

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part II

## Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, SEPTEMBER 20, 2006

OTTAWA, LE MERCREDI 20 SEPTEMBRE 2006

Statutory Instruments 2006

Textes réglementaires 2006

SOR/2006-191 to 203 and SI/2006-111

DORS/2006-191 à 203 et TR/2006-111

Pages 1134 to 1306

Pages 1134 à 1306

### 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/2006-191 August 29, 2006

NUCLEAR SAFETY AND CONTROL ACT

**Regulations Amending the Nuclear Security  
Regulations**

P.C. 2006-792 August 29, 2006

Enregistrement  
DORS/2006-191 Le 29 août 2006

LOI SUR LA SÛRETÉ ET LA RÉGLEMENTATION  
NUCLÉAIRES

**Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité  
nucléaire**

C.P. 2006-792 Le 29 août 2006

(PUBLISHED AS AN EXTRA ON SEPTEMBER 7, 2006)

(PUBLIÉ EN ÉDITION SPÉCIALE LE 7 SEPTEMBRE 2006)

Registration  
SOR/2006-192 August 29, 2006

PILOTAGE ACT

**Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations**

P.C. 2006-793 August 29, 2006

Whereas the Great Lakes Pilotage Authority, pursuant to subsection 34(1)<sup>a</sup> of the *Pilotage Act*, published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 20, 2006, a copy of the proposed *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*, substantially in the form set out in the annexed Regulations;

And whereas one notice of objection to the proposed Regulations was filed with the Canadian Transportation Agency pursuant to subsection 34(2)<sup>b</sup> of the *Pilotage Act* and the Agency will make an investigation of the proposed charges in order to make a recommendation to the Great Lakes Pilotage Authority pursuant to subsection 35(1)<sup>c</sup> of that Act;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*, made on June 9, 2006 by the Great Lakes Pilotage Authority.

**REGULATIONS AMENDING THE GREAT LAKES PILOTAGE TARIFF REGULATIONS**

**PART 1  
AMENDMENTS**

**1. The portion of item 1 of the table to subsection 3(2) of the *Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*<sup>1</sup> in column 3 is replaced by the following:**

Column 3	
Item	Weighting Factor
1.	1.08

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

**1. (1)** Subject to subsection (2), the basic charge for a passage, other than a movage, through International District No. 1 or any part thereof and its contiguous waters is \$15.08 for each kilometre (\$25.09 for each statute mile), plus \$335 for each lock transited.

**(2)** The minimum and maximum basic charges for a through trip through International District No. 1 and its contiguous waters are \$733 and \$3,217, respectively.

<sup>a</sup> S.C. 1998, c. 10, s. 150  
<sup>b</sup> S.C. 1996, c. 10, s. 251(2)  
<sup>c</sup> S.C. 1998, c. 10, s. 151  
<sup>1</sup> SOR/84-253; SOR/96-409

Enregistrement  
DORS/2006-192 Le 29 août 2006

LOI SUR LE PILOTAGE

**Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs**

C.P. 2006-793 Le 29 août 2006

Attendu que, conformément au paragraphe 34(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration de pilotage des Grands Lacs a publié dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 20 mai 2006, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*, conforme en substance au texte ci-après;

Attendu qu'un avis d'opposition au projet de règlement a été déposé auprès de l'Office des transports du Canada conformément au paragraphe 34(2)<sup>b</sup> de la *Loi sur le pilotage* et que celui-ci fera une enquête sur les droits proposés en vue de faire une recommandation à l'Administration de pilotage des Grands Lacs conformément au paragraphe 35(1)<sup>c</sup> de cette loi,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*, ci-après, pris le 9 juin 2006 par l'Administration de pilotage des Grands Lacs.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES TARIFS DE PILOTAGE DES GRANDS LACS**

**PARTIE 1  
MODIFICATIONS**

**1. Le passage de l'article 1 du tableau du paragraphe 3(2) du *Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*<sup>1</sup> figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 3	
Article	Coefficient de pondération
1.	1,08

**2. (1) Les paragraphes 1(1) à (4) de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**1. (1)** Sous réserve du paragraphe (2), le droit de base à payer pour une traversée, à l'exception d'un déplacement, via la circonscription internationale n° 1 ou une partie de celle-ci et ses eaux limitrophes est de 15,08 \$ le kilomètre (25,09 \$ le mille terrestre), plus 335 \$ pour chaque écluse franchie.

**(2)** Le droit de base à payer pour un voyage direct via la circonscription internationale n° 1 et ses eaux limitrophes est d'au moins 733 \$ et d'au plus 3 217 \$.

<sup>a</sup> L.C. 1998, ch. 10, art. 150  
<sup>b</sup> L.C. 1996, ch. 10, par. 251(2)  
<sup>c</sup> L.C. 1998, ch. 10, art. 151  
<sup>1</sup> DORS/84-253; DORS/96-409

(3) The basic charge for a moorage in International District No. 1 and its contiguous waters is \$1,103.

(4) If a ship, during its passage through the Welland Canal, docks or undocks for any reason other than instructions given by The St. Lawrence Seaway Management Corporation, the basic charge is \$44 for each kilometre (\$72.90 for each statute mile), plus \$272 for each lock transited, with a minimum charge of \$906.

**(2) The portion of items 1 to 15 of the table to subsection 1(5) of Schedule I to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
1.	
(a)	1,672
(b)	1,672
2.	1,787
3.	1,055
4.	3,108
5.	1,787
6.	1,294
7.	3,603
8.	2,320
9.	1,787
10.	1,055
11.	2,339
12.	2,339
13.	1,816
14.	1,055
15.	1,294

**(3) The portion of items 1 to 4 of the table to subsection 1(6) of Schedule I to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
1.	2,062
2.	1,727
3.	776
4.	776

**3. (1) The portion of items 1 and 2 of the table to subsection 2(1) of Schedule I to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
1.	
(a)	691
(b)	688
(c)	415
2.	
(a)	658
(b)	529
(c)	397

(3) Le droit de base à payer pour un déplacement dans la circonscription internationale n° 1 et ses eaux limitrophes est de 1 103 \$.

(4) Si, au cours de son passage dans le canal Welland, un navire accoste à un quai ou y appareille pour toute autre raison que des instructions données par la Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, le droit de base à payer est de 44 \$ le kilomètre (72,90 \$ le mille terrestre), plus 272 \$ pour chaque écluse franchie, le droit minimal étant de 906 \$.

**(2) Le passage des articles 1 à 15 du tableau du paragraphe 1(5) de l'annexe I du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
1.	
a)	1 672
b)	1 672
2.	1 787
3.	1 055
4.	3 108
5.	1 787
6.	1 294
7.	3 603
8.	2 320
9.	1 787
10.	1 055
11.	2 339
12.	2 339
13.	1 816
14.	1 055
15.	1 294

**(3) Le passage des articles 1 à 4 du tableau du paragraphe 1(6) de l'annexe I du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
1.	2 062
2.	1 727
3.	776
4.	776

**3. (1) Le passage des articles 1 et 2 du tableau du paragraphe 2(1) de l'annexe I du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
1.	
a)	691
b)	688
c)	415
2.	
a)	658
b)	529
c)	397

**(2) Subsection 2(3) of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:**

(3) The basic charge for pilotage services consisting of a lockage and a movage between Buffalo and any point on the Niagara River below the Black Rock Lock is \$1,351.

