate governance framework of banks, bank holding companies, insurance companies, insurance holding companies, trust and loan companies and cooperative credit associations to bring the Acts governing those institutions up to the standards adopted in 2001 for business corporations in the *Canada Business Corporations Act* that are appropriate for financial institutions and adapted to the financial institutions context, and update certain governance standards that are unique to financial institutions.

Enregistrement  
TR/2006-68 Le 17 mai 2006

LOI MODIFIANT CERTAINES LOIS RELATIVES AUX  
INSTITUTIONS FINANCIÈRES

**Décret fixant au 27 avril 2006 la date d'entrée en  
vigueur de certaines dispositions de la Loi**

C.P. 2006-236 Le 27 avril 2006

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 453 de la *Loi modifiant certaines lois relatives aux institutions financières*, sanctionnée le 25 novembre 2005, chapitre 54 des Lois du Canada (2005), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 27 avril 2006 la date d'entrée en vigueur de la définition de « mineur » au paragraphe 1(2), des articles 4 à 10, du paragraphe 14(2), des articles 15, 33 à 35 et 42 à 49, 52, 70, 74 à 81 et 83 à 88, 101, 104 à 106 et 113 à 119, 122, 127, 132 à 137 et 139, du paragraphe 140(2), des articles 143 à 148, du paragraphe 152(2), des articles 153, 172, 179 à 186, 189 et 200 à 210, de la définition de « mineur » au paragraphe 214(2), des articles 218 à 222, 226, 227, 246 à 249 et 256 à 264, 267, 285, 289 à 295, 298 à 301, 304 à 309, 328 à 330 et 337 à 343, 346, 347, 352 et 357 à 366, de la définition de « mineur » au paragraphe 368(2), des articles 371 à 375, du paragraphe 379(2), des articles 380, 398 à 400, 407 à 414, 417, 435 et 439 à 451 de cette loi.

**NOTE EXPLICATIVE**

*(La présente note ne fait pas partie du décret.)*

Le décret fixe au 27 avril 2006 l'entrée en vigueur de certaines dispositions de la *Loi modifiant certaines lois relatives aux institutions financières*. Ces dispositions ont pour objet de modifier certaines lois régissant les institutions financières de juridiction fédérale. Elles modifient le cadre de gouvernance institutionnelle des banques, des sociétés de portefeuille bancaires, des sociétés d'assurances, des sociétés de portefeuille d'assurances, des sociétés de fiducie et de prêt et des associations coopératives de crédit pour adapter les lois régissant ces institutions aux normes pertinentes qui ont été adoptées en 2001 pour les sociétés visées par la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Certaines normes exclusives à la gouvernance des institutions financières sont aussi modifiées.

Registration  
SI/2006-69 May 17, 2006

TERRITORIAL LANDS ACT

**Reservation to the Crown Waiver Order  
(Hay River, N.W.T.)**

P.C. 2006-246 April 28, 2006

Her 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 annexed schedule lying within 30.48 m (100 feet) of the ordinary high water mark along the shoreline of Hay River, in the Northwest Territories, be included in the grant of those lands.

SCHEDULE

The whole of Lot 626, Group 814, in the Town of Hay River, in the Northwest Territories, as that lot is shown on a plan of survey of record number 55497 in the Canada Lands Surveys Records at Ottawa, a copy of which is filed in the Land Titles Office for the Northwest Territories Land Registration District at Yellowknife under number 497.

**EXPLANATORY NOTE**

*(This note is not part of the Order.)*

The Order waives the reservation to the Crown of certain territorial lands, as described in the schedule, lying within 30.48 m (100 feet) of the ordinary high water mark along the west shoreline of Hay River, in the Northwest Territories.

Enregistrement  
TR/2006-69 Le 17 mai 2006

LOI SUR LES TERRES TERRITORIALES

**Décret sur la renonciation aux terres réservées  
à la Couronne (rivière Hay, T.N.-O.)**

C.P. 2006-246 Le 28 avril 2006

Sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'alinéa 13b) de la *Loi sur les terres territoriales*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil ordonne que toutes les parties des terres décrites à l'annexe ci-après se trouvant à l'intérieur de la zone de 30,48 mètres (100 pieds) mesurée à partir de la laisse des hautes eaux ordinaires le long de la rive de la rivière Hay, dans les Territoires du Nord-Ouest, soient incluses dans toute cession de ces terres.