**4. Subsections 3(1) and (2) of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:**

3. (1) Subject to subsections (2) and (3), if, for the convenience of a ship, a pilot is detained after the end of the pilot's assignment or during an interruption of the passage of the ship through designated waters or contiguous waters, an additional basic charge of \$62 is payable for each hour or part of an hour that the pilot is detained.

(2) The maximum basic charge under subsection (1) for any 24-hour period is \$974.

**5. Section 4 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:**

4. (1) Subject to subsection (2), if the departure or movage of a ship to which a pilot has been assigned is delayed for the convenience of the ship for more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$62 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour of that delay.

(2) The maximum basic charge under subsection (1) for any 24-hour period is \$974.

**6. Subsections 5(1) to (3) of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:**

5. (1) If a request for pilotage services is cancelled after the pilot reports for duty at the designated boarding point, the basic charge is \$1,306.

(2) Subject to subsection (3), if a request for pilotage services is cancelled more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, in addition to the basic charge set out in subsection (1), a basic charge of \$62 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time the pilot reports and the time of cancellation.

(3) The maximum basic charge payable under subsection (2) for any 24-hour period is \$974.

**7. Subsections 7(1) and (2) of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:**

7. (1) If a pilot is unable to board a ship at the normal boarding point and, to board it, must travel beyond the area for which the pilot's services are requested, the basic charge of \$377 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period during which the pilot is away from the normal boarding point.

(2) If a pilot is carried on a ship beyond the area for which the pilot's services are requested, the basic charge of \$377 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period before the pilot is returned to the place where the pilot normally would have disembarked.

**8. The portion of items 1 to 4 of the table to section 1 of Schedule II to the Regulations in columns 2 and 3 is replaced by the following:**

**(2) Le paragraphe 2(3) de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(3) Le droit de base à payer pour les services de pilotage comportant un éclusage et un déplacement entre Buffalo et tout point sur la rivière Niagara en aval de l'écluse Black Rock est de 1 351 \$.

**4. Les paragraphes 3(1) et (2) de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

3. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), si, pour les besoins du navire, un pilote est retenu à la fin de son affectation ou durant une interruption de la traversée du navire dans des eaux désignées ou dans des eaux limitrophes, le droit de base supplémentaire à payer est de 62 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure pendant laquelle le pilote est retenu.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 974 \$ par période de 24 heures.

**5. L'article 4 de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

4. (1) Sous réserve du paragraphe (2), si le départ ou le déplacement d'un navire auquel a été affecté un pilote est, pour les besoins du navire, retardé de plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 62 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure du retard.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 974 \$ par période de 24 heures.

**6. Les paragraphes 5(1) à (3) de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

5. (1) Si une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 1 306 \$.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), si une demande de services de pilotage est annulée plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, est à payer, en plus du droit de base prévu au paragraphe (1), un droit de base de 62 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre le moment où le pilote s'est présenté à son poste et le moment où la demande est annulée.

(3) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (2) est de 974 \$ par période de 24 heures.

**7. Les paragraphes 7(1) et (2) de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

7. (1) Si un pilote ne peut monter à bord d'un navire à son point d'embarquement habituel et s'il doit, pour ce faire, voyager au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés, le droit de base à payer est de 377 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins durant laquelle le pilote est absent de son point d'embarquement habituel.

(2) Si un pilote est transporté par un navire au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés, le droit de base à payer est de 377 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins qui précède le retour du pilote à l'endroit où il aurait normalement débarqué.

**8. Le passage des articles 1 à 4 du tableau de l'article 1 de l'annexe II du même règlement figurant dans les colonnes 2 et 3 est remplacé par ce qui suit :**

	Column 2	Column 3
Item	Basic Charge (\$)	Minimum Basic Charge (\$)
1.	3,425	N/A
2.	15.73 for each kilometre (26.18 for each statute mile), plus 437 for each lock transited	882
3.	614	N/A
4.	1,320	N/A

**9. Subsections 4(1) and (2) of Schedule II to the Regulations are replaced by the following:**

4. (1) Subject to subsections (2) and (3), if, for the convenience of a ship, a pilot is detained after the end of the pilot's assignment or during an interruption of the passage of the ship through the Cornwall District, an additional basic charge of \$115 is payable for each hour or part of an hour that the pilot is detained.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$1,762.

**10. Section 5 of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:**

5. (1) Subject to subsection (2), if the departure or movage of a ship to which a pilot has been assigned is delayed for the convenience of the ship for more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, the basic charge payable for each hour or part of an hour, including the first hour, of that delay is \$115.

(2) The maximum basic charge under subsection (1) for any 24-hour period is \$1,762.

**11. (1) Subsection 6(1) of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:**

6. (1) If a request for pilotage services is cancelled after the pilot reports for duty at the designated boarding point, the basic charge is \$1,306.

**(2) Subsection 6(3) of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:**

(3) The maximum basic charge under subsection (2) for any 24-hour period is \$1,762.

**12. The portion of items 1 and 2 of the table to section 1 of Schedule III to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

	Column 2
Item	Basic Charge (\$)
1.	995
2.	695

**PART 2**

**AMENDMENTS EFFECTIVE JANUARY 1, 2007**

**13. The table to subsection 3(2) of the Regulations is replaced by the following:**

	Colonne 2	Colonne 3
Article	Droit de base (\$)	Droit de base minimal (\$)
1.	3 425	S/O
2.	15,73 le kilomètre (26,18 le mille terrestre), plus 437 pour chaque écluse franchie	882
3.	614	S/O
4.	1 320	S/O

**9. Les paragraphes 4(1) et (2) de l'annexe II du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

4. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), si, pour les besoins du navire, un pilote est retenu après la fin de son affectation ou durant une interruption de la traversée de la circonscription de Cornwall, le droit de base supplémentaire à payer est de 115 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure pendant laquelle le pilote est retenu.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 1 762 \$ par période de 24 heures.

**10. L'article 5 de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

5. (1) Sous réserve du paragraphe (2), si le départ ou le déplacement d'un navire auquel a été affecté un pilote est, pour les besoins du navire, retardé de plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 115 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure de retard.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 1 762 \$ par période de 24 heures.

**11. (1) Le paragraphe 6(1) de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

6. (1) Si une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 1 306 \$.

**(2) Le paragraphe 6(3) de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(3) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (2) est de 1 762 \$ par période de 24 heures.

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

	Colonne 2
Article	Droit de base (\$)
1.	995
2.	695

**PARTIE 2**

**MODIFICATIONS ENTRANT EN VIGUEUR  
LE 1<sup>ER</sup> JANVIER 2007**

**13. Le tableau du paragraphe 3(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

TABLE

Column 1	Column 2	Column 3	
Item	Location	Pilotage Unit	Weighting Factor
1.	Anywhere	Not more than 159	1.15
2.	Anywhere	More than 159 but not more than 189	1.30
3.	Anywhere	More than 189 but not more than 219	1.45
4.	Anywhere other than the Port of Churchill	More than 219	1.45
5.	The Port of Churchill	More than 219 but not more than 249	1.60
6.	The Port of Churchill	More than 249 but not more than 279	1.75
7.	The Port of Churchill	More than 279 but not more than 309	1.90
8.	The Port of Churchill	More than 309 but not more than 339	2.05
9.	The Port of Churchill	More than 339 but not more than 369	2.20
10.	The Port of Churchill	More than 369 but not more than 399	2.35
11.	The Port of Churchill	More than 399 but not more than 429	2.50
12.	The Port of Churchill	More than 429 but not more than 459	2.65
13.	The Port of Churchill	More than 459	2.80

**14. (1) Subsections 1(1) to (4) of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:**

1. (1) Subject to subsection (2), the basic charge for a passage, other than a moveage, through International District No. 1 or any part thereof and its contiguous waters is \$15.45 for each kilometre (\$25.72 for each statute mile), plus \$343 for each lock transited.

(2) The minimum and maximum basic charges for a through trip through International District No. 1 and its contiguous waters are \$751 and \$3,297, respectively.

(3) The basic charge for a moveage in International District No. 1 and its contiguous waters is \$1,131.

(4) If a ship, during its passage through the Welland Canal, docks or undocks for any reason other than instructions given by The St. Lawrence Seaway Management Corporation, the basic charge is \$45 for each kilometre (\$74.72 for each statute mile), plus \$279 for each lock transited, with a minimum charge of \$929.

**(2) The portion of items 1 to 15 of the table to subsection 1(5) of Schedule I to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Item	Column 2
Item	Basic Charge (\$)
1.	
(a)	1,714
(b)	1,714
2.	1,832
3.	1,081
4.	3,186
5.	1,832

TABLEAU

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	
Article	Emplacement	Unité de pilotage	Coefficient de pondération
1.	À tout endroit	D'au plus 159	1,15
2.	À tout endroit	Plus de 159 mais d'au plus 189	1,30
3.	À tout endroit	Plus de 189 mais d'au plus 219	1,45
4.	À tout endroit, sauf au port de Churchill	Plus de 219	1,45
5.	Au port de Churchill	Plus de 219 mais d'au plus 249	1,60
6.	Au port de Churchill	Plus de 249 mais d'au plus 279	1,75
7.	Au port de Churchill	Plus de 279 mais d'au plus 309	1,90
8.	Au port de Churchill	Plus de 309 mais d'au plus 339	2,05
9.	Au port de Churchill	Plus de 339 mais d'au plus 369	2,20
10.	Au port de Churchill	Plus de 369 mais d'au plus 399	2,35
11.	Au port de Churchill	Plus de 399 mais d'au plus 429	2,50
12.	Au port de Churchill	Plus de 429 mais d'au plus 459	2,65
13.	Au port de Churchill	Plus de 459	2,80

**14. (1) Les paragraphes 1(1) à (4) de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

1. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le droit de base à payer pour une traversée, à l'exception d'un déplacement, via la circonscription internationale n° 1 ou une partie de celle-ci et ses eaux limitrophes est de 15,45 \$ le kilomètre (25,72 \$ le mille terrestre), plus 343 \$ pour chaque écluse franchie.

(2) Le droit de base à payer pour un voyage direct via la circonscription internationale n° 1 et ses eaux limitrophes est d'au moins 751 \$ et d'au plus 3 297 \$.

(3) Le droit de base à payer pour un déplacement dans la circonscription internationale n° 1 et ses eaux limitrophes est de 1 131 \$.

(4) Si, au cours de son passage dans le canal Welland, un navire accoste à un quai ou y appareille pour toute autre raison que des instructions données par la Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, le droit de base à payer est de 45 \$ le kilomètre (74,72 \$ le mille terrestre), plus 279 \$ pour chaque écluse franchie, le droit minimal étant de 929 \$.

**(2) Le passage des articles 1 à 15 du tableau du paragraphe 1(5) de l'annexe I du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Article	Colonne 2
Article	Droit de base (\$)
1.	
(a)	1 714
(b)	1 714
2.	1 832
3.	1 081
4.	3 186
5.	1 832

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
6.	1,326
7.	3,693
8.	2,378
9.	1,832
10.	1,081
11.	2,397
12.	2,397
13.	1,861
14.	1,081
15.	1,326

**(3) The portion of items 1 to 4 of the table to subsection 1(6) of Schedule I to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
1.	2,114
2.	1,770
3.	795
4.	795

**15. (1) The portion of items 1 and 2 of the table to subsection 2(1) of Schedule I to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
1.	
(a)	708
(b)	705
(c)	425
2.	
(a)	674
(b)	542
(c)	407

**(2) Subsection 2(3) of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:**

(3) The basic charge for pilotage services consisting of a lockage and a movage between Buffalo and any point on the Niagara River below the Black Rock Lock is \$1,385.

**16. Subsections 3(1) and (2) of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:**

**3. (1)** Subject to subsections (2) and (3), if, for the convenience of a ship, a pilot is detained after the end of the pilot's assignment or during an interruption of the passage of the ship through designated waters or contiguous waters, an additional basic charge of \$64 is payable for each hour or part of an hour that the pilot is detained.

(2) The maximum basic charge under subsection (1) for any 24-hour period is \$998.

**17. Section 4 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:**

**4. (1)** Subject to subsection (2), if the departure or movage of a ship to which a pilot has been assigned is delayed for the convenience of the ship for more than one hour after the pilot reports for

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
6.	1 326
7.	3 693
8.	2 378
9.	1 832
10.	1 081
11.	2 397
12.	2 397
13.	1 861
14.	1 081
15.	1 326

**(3) Le passage des articles 1 à 4 du tableau du paragraphe 1(6) de l'annexe I du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
1.	2 114
2.	1 770
3.	795
4.	795

**15. (1) Le passage des articles 1 et 2 du tableau du paragraphe 2(1) de l'annexe I du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
1.	
a)	708
b)	705
c)	425
2.	
a)	674
b)	542
c)	407

**(2) Le paragraphe 2(3) de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(3) Le droit de base à payer pour les services de pilotage comportant un éclusage et un déplacement entre Buffalo et tout point sur la rivière Niagara en aval de l'écluse Black Rock est de 1 385 \$.

**16. Les paragraphes 3(1) et (2) de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**3. (1)** Sous réserve des paragraphes (2) et (3), si, pour les besoins du navire, un pilote est retenu à la fin de son affectation ou durant une interruption de la traversée du navire dans des eaux désignées ou dans des eaux limitrophes, le droit de base supplémentaire à payer est de 64 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure pendant laquelle le pilote est retenu.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 998 \$ par période de 24 heures.

**17. L'article 4 de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**4. (1)** Sous réserve du paragraphe (2), si le départ ou le déplacement d'un navire auquel a été affecté un pilote est, pour les besoins du navire, retardé de plus d'une heure après que le pilote



duty at the designated boarding point, a basic charge of \$64 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour of that delay.

(2) The maximum basic charge under subsection (1) for any 24-hour period is \$998.

**18. Subsections 5(1) to (3) of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:**

5. (1) If a request for pilotage services is cancelled after the pilot reports for duty at the designated boarding point, the basic charge is \$1,339.

(2) Subject to subsection (3), if a request for pilotage services is cancelled more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, in addition to the basic charge set out in subsection (1), a basic charge of \$64 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time the pilot reports and the time of cancellation.

(3) The maximum basic charge payable under subsection (2) for any 24-hour period is \$998.

**19. Subsections 7(1) and (2) of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:**

7. (1) If a pilot is unable to board a ship at the normal boarding point and, to board it, must travel beyond the area for which the pilot's services are requested, the basic charge of \$386 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period during which the pilot is away from the normal boarding point.

(2) If a pilot is carried on a ship beyond the area for which the pilot's services are requested, the basic charge of \$386 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period before the pilot is returned to the place where the pilot normally would have disembarked.