ANNEXE

La totalité du lot 626, groupe 814, dans la ville de Hay River, dans les Territoires du Nord-Ouest, ce lot étant indiqué sur le plan d'arpentage numéro 55497 des Archives d'arpentage des terres du Canada, à Ottawa, dont une copie a été versée aux dossiers du bureau des titres de biens-fonds de la circonscription d'enregistrement des Territoires du Nord-Ouest, à Yellowknife, sous le numéro 497.

**NOTE EXPLICATIVE**

*(La présente note ne fait pas partie du décret.)*

Le décret prévoit la renonciation à la réserve dont bénéficie la Couronne dans le cas de certaines terres territoriales décrites à l'annexe et qui se trouvent à l'intérieur de la zone de 30,48 mètres (100 pieds) mesurée à partir de la laisse des hautes eaux ordinaires, le long de la rive ouest de la rivière Hay, dans les Territoires du Nord-Ouest.

Registration  
SI/2006-70 May 17, 2006

Enregistrement  
TR/2006-70 Le 17 mai 2006

AN ACT TO AMEND THE TELECOMMUNICATIONS ACT

LOI MODIFIANT LA LOI SUR LES TÉLÉCOMMUNICATIONS

**Order Fixing June 30, 2006 as the Date of the Coming into Force of the Act**

**Décret fixant au 30 juin 2006 la date d'entrée en vigueur de la Loi**

P.C. 2006-249 April 28, 2006

C.P. 2006-249 Le 28 avril 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to section 3 of *An Act to amend the Telecommunications Act*, assented to on November 25, 2005, being chapter 50 of the Statutes of Canada, 2005, hereby fixes June 30, 2006 as the day on which that Act comes into force.

Sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu de l'article 3 de la *Loi modifiant la Loi sur les télécommunications*, sanctionnée le 25 novembre 2005, chapitre 50 des Lois du Canada (2005), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 30 juin 2006 la date d'entrée en vigueur de cette loi.

**EXPLANATORY NOTE**

**NOTE EXPLICATIVE**

*(This note is not part of the Order.)*

*(La présente note ne fait pas partie du décret.)*

The Order fixes June 30, 2006 as the day on which *An Act to amend the Telecommunications Act* comes into force.

Le décret fixe au 30 juin 2006 la date d'entrée en vigueur de la *Loi modifiant la Loi sur les télécommunications* (la « Loi »).

That Act amends the *Telecommunications Act* ("the Act") to permit the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission to administer databases for the purpose of its power under section 41 of the Act, namely the power to prohibit or regulate the use by any person of the telecommunications facilities of a Canadian carrier for the provision of unsolicited telecommunications to the extent that the Commission considers it necessary to prevent undue inconvenience or nuisance, giving due regard to freedom of expression.

La Loi modifie la *Loi sur les télécommunications* afin de permettre au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes de gérer des banques de données en vue d'exercer le pouvoir prévu à l'article 41 de cette loi, à savoir le pouvoir d'interdire ou de réglementer, dans la mesure qu'il juge nécessaire — compte tenu de la liberté d'expression — pour prévenir tous inconvénients anormaux, l'utilisation par qui que ce soit des installations de télécommunication de toute entreprise canadienne en vue de la fourniture de télécommunications non sollicitées.

That Act also establishes an administrative monetary penalty for the contravention of prohibitions or requirements of the Commission under that section.

En outre, la Loi prévoit des pénalités pour toute contravention ou tout manquement à une mesure prise par le Conseil au titre de cet article.

Registration  
SI/2006-71 May 17, 2006

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

**Order Designating the Commission of Inquiry into the Investigation of the Bombing of Air India Flight 182 as a Department and the Prime Minister as Appropriate Minister**

P.C. 2006-295 May 1, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, hereby

(a) pursuant to paragraph (b)<sup>a</sup> of the definition “department” in section 2 of the *Financial Administration Act*, designates the Commission of Inquiry into the Investigation of the Bombing of Air India Flight 182 as a department for the purposes of that Act; and

(b) pursuant to paragraph (b)<sup>b</sup> of the definition “appropriate Minister” in section 2 of the *Financial Administration Act*, designates the Prime Minister as the appropriate Minister with respect to the Commission referred to in paragraph (a).