**20. The portion of items 1 to 4 of the table to section 1 of Schedule II to the Regulations in columns 2 and 3 are replaced by the following:**

	Column 2	Column 3
Item	Basic Charge (\$)	Minimum Basic Charge (\$)
1.	3,511	N/A
2.	16.12 for each kilometre (26.83 for each statute mile), plus 448 for each lock transited	904
3.	629	N/A
4.	1,353	N/A

**21. Subsections 4(1) and (2) of Schedule II to the Regulations are replaced by the following:**

4. (1) Subject to subsections (2) and (3), if, for the convenience of a ship, a pilot is detained after the end of the pilot's assignment or during an interruption of the passage of the ship through the Cornwall District, an additional basic charge of \$118 is payable for each hour or part of an hour that the pilot is detained.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$1,806.

**22. Section 5 of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:**

s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 64 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure du retard.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 998 \$ par période de 24 heures.

**18. Les paragraphes 5(1) à (3) de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

5. (1) Si une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 1 339 \$.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), si une demande de services de pilotage est annulée plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, est à payer, en plus du droit de base prévu au paragraphe (1), un droit de base de 64 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre le moment où le pilote s'est présenté à son poste et le moment où la demande est annulée.

(3) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (2) est de 998 \$ par période de 24 heures.

**19. Les paragraphes 7(1) et (2) de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

7. (1) Si un pilote ne peut monter à bord d'un navire à son point d'embarquement habituel et s'il doit, pour ce faire, voyager au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés, le droit de base à payer est de 386 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins durant laquelle le pilote est absent de son point d'embarquement habituel.

(2) Si un pilote est transporté par un navire au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés, le droit de base à payer est de 386 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins qui précède le retour du pilote à l'endroit où il aurait normalement débarqué.

**20. Le passage des articles 1 à 4 du tableau de l'article 1 de l'annexe II du même règlement figurant dans les colonnes 2 et 3 est remplacé par ce qui suit :**

	Colonne 2	Colonne 3
Article	Droit de base (\$)	Droit de base minimal (\$)
1.	3 511	S/O
2.	16,12 le kilomètre (26,83 le mille terrestre), plus 448 pour chaque écluse franchie	904
3.	629	S/O
4.	1 353	S/O

**21. Les paragraphes 4(1) et (2) de l'annexe II du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

4. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), si, pour les besoins du navire, un pilote est retenu après la fin de son affectation ou durant une interruption de la traversée de la circonscription de Cornwall, le droit de base supplémentaire à payer est de 118 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure pendant laquelle le pilote est retenu.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 1 806 \$ par période de 24 heures.

**22. L'article 5 de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**5.** (1) Subject to subsection (2), if the departure or movage of a ship to which a pilot has been assigned is delayed for the convenience of the ship for more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, the basic charge payable for each hour or part of an hour, including the first hour, of that delay is \$118.

(2) The maximum basic charge under subsection (1) for any 24-hour period is \$1,806.

**23. (1) Subsection 6(1) of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:**

**6.** (1) If a request for pilotage services is cancelled after the pilot reports for duty at the designated boarding point, the basic charge is \$1,339.

**(2) Subsection 6(3) of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:**

(3) The maximum basic charge under subsection (2) for any 24-hour period is \$1,806.

**24. The portion of items 1 and 2 of the table to section 1 of Schedule III to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
1.	1,020
2.	712

**PART 3**

**COMING INTO FORCE**

**25. (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force on the day on which they are registered.**

**(2) Part 2 of these Regulations comes into force on January 1, 2007.**

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

**Description**

The Great Lakes Pilotage Authority (the Authority) is responsible for administering in the interests of safety, an efficient pilotage service within Canadian waters in the province of Quebec, south of the northern entrance to Saint-Lambert Lock and in and around the provinces of Ontario and Manitoba.

Section 33 of the *Pilotage Act* (the Act) allows the Authority to prescribe tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable, and that permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

In November 2005 and February 2006, the Authority met with the Shipping Federation of Canada (SFC) and communicated with various Canadian tanker operators to discuss measures that would enable the Authority to reduce its reliance on external borrowing and realize a break-even position at the close of the 2006 navigational season.

**5.** (1) Sous réserve du paragraphe (2), si le départ ou le déplacement d'un navire auquel a été affecté un pilote est, pour les besoins du navire, retardé de plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 118 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure de retard.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 1 806 \$ par période de 24 heures.

**23. (1) Le paragraphe 6(1) de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**6.** (1) Si une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 1 339 \$.

**(2) Le paragraphe 6(3) de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(3) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (2) est de 1 806 \$ par période de 24 heures.

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

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
1.	1 020
2.	712

**PARTIE 3**

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**25. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

**(2) La partie 2 du présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007.**

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

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

**Description**

L'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'Administration) est chargée de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes de la province de Québec situées au sud de l'entrée nord de l'écluse Saint-Lambert et dans les eaux intérieures et périphériques des provinces de l'Ontario et du Manitoba.

L'article 33 de la *Loi sur le pilotage* (la Loi) permet à l'Administration de fixer des tarifs de droits de pilotage équitables, raisonnables et propres à assurer son autonomie financière.

En novembre 2005 et en février 2006, l'Administration a rencontré la Fédération maritime du Canada (FMC) et a communiqué avec divers exploitants de pétroliers canadiens pour discuter de mesures qui permettraient à l'Administration de réduire son recours à des emprunts externes et d'atteindre un seuil de rentabilité à la fin de la saison de navigation 2006.

To attain this goal, the Authority stated that it would need to increase its revenues by at least \$800,000. The Authority indicated that it could achieve a break-even position by implementing a 5.5% tariff increase overall or alternatively by addressing the four vessel classifications as set out in items 1 to 4 of the table under subsection 3(2) (Class 1, 2, 3 and 4 respectively) of the *Great Lakes Pilotage Tariff Regulations* (the Regulations), particularly by reducing the number of Class 1 vessels.

During these meetings, the discussions focused on these two alternatives, namely an increase in tariff charges or a readjustment in vessel classification.

The Canadian domestic tanker operators indicated their preference for an overall increase in the tariff charges. They also stated that if any amendment was contemplated relating to vessel classification it should apply to all classes of vessels and not be limited solely to Class 1 vessels.

The SFC, however, rejected any increase in tariff charges and supported an adjustment to Class 1 vessels spread over a two-year period that would provide the Authority with approximately half of what it would need to break even and assist in repaying its loan.

There are presently four classes of vessels within the Great Lakes region, Classes 1 to 4, and these classes are determined by the pilotage units as set out in subsections 3(2) and (3) of the Regulations. To provide for a reduction in the number of Class 1 vessels, it would be necessary to adjust the levels of the pilotage units as set out in Column 2 of Items 1 and 2 of the Table following subsection 3(2). In effect, such an amendment would transfer most of the existing Class 1 vessels to Class 2. This shift would subsequently generate the required revenues by reflecting the actual costs of providing such pilotage services and allow the Authority to establish a break-even position.

During the past four years, the size of vessels trading in the Great Lakes has decreased and it appears that there will be an increase in the number of smaller vessels in the future. Should this trend continue, it will exacerbate the current situation whereby the revenues from Class 1 vessels would not be sufficient to cover the actual costs of providing the pilotage service.

The majority of Canadian domestic tankers are Class 1 vessels and although most are exempt from pilotage, their owners or charterers generally elect to take pilots based on company policy. These tankers usually operate in the St. Lambert – Port Huron corridor within the Great Lakes and an amendment that would transfer most of these tankers to Class 2 vessels would cost their operators an additional \$2,500 per transit.

During the discussions with the SFC and the Canadian tanker operators between November 2005 and February 2006, consensus could not be achieved for an amendment, based on either of the two alternatives, that would provide the Authority with sufficient funding to achieve its goal this year.

On March 15, 2006, the SFC, which represents approximately 90 percent of the users, indicated that it would support a regulatory initiative that provided for a combination of the two alternatives on condition that the amendment would be phased-in over a two-year period.

Pour atteindre son objectif, l'Administration affirme qu'elle a besoin d'augmenter ses revenus d'au moins 800 000 \$. L'Administration a indiqué qu'elle pourrait atteindre un seuil de rentabilité en procédant à une augmentation globale de 5,5 % des tarifs ou en révisant la classification des quatre classes de bâtiments (respectivement les classes 1, 2, 3 et 4), tel que définie aux articles 1 à 4 du tableau sous le paragraphe 3(2) du *Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs* (le règlement) particulièrement en réduisant le nombre de bâtiments de classe 1.

Les discussions tenues dans le cadre de ces réunions portaient sur deux solutions, à savoir une augmentation des tarifs des droits ou un remaniement de la classification des bâtiments.

Les exploitants de pétroliers canadiens ont indiqué qu'ils préféreraient une augmentation globale des tarifs des droits. Ils ont aussi indiqué que si une modification était envisagée au sujet de la classification des bâtiments, elle devait s'appliquer à toutes les classes de bâtiments et pas uniquement aux bâtiments de classe 1.

La FMC a toutefois rejeté tout projet de hausse tarifaire et a appuyé l'idée de remanier la classe 1 en deux ans de manière à laisser l'Administration encaisser environ la moitié des revenus dont elle a besoin pour atteindre un seuil de rentabilité et rembourser son emprunt.

À l'heure actuelle, quatre classes de bâtiments sont exploitées dans la région des Grands Lacs (classe 1 à classe 4); celles-ci sont déterminées par les unités de pilotage précisées dans les paragraphes 3(2) et (3) du règlement. Pour qu'une réduction du nombre de bâtiments de classe 1 soit réalisable, il faudrait réduire le nombre d'unités de pilotage indiquées dans le tableau qui suit le paragraphe 3(2). Une telle modification transférerait la plupart des navires actuels de classe 1 à la classe 2. Ce changement permettrait ultérieurement de produire les revenus requis en tenant compte des coûts réels liés à la prestation de tels services de pilotage et permettrait à l'Administration d'atteindre un seuil de rentabilité.

Au cours des quatre dernières années, la taille des bâtiments exploités dans les Grands Lacs a diminué et il semble qu'à l'avenir le nombre de petits bâtiments augmentera. Si cette tendance se maintient, elle aggravera la situation actuelle dans laquelle les revenus tirés des bâtiments de classe 1 seraient insuffisants pour couvrir les coûts réels liés à la prestation des services de pilotage.

La majorité des pétroliers canadiens sont des bâtiments de classe 1 et même si la plupart d'entre eux sont exemptés du pilotage, leurs propriétaires ou affréteurs choisissent généralement de faire appel à des pilotes conformément à la politique de leur compagnie. Ces pétroliers sont habituellement exploités dans le corridor Saint-Lambert – Port Huron des Grands Lacs. Une modification visant le transfert à la classe 2 de la plupart de ces pétroliers coûterait à leurs exploitants une somme additionnelle de 2 500 \$ par voyage.

Pendant les discussions tenues dans le cadre des réunions avec la FMC et les exploitants de pétroliers canadiens dans l'intervalle entre novembre 2005 et février 2006, on n'a pas pu s'entendre sur une modification, fondée sur les deux solutions, qui fournirait à l'Administration les fonds nécessaires pour atteindre son but cette année.

Le 15 mars 2006, la FMC qui représente 90 p. 100 des utilisateurs, a annoncé qu'elle appuierait un projet de réglementation qui combinerait les deux solutions, à condition que la modification soit étalée sur deux ans.

For 2006, the amendment will provide a 2.5 percent overall increase applicable to all pilotage charges. This increase will affect all three Schedules under section 3, pilotage charges, of the Regulations. In addition to the general increase, the amendment will also provide for an additional 8 percent increase in pilotage charge for Class 1 vessels during 2006. This increase is required due to shift of a significant number of vessels from Class 2 to Class 1.

As of January 1, 2007, the pilotage charges will be increased by an additional overall 2.5 percent. The pilotage charges for Class 1 vessels will also be increased by an additional 7 percent, again for operational reasons, as outline above.

Canadian tanker operators, however, did not support the proposed SFC initiative. They clearly reiterated that they did not wish any readjustment to vessel classification and indicated their preference for an initiative to raise the tariff charges, yet they did not specify the level of the increase.

Recognizing that consensus was still outstanding despite four months of discussions and recognizing the need to address its current financial position, the Authority concluded that it had no alternative other than to make a decision based on the two initiatives.

Mindful of its obligations to ensure a break-even position at the end of the year, to gradually eliminate its debt and reduce its reliance on further short-term borrowing, the Authority has no recourse other than to implement an amendment to reflect the SFC's initiative.

#### **Alternatives**

A retention of the existing tariff rates was a possible option. The Authority, however, rejected this status quo position since its surplus funds are completely exhausted and it has to repay its loan and reduce its reliance on further external borrowing. Consequently, the Authority must increase its revenues to reflect the actual costs of providing various pilotage services and ensure that it achieves a break-even position at the conclusion of the 2006 and 2007 navigational seasons.

This amendment will support the Authority's efforts to ensure financial self-sufficiency while providing a safe and efficient pilotage service in accordance with the Act.

#### **Benefits and Costs**

This amendment, phased-in over a two-year period, addressing both a readjustment in vessel classification and an overall increase in tariff charges, is consistent with the Authority's efforts to raise its charges to reflect the actual costs of providing pilotage services for all vessels.

In 2006, the 8 percent readjustment in classification will generate \$546,000 and the 2.5 percent tariff increase will generate \$370,000 for a total of \$916,000. If pro-rated for a seven-month period, this initiative would generate approximately \$712,000.

In 2007, the remaining 7 percent readjustment in classification will generate \$527,000 and the 2.5 percent tariff increase will generate \$407,000 for a total of \$934,000.

En 2006, la modification donnera lieu à une hausse globale de 2,5 p. 100 qui s'appliquera à tous les tarifs de droits de pilotage. L'augmentation sera applicable aux trois annexes de l'article 3, droits de pilotage, du règlement. En plus de l'augmentation générale, la modification autorisera également une augmentation supplémentaire de 8 p. 100 des droits de pilotage pour les bâtiments de classe 1 pour 2006. Cette hausse est attribuable au grand nombre de bâtiments qui sont passés de la classe 2 à la classe 1.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2007, les droits de pilotage seront de nouveau majorés de 2,5 p. 100. De plus, les droits de pilotage exigés pour les bâtiments de classe 1 subiront une hausse supplémentaire de 7 p. 100, pour les raisons opérationnelles susmentionnées.

Toutefois, les exploitants des pétroliers canadiens n'ont pas appuyé l'initiative proposée par la FMC. Ils ont répété clairement qu'ils ne veulent pas que la classification des bâtiments soit modifiée et qu'ils préfèrent que les tarifs de droits soient augmentés, mais ils n'ont pas quantifié cette augmentation.

Vu que quatre mois de discussion n'ont engendré aucun consensus et que l'Administration doit redresser sa situation financière, elle a conclu qu'elle n'a pas d'autre choix que de prendre une décision en tenant compte seulement des deux initiatives.