Enregistrement  
TR/2006-71 Le 17 mai 2006

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

**Décret désignant la Commission d'enquête relative aux mesures d'investigation prises à la suite de l'attentat à la bombe commis contre le vol 182 d'Air India comme ministère et chargeant le premier ministre de l'administration de cette Commission**

C.P. 2006-295 Le 1<sup>er</sup> mai 2006

Sur recommandation du premier ministre, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil :

a) en vertu de l'alinéa b)<sup>a</sup> de la définition de « ministère » à l'article 2 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, désigne la Commission d'enquête relative aux mesures d'investigation prises à la suite de l'attentat à la bombe commis contre le vol 182 d'Air India comme ministère pour l'application de cette loi;

b) en vertu de l'alinéa b)<sup>b</sup> de la définition de « ministre compétent » à l'article 2 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, charge le premier ministre de l'administration de la Commission visée à l'alinéa a).

<sup>a</sup> S.C. 1992, c. 1, s. 69(3)

<sup>b</sup> S.C. 1992, c. 1, s. 69(1)

<sup>a</sup> L.C. 1992, ch. 1, par. 69(3)

<sup>b</sup> L.C. 1992, ch. 1, par. 69(1)

Registration  
SI/2006-72 May 17, 2006

PUBLIC SERVICE REARRANGEMENT AND TRANSFER OF  
DUTIES ACT

**Order Transferring from the Privy Council Office  
to the Department of Industry the Control and  
Supervision of the National Science Advisor  
Secretariat**

P.C. 2006-354 May 8, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph 2(a)<sup>a</sup> of the *Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act*, hereby transfers from the Privy Council Office to the Department of Industry the control and supervision of the portion of the federal public administration within the Privy Council Office known as the National Science Advisor Secretariat, effective May 8, 2006.

Enregistrement  
TR/2006-72 Le 17 mai 2006

LOI SUR LES RESTRUCTURATIONS ET LES TRANSFERTS  
D'ATTRIBUTIONS DANS L'ADMINISTRATION PUBLIQUE

**Décret transférant du Bureau du Conseil privé au  
ministère de l'Industrie la responsabilité à l'égard  
du Secrétariat du conseiller national des sciences**

C.P. 2006-354 Le 8 mai 2006

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa 2a)<sup>a</sup> de la *Loi sur les restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil transfère du Bureau du Conseil privé au ministère de l'Industrie la responsabilité à l'égard du secteur de l'administration publique fédérale connu, au sein du Bureau du Conseil privé, sous le nom de Secrétariat du conseiller national des sciences. Cette mesure prend effet le 8 mai 2006.

<sup>a</sup> S.C. 2003, c. 22, s. 207

<sup>a</sup> L.C. 2003, ch. 22, art. 207

**TABLE OF CONTENTS**    **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**  
**SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)**

Registration No.	P.C. 2006	Department	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2006-73	240	Transport	Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations.....	318
SOR/2006-74	244	Finance	Regulations Amending the Charges for Services Provided by the Office of the Superintendent of Financial Institutions Regulations 2002.....	329
SOR/2006-75	247	Industry	Regulations Amending the Canada Business Corporations Regulations, 2001.....	333
SOR/2006-76	248	Industry	Regulations Amending the Electricity and Gas Inspection Regulations .....	337
SOR/2006-77	250	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, VI, and VII) .....	343
SOR/2006-78	251	Transport	Region of Waterloo International Airport Zoning Regulations.....	378
SOR/2006-79	255	Foreign Affairs Finance	Order Amending the Agence de la Francophonie and the Institut de l'énergie et de l'environnement de la Francophonie Privileges and Immunities Order (Miscellaneous Program).....	394
SOR/2006-80	296	Prime Minister	Order Amending the Schedule to the Canada Evidence Act.....	396
SOR/2006-81	297	Prime Minister	Order Amending the Schedule to the Security of Information Act.....	397
SOR/2006-82	298	Prime Minister Public Service Commission	Special Appointment Regulations No. 2006-10.....	398
SOR/2006-83	302	Prime Minister Public Service Commission	Special Appointment Regulations No. 2006-11.....	399
SOR/2006-84	304	Finance	Order Amending the Schedule to the Customs Tariff, 2006-2.....	400
SOR/2006-85	329	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and III).....	406
SOR/2006-86	330	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and III).....	423
SOR/2006-87	331	Indian Affairs and Northern Development	Regulations Amending the Frontier Lands Petroleum Royalty Regulations (Miscellaneous Program).....	436
SOR/2006-88	355	Prime Minister Public Service Commission	Special Appointment Regulations No. 2006-12.....	439
SI/2006-68	236	Finance	Order Fixing April 27, 2006 as the Date of the Coming into Force of Certain Provisions of An Act to amend certain Acts in relation to financial institutions .....	440
SI/2006-69	246	Indian Affairs and Northern Development	Reservation to the Crown Waiver Order (Hay River, N.W.T.).....	441
SI/2006-70	249	Industry	Order Fixing June 30, 2006 as the Date of the Coming into Force of An Act to amend the Telecommunications Act.....	442
SI/2006-71	295	Prime Minister	Order Designating the Commission of Inquiry into the Investigation of the Bombing of Air India Flight 182 as a Department and the Prime Minister as Appropriate Minister .....	443
SI/2006-72	354	Prime Minister	Order Transferring from the Privy Council Office to the Department of Industry the Control and Supervision of the National Science Advisor Secretariat.....	444

**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
Agence de la Francophonie and the Institut de l'énergie et de l'environnement de la Francophonie Privileges and Immunities Order (Miscellaneous Program) — Order Amending.....	SOR/2006-79	28/04/06	394	
Foreign Missions and International Organizations Act				
Atlantic Pilotage Authority Regulations — Regulations Amending.....	SOR/2006-73	28/04/06	318	
Pilotage Act				
Canada Business Corporations Regulations, 2001 — Regulations Amending.....	SOR/2006-75	28/04/06	333	
Canada Business Corporations Act				
Canadian Aviation Regulations (Parts I and III) — Regulations Amending.....	SOR/2006-85	05/05/06	406	
Aeronautics Act				
Canadian Aviation Regulations (Parts I and III) — Regulations Amending.....	SOR/2006-86	05/05/06	423	
Aeronautics Act				
Canadian Aviation Regulations (Parts I, VI, and VII) — Regulations Amending.....	SOR/2006-77	28/04/06	343	
Aeronautics Act				
Charges for Services Provided by the Office of the Superintendent of Financial Institutions Regulations 2002 — Regulations Amending.....	SOR/2006-74	28/04/06	329	
Office of the Superintendent of Financial Institutions Act				
Electricity and Gas Inspection Regulations — Regulations Amending.....	SOR/2006-76	28/04/06	337	
Electricity and Gas Inspection Act				
Frontier Lands Petroleum Royalty Regulations (Miscellaneous Program) — Regulations Amending.....	SOR/2006-87	05/05/06	436	
Canada Petroleum Resources Act				
Order Designating the Commission of Inquiry into the Investigation of the Bombing of Air India Flight 182 as a Department and the Prime Minister as Appropriate Minister.....	SI/2006-71	17/05/06	443	n
Financial Administration Act				
Order Fixing April 27, 2006 as the Date of the Coming into Force of Certain Provisions of the Act.....	SI/2006-68	17/05/06	440	n
Financial institutions (An Act to amend certain Acts in relation )				
Order Fixing June 30, 2006 as the Date of the Coming into Force of the Act.....	SI/2006-70	17/05/06	442	n
Telecommunications Act — An Act to amend				
Order Transferring from the Privy Council Office to the Department of Industry the Control and Supervision of the National Science Advisor Secretariat.....	SI/2006-72	17/05/06	444	n
Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act				
Region of Waterloo International Airport Zoning Regulations.....	SOR/2006-78	28/04/06	378	n
Aeronautics Act				
Reservation to the Crown Waiver Order (Hay River, N.W.T.).....	SI/2006-69	17/05/06	441	n
Territorial Lands Act				
Schedule to the Canada Evidence Act — Order Amending.....	SOR/2006-80	01/05/06	396	
Canada Evidence Act				
Schedule to the Customs Tariff, 2006-2 — Order Amending.....	SOR/2006-84	04/05/06	400	
Customs Tariff				
Schedule to the Security of Information Act — Order Amending.....	SOR/2006-81	01/05/06	397	
Security of Information Act				
Special Appointment Regulations, No. 2006-10.....	SOR/2006-82	04/05/06	398	n
Public Service Employment Act				
Special Appointment Regulations, No. 2006-11.....	SOR/2006-83	04/05/06	399	n
Public Service Employment Act				
Special Appointment Regulations, No. 2006-12.....	SOR/2006-88	08/05/06	439	n
Public Service Employment Act				



**INDEX DORS: Textes réglementaires (Règlements)****TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**
 Abréviations : e — erratum  
 n — nouveau  
 r — revise  
 a — abroge