Étant donné qu'elle doit atteindre le seuil de rentabilité à la fin de l'année, éliminer sa dette graduellement et moins dépendre des emprunts à court terme, l'Administration ne peut qu'effectuer la modification modelée sur l'initiative proposée par la FMC.

#### **Solutions envisagées**

Le maintien des tarifs actuels était une option possible. Toutefois, l'Administration a rejeté le statu quo étant donné que ses fonds excédentaires sont entièrement épuisés et qu'elle doit rembourser son emprunt et réduire son recours à d'autres emprunts externes. Par conséquent, l'Administration doit augmenter ses revenus pour tenir compte des coûts réels liés à la prestation de divers services de pilotage et atteindre un seuil de rentabilité à la fin des saisons de navigation 2006 et 2007.

Cette modification appuiera les efforts déployés par l'Administration pour assurer son autonomie financière et elle favorisera un service de pilotage sécuritaire et efficace, comme l'exige la Loi.

#### **Avantages et coûts**

La modification exécutée sur deux ans porte sur le remaniement de la classification des bâtiments et sur une augmentation globale des tarifs de droits et elle va dans le sens des efforts déployés par l'Administration pour ramener ses droits à la hauteur des coûts réels de la prestation des services de pilotage pour tous les bâtiments.

En 2006, la hausse de 8 p. 100 applicable aux bâtiments de la classe visée engendrerait des revenus supplémentaires de 546 000 \$ et la hausse de 2,5 p. 100 des tarifs produirait des revenus supplémentaires de 370 000 \$, soit un total de 916 000 \$. En sept mois, cette initiative engendrerait des revenus d'environ 712 000 \$.

En 2007, la hausse de 7 p. 100 applicable aux bâtiments visés produirait des revenus supplémentaires de 527 000 \$ et la nouvelle hausse de 2,5 p. 100 des tarifs produirait des revenus supplémentaires de 407 000 \$, soit un total de 934 000 \$.

This initiative is beneficial in that it will ensure the continued efficiency of the pilotage services while maintaining the present level of pilot numbers as requested by the marine industry. In addition, this increase in revenue will enhance the Authority's ability to operate on a self-sustaining financial basis and reduce its reliance on external borrowing.

#### *Strategic Environmental Assessment*

In accordance with the 1999 *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a Strategic Environmental Assessment (SEA) of this amendment was conducted, in the form of a preliminary scan. The SEA concluded that the amendment is not likely to have important environmental implications.

#### **Consultation**

The Authority consulted with the SFC and various Canadian tanker operators in November 2005, February 2006 and latterly in March 2006 to discuss measures that would allow it to achieve a break-even position at the end of the year and reduce its reliance on external borrowing.

Despite focusing on the two alternatives, namely a proposed overall increase in tariff charges vis-à-vis a readjustment in vessel classification and a more recent option combining the two alternatives, no agreement could be reached among the various representatives.

Recognizing that consensus could not be achieved during the four months of discussions and mindful of its goal to achieve financial self-sufficiency, the Authority had no alternative but to implement an amendment based on the initiative proposed by the SFC in mid-March 2006.

While certain representatives supported the initiative proposed by the SFC as being fair and reasonable in light of the Authority's financial position, others indicated their opposition to any initiative supporting a readjustment of vessel classification solely limited to Class 1 vessels.

By implementing the new tariff, the Authority will limit its financial losses and avoid the need to borrow.

Following the pre-publication of the Authority's proposed regulatory amendments in the *Canada Gazette*, Part I, on May 20, 2006, the Canadian Shipowners Association (CSA), which represents 10 percent of the users, filed a notice of objection with the Canadian Transportation Agency (CTA) on June 16, 2006. The CSA submitted that the proposed Regulations should not be implemented on basis that the charges contained therein are prejudicial to the public interest as it arbitrarily imposes the bulk of an increase in pilotage charges to a single class of vessels.

Pursuant to subsection 33(1) of the Act, an Authority shall, with the approval of the Governor in Council, make regulations prescribing tariffs of pilotage charges to be paid to that Authority.

Pursuant to subsection 34(4) of the Act, where a notice of objection is filed, the CTA shall make such investigation of the proposed charge, including the holding of public hearings, as in its opinion is necessary or desirable in the public interest.

If, however, the CTA recommends a charge that is lower than that prescribed by the Authority, the Authority shall reimburse to any person who has paid the prescribed charge the difference between it and the recommended charge with interest in accordance with subsection 35(4) of the Act.

Cette initiative est avantageuse du fait qu'elle assurera l'efficacité continue des services de pilotage et permettra de conserver le nombre actuel de pilotes comme le demande l'industrie maritime. En outre, cette augmentation des revenus permettrait à l'Administration d'être plus en mesure d'assurer son autonomie financière et de réduire son recours à des emprunts externes.

#### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à la *Directive du Cabinet de 1999 sur l'évaluation environnementale des projets de politiques*, une évaluation environnementale stratégique (EES) de cette modification a été effectuée, sous la forme d'une analyse préliminaire. Selon les conclusions de l'EES, la modification n'aurait aucune incidence importante sur l'environnement.

#### **Consultations**

L'Administration a consulté la FMC et les exploitations de péroriers canadiens en novembre 2005, en février 2006 et en mars 2006 pour discuter de mesures qui lui permettraient d'atteindre un seuil de rentabilité à la fin de l'année et de réduire son recours à des emprunts externes.

Bien que les discussions aient porté principalement sur les deux solutions proposées - un projet d'augmentation globale des tarifs des droits par opposition à un remaniement de la classification des bâtiments - et bien qu'une option récente combinant les deux premières solutions ait été présentée, il a été impossible pour les divers représentants de parvenir à un accord.

Étant donné que les divers représentants ne sont pas arrivés à un consensus au cours des quatre mois de discussion et que l'Administration doit réaliser l'autonomie financière, elle n'a pas d'autre choix que de procéder à une modification fondée sur l'initiative proposée par la FMC à la mi-mars 2006.

Certains représentants ont appuyé l'initiative proposée par la FMC en la disant juste et raisonnable étant donné la situation financière de l'Administration, d'autres représentants se sont opposés à toute initiative visant à remanier uniquement la classification des bâtiments de classe 1.

L'entrée en vigueur du nouveau tarif aidera l'Administration à limiter ses pertes financières et lui évitera d'avoir à emprunter.

À la suite de la publication au préalable de la modification dans la *Gazette du Canada* Partie I le 20 mai 2006, l'Association des armateurs canadiens (AAC) qui représente 10 p. 100 des utilisateurs, a déposé un avis d'opposition auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) le 16 juin 2006. L'AAC soutient que le règlement proposé ne devrait pas être mis en œuvre et que l'augmentation tarifaire nuit à l'intérêt public en imposant arbitrairement la plus grande partie de l'augmentation des coûts de pilotage à une seule classe de bâtiments.

En vertu du paragraphe 33(1) de la Loi, une Administration doit, avec l'approbation du gouverneur en conseil, fixer, par règlement général, les tarifs des droits de pilotage qui doivent lui être payés.

En vertu du paragraphe 34(4) de la Loi, en cas de dépôt d'un avis d'opposition, l'OTC doit faire l'enquête qu'il estime nécessaire ou souhaitable dans l'intérêt public, notamment par la tenue d'audiences publiques.

Par ailleurs, le paragraphe 35(4) de la Loi prévoit que, si l'OTC recommande un droit de pilotage inférieur à celui que l'Administration a fixé, l'Administration est tenue de rembourser aux personnes qui ont payé le droit fixé, la différence entre ce droit et celui qu'a recommandé l'OTC, ainsi que des intérêts.

***Compliance and Enforcement***

Section 45 of the Act provides the enforcement mechanism for these Regulations in that a Pilotage Authority can inform a customs officer at any port in Canada to withhold clearance from any ship for which pilotage charges are outstanding and unpaid.

Section 48 of the Act stipulates that every person who contravenes or fails to comply with any regulation of an Authority is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$5,000.

***Contact***

Mr. R.F. Lemire  
Chief Executive Officer  
Great Lakes Pilotage Authority  
P.O. Box 95  
Cornwall, Ontario  
K6H 5R9  
Telephone: (613) 933-2991  
FAX: (613) 932-3793

***Respect et exécution***

L'article 45 de la Loi prévoit un mécanisme pour l'application de ce règlement du fait qu'une administration de pilotage peut informer un agent des douanes qui est de service dans un port canadien de ne pas donner congé à un navire lorsque ses droits de pilotage sont exigibles et impayés.

L'article 48 de la Loi prévoit que quiconque contrevient ou ne se conforme pas à la Loi ou aux règlements commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de 5 000 \$.

***Personne-ressource***

M. R.F. Lemire  
Premier dirigeant  
Administration de pilotage des Grands Lacs  
C.P. 95  
Cornwall (Ontario)  
K6H 5R9  
Téléphone : (613) 933-2991  
TÉLÉCOPIEUR : (613) 932-3793

Registration  
SOR/2006-193 August 29, 2006

CANADA AGRICULTURAL PRODUCTS ACT

## Regulations Amending the Egg Regulations

P.C. 2006-795 August 29, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to section 32<sup>a</sup> of the *Canada Agricultural Products Act*<sup>b</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Egg Regulations*.

### REGULATIONS AMENDING THE EGG REGULATIONS

#### AMENDMENTS

**1. (1) The definition “dye mark” in section 2 of the *Egg Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

“dye mark” means a mark consisting of a deposit of food colour not exceeding 20 mm in diameter that is applied to the large end of an egg at a registered egg station; (*marque de teinture*)

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

“Drinking Water Quality Guidelines” means the *Summary of Guidelines for Canadian Drinking Water Quality* — excluding *Supporting Documentation* and references to *Supporting Documentation* — as amended from time to time, prepared by the Federal-Provincial-Territorial Committee on Drinking Water of the Federal-Provincial-Territorial Committee on Environmental and Occupational Health, published on the Web site of the Department of Health; (*Recommandations pour la qualité de l’eau potable*)

“Reference Listing” means the *Reference Listing of Accepted Construction Materials, Packaging Materials and Non-Food Chemical Products* published on the Web site of the Agency, as amended from time to time; (*Liste de référence*)

**2. (1) The portion of paragraph 7(2)(b) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:**

(b) a copy of the sanitation program for the egg station, indicating

**(2) Subparagraph 7(2)(b)(ii) of the Regulations is replaced by the following:**

(ii) the equipment and chemical agents to be used to bring about and maintain clean and sanitary conditions,

**(3) Subsection 7(2) of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (a) and by adding the following after paragraph (b):**

(c) a copy of the quality assurance program for the egg station indicating

Enregistrement  
DORS/2006-193 Le 29 août 2006

LOI SUR LES PRODUITS AGRICOLES AU CANADA

## Règlement modifiant le Règlement sur les œufs

C.P. 2006-795 Le 29 août 2006

Sur recommandation du ministre de l’Agriculture et de l’Agroalimentaire et en vertu de l’article 32<sup>a</sup> de la *Loi sur les produits agricoles au Canada*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les œufs*, ci-après.

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES ŒUFS

#### MODIFICATIONS

**1. (1) La définition de « marque de teinture », à l’article 2 du Règlement sur les œufs<sup>1</sup>, est remplacée par ce qui suit :**

« marque de teinture » Tache de colorant alimentaire ne dépassant pas 20 mm de diamètre et appliquée sur la grosse extrémité d’un œuf, dans un poste d’œufs agréé. (*dye mark*)

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

« Liste de référence » La *Liste de référence pour les matériaux de construction, les matériaux d’emballage, et les produits chimiques non alimentaires acceptés*, publiée sur le site Web de l’Agence, avec ses modifications successives. (*Reference Listing*)

« Recommandations pour la qualité de l’eau potable » *Résumé des recommandations pour la qualité de l’eau potable au Canada* — à l’exclusion de la publication intitulée *Documentation à l’appui* et des références y afférentes — avec ses modifications successives, préparé par le Comité fédéral-provincial-territorial sur l’eau potable du Comité fédéral-provincial-territorial de l’hygiène du milieu et du travail et publié sur le site Web du ministère de la Santé. (*Drinking Water Quality Guidelines*)

**2. (1) Le passage de l’alinéa 7(2)(b) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :**

b) un exemplaire du programme de salubrité du poste d’œufs, qui indique :

**(2) Le sous-alinéa 7(2)(b)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(ii) le matériel et les agents chimiques à utiliser pour assurer et maintenir la propreté et la salubrité des lieux,

**(3) Le paragraphe 7(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa b), de ce qui suit :**

c) un exemplaire du programme d’assurance de la qualité du poste d’œufs, qui indique :

(i) le nom de la personne responsable de l’application du programme,

<sup>a</sup> S.C. 2001, c. 4, s. 64

<sup>b</sup> R.S., c. 20 (4th Suppl.)

<sup>1</sup> C.R.C., c. 284

<sup>a</sup> L.C. 2001, ch. 4, art. 64

<sup>b</sup> L.R., ch. 20 (4<sup>e</sup> suppl.)

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 284

- (i) the person responsible for carrying out the program, and
  - (ii) the frequency of sampling and the verification procedures to ensure that the eggs meet the requirements and standards set out in this Part;
- (d) a copy of the recall program for eggs that do not meet the requirements and standards set out in this Part, indicating
- (i) the person responsible for carrying out the program,
  - (ii) descriptions of the product coding system, including producer premises codes and the manner in which they are used to track eggs, and
  - (iii) notification and other procedures to effect a recall;
- (e) a copy of the pest control program for the egg station, indicating
- (i) the person responsible for carrying out the program, and
  - (ii) the measures proposed to be taken to safely and effectively control insects, birds, rodents and other vermin;
- (f) a copy of the employee training program for the egg station, indicating
- (i) the person responsible for carrying out the program, and
  - (ii) descriptions of training to be provided to personnel who handle eggs and equipment;
- (g) a copy of a certificate of microbiological analysis of water to be used at the egg station for drinking or egg preparation that
- (i) indicates the source of the water,
  - (ii) verifies that the water meets the standards for drinking water set out in the Drinking Water Quality Guidelines,
  - (iii) is dated not more than six months prior to the date of the application, and
  - (iv) has been issued by a laboratory that is accredited for drinking water analysis by the Standards Council of Canada or by the municipal or provincial government having jurisdiction in the location in which the egg station is located; and
- (h) in the case of an egg station that pasteurizes eggs, a copy of the pasteurization program for the egg station, indicating
- (i) the person responsible for carrying out the program, and
  - (ii) the process to be used to pasteurize the eggs.

**(4) Subsection 7(6) of the Regulations is replaced by the following:**

- (6) The registration of a registered egg station shall lapse if
- (a) no eggs are graded there for a period of 12 consecutive months; or
  - (b) where the operator of the registered egg station changes, the new operator fails to obtain a new registration and Certificate of Registration in respect of the egg station within 60 days after the day on which the change of operator occurs.
- (7) The Director shall extend the time limit set out in paragraph (6)(b) if, on written application, the new operator demonstrates that they have diligently pursued their application for a new registration and Certificate of Registration.

- (ii) la fréquence de l'échantillonnage et les procédures de vérification pour veiller à ce que les œufs satisfassent aux exigences et normes de la présente partie;
- d) un exemplaire du programme de rappel pour les œufs qui ne satisfont pas aux exigences et normes de la présente partie, qui indique :
- (i) le nom de la personne responsable de l'application du programme,
  - (ii) la description du système de codage du produit, y compris le code de l'exploitation du producteur et la manière dont les codes sont utilisés pour retracer les œufs,
  - (iii) les procédures de rappel, notamment celles prévues pour la notification;
- e) un exemplaire du programme de lutte antiparasitaire du poste d'œufs, qui indique :
- (i) le nom de la personne responsable de l'application du programme,
  - (ii) les mesures proposées pour contrôler efficacement et en toute sécurité les insectes, oiseaux, rongeurs et autre vermine;
- f) un exemplaire du programme de formation des employés du poste d'œufs, qui indique :
- (i) le nom de la personne responsable de l'application du programme,
  - (ii) la description de la formation qui sera donnée aux employés qui manipulent les œufs et le matériel;
- g) un exemplaire de tout certificat d'analyse microbiologique de l'eau qui sera utilisée au poste d'œufs comme eau potable ou pour le conditionnement des œufs, lequel :
- (i) indique la source de l'eau,
  - (ii) atteste que l'eau répond aux normes énoncées dans les Recommandations pour la qualité de l'eau potable,
  - (iii) porte une date qui précède d'au plus six mois la date de la demande d'agrément,
  - (iv) a été délivré par un laboratoire accrédité par le Conseil canadien des normes pour effectuer des analyses d'eau potable, ou par l'autorité municipale ou provinciale ayant compétence à l'endroit où est situé le poste d'œufs;
- h) dans le cas d'un poste d'œufs où des œufs sont pasteurisés, un exemplaire du programme de pasteurisation, qui indique :
- (i) le nom de la personne responsable de l'application du programme,
  - (ii) le procédé qui sera utilisé pour pasteuriser les œufs.

**(4) Le paragraphe 7(6) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- (6) L'agrément d'un poste d'œufs agréé devient périmé dans l'un ou l'autre des cas suivants :
- a) aucun œuf n'y est classé pendant une période de douze mois consécutifs;
  - b) le nouvel exploitant du poste d'œufs, le cas échéant, n'a pas obtenu un nouvel agrément et un nouveau certificat d'agrément pour ce poste d'œufs dans les soixante jours après en être devenu le nouvel exploitant.
- (7) Le directeur proroge le délai prévu à l'alinéa (6)b) si le nouvel exploitant qui en fait la demande par écrit démontre qu'il a effectué avec diligence des démarches pour obtenir un nouvel agrément et un nouveau certificat d'agrément.



**3. (1) Subsection 7.1(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**7.1** (1) The Director may suspend the registration of a registered egg station

- (a) if any of the following situations exists, namely,
  - (i) the egg station does not meet the requirements of the Act or these Regulations or of any other federal legislation applicable to it,
  - (ii) the operator does not comply with the provisions of the Act or these Regulations or of any other federal legislation applicable to the operator in respect of their operation of the egg station, or
  - (iii) the operator has failed to pay a fee prescribed by the *Canadian Food Inspection Agency Fees Notice* in accordance with the conditions of payment prescribed by that Notice; and
- (b) if the operator has failed to remedy any situation identified in the inspection report provided under paragraph (2)(a) by the deadline specified for doing so in accordance with paragraph (2)(b).

**(2) Paragraphs 7.1(2)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:**

- (a) the operator is provided with a copy of an inspection report prepared by an inspector that identifies a situation set out in paragraph (1)(a);
- (b) the inspector has specified, in writing to the operator, the deadline by which the situation must be remedied to avoid suspension; and

**(3) Section 7.1 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):**

(2.1) Despite subsections (1) and (2), if public health will be endangered if a registered egg station is allowed to continue operating, the Director may, on delivery to the operator of an inspection report setting out the situation and a notice of suspension of registration, suspend the registration of the egg station effective immediately.

(2.2) When the registration of a registered egg station is suspended under subsection (2.1), the inspector shall without delay specify in writing to the operator the deadline by which the situation must be remedied to avoid cancellation of that registration.

**(4) Subsection 7.1(3) of the Regulations is amended by adding the word “or” at the end of paragraph (a), by striking out the word “or” at the end of paragraph (b) and by repealing paragraph (c).**

**4. Section 7.2 of the Regulations is replaced by the following:**

**7.2** (1) The Director may cancel the registration of a registered egg station where

- (a) the operator has not remedied the situation,
  - (i) if the registration of the egg station was suspended under subsection 7.1(1), within the 30-day period following the day on which the registration was suspended, or
  - (ii) if the registration of the egg station was suspended under subsection 7.1(2.1), by the deadline referred to in subsection 7.1(2.2); or
- (b) the application for registration contains false or misleading information.

**3. (1) Le paragraphe 7.1(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**7.1** (1) Le directeur peut suspendre l’agrément d’un poste d’œufs agréé si :

- a) d’une part, l’une des situations suivantes existe :
  - (i) le poste d’œufs n’est pas conforme à la Loi, au présent règlement, ou à toute autre législation fédérale qui lui est applicable,
  - (ii) l’exploitant ne se conforme pas aux dispositions de la Loi, du présent règlement, ou de toute autre législation fédérale en matière d’exploitation du poste d’œufs qui lui est applicable,
  - (iii) l’exploitant n’a pas payé le prix applicable prévu dans l’*Avis sur les prix de l’Agence canadienne d’inspection des aliments* selon les modalités qui y sont prévues;
- b) d’autre part, l’exploitant n’a pas corrigé la situation visée par un rapport fourni aux termes de l’alinéa (2)a) dans le délai visé à l’alinéa (2)b).

**(2) Les alinéas 7.1(2)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- a) l’exploitant a reçu de l’inspecteur un exemplaire de son rapport d’inspection faisant état de toute situation visée à l’alinéa (1)a);
- b) l’inspecteur a avisé l’exploitant, par écrit, du délai dans lequel la situation doit être corrigée afin d’éviter la suspension;

**(3) L’article 7.1 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :**

(2.1) Malgré les paragraphes (1) et (2), si le maintien de l’exploitation du poste d’œufs présente un danger pour la santé publique, le directeur peut suspendre immédiatement l’agrément du poste d’œufs pourvu qu’il ait au préalable signifié à l’exploitant un rapport d’inspection décrivant la situation et un avis de suspension.

(2.2) Si l’agrément est suspendu en application du paragraphe (2.1), l’inspecteur avise sans délai l’exploitant, par écrit, du délai dans lequel la situation doit être corrigée afin d’éviter le retrait de l’agrément.

**(4) L’alinéa 7.1(3)c) du même règlement est abrogé.**

**4. L’article 7.2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**7.2** (1) Le directeur peut retirer l’agrément d’un poste d’œufs agréé dans l’un ou l’autre des cas suivants :

- a) l’exploitant n’a pas corrigé la situation dans l’un ou l’autre des délais suivants :
  - (i) dans les trente jours suivant la date de suspension de l’agrément aux termes du paragraphe 7.1(1),
  - (ii) dans le délai