Règlements Lois	Enregistrement n°	Date	Page	Commentaires
Administration de pilotage de l'Atlantique — Règlement modifiant le Règlement ... Pilotage (Loi)	<a href="#">DORS/2006-73</a>	28/04/06	318	
Affectation spéciale — Règlement n° 2006-10 ..... Emploi dans la fonction publique (Loi)	<a href="#">DORS/2006-82</a>	04/05/06	398	n
Affectation spéciale — Règlement n° 2006-11 ..... Emploi dans la fonction publique (Loi)	<a href="#">DORS/2006-83</a>	04/05/06	399	n
Affectation spéciale — Règlement n° 2006-12 ..... Emploi dans la fonction publique (Loi)	<a href="#">DORS/2006-88</a>	08/05/06	439	n
Annexe de la Loi sur la preuve au Canada — Décret modifiant ..... Preuve au Canada (Loi)	<a href="#">DORS/2006-80</a>	01/05/06	396	
Annexe de la Loi sur la protection de l'information — Décret modifiant..... Protection de l'information (Loi)	<a href="#">DORS/2006-81</a>	01/05/06	397	
Annexe du Tarif des douanes, 2006-2 — Décret modifiant ..... Tarif des douanes	<a href="#">DORS/2006-84</a>	04/05/06	400	
Aviation canadien (Parties I et III) — Règlement modifiant le Règlement..... Aéronautique (Loi)	<a href="#">DORS/2006-85</a>	05/05/06	406	
Aviation canadien (Parties I et III) — Règlement modifiant le Règlement..... Aéronautique (Loi)	<a href="#">DORS/2006-86</a>	05/05/06	423	
Aviation canadien (Parties I, VI, et VII) — Règlement modifiant le Règlement ..... Aéronautique (Loi)	<a href="#">DORS/2006-77</a>	28/04/06	343	
Décret designant la Commission d'enquête relative aux mesures d'investigation prises à la suite de l'attentat à la bombe commis contre le vol 182 d'Air India comme ministre et chargeant le premier ministre de l'administration de cette Commission ..... Gestion des finances publiques (Loi)	<a href="#">TR/2006-71</a>	17/05/06	443	n
Décret fixant au 27 avril 2006 la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la Loi ..... Institutions financières (Loi modifiant certaines lois relatives)	<a href="#">TR/2006-68</a>	17/05/06	440	n
Décret fixant au 30 juin 2006 la date d'entrée en vigueur de la Loi..... Télécommunications (Loi modifiant la Loi)	<a href="#">TR/2006-70</a>	17/05/06	442	n
Décret transférant du Bureau du Conseil privé au ministère de l'Industrie la responsabilité à l'égard du Secrétariat du conseiller national des sciences..... Restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique (Loi)	<a href="#">TR/2006-72</a>	17/05/06	444	n
Droits à payer pour les services du Bureau du surintendant des institutions financières — Règlement modifiant le Règlement de 2002 ..... Bureau du surintendant des institutions financières (Loi)	<a href="#">DORS/2006-74</a>	28/04/06	329	
Inspection de l'électricité et du gaz — Règlement modifiant le Règlement..... Inspection de l'électricité et du gaz (Loi)	<a href="#">DORS/2006-76</a>	28/04/06	337	
Privilèges et immunités de l'Agence de la Francophonie et de l'Institut de l'énergie et de l'environnement de la Francophonie — Décret correctif visant le Décret ... Missions étrangères et les organisations internationales (Loi)	<a href="#">DORS/2006-79</a>	28/04/06	394	
Redevances relatives aux hydrocarbures provenant des terres domaniales — Règlement correctif visant le Règlement..... Hydrocarbures (Loi fédérale)	<a href="#">DORS/2006-87</a>	05/05/06	436	
Renonciation aux terres réservées à la Couronne (rivière Hay, T.N.-O.) — Décret... Terres territoriales (Loi)	<a href="#">TR/2006-69</a>	17/05/06	441	n
Sociétés par actions de régime fédéral (2001) — Règlement modifiant le Règlement ..... Sociétés par actions (Loi canadienne)	<a href="#">DORS/2006-75</a>	28/04/06	333	
Zonage de l'aéroport international de la région de Waterloo — Règlement ..... Aéronautique (Loi)	<a href="#">DORS/2006-78</a>	28/04/06	378	n



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Government of Canada Publications  
Public Works and Government Services  
Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S5

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Publications du gouvernement du Canada  
Travaux publics et Services gouvernementaux  
Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S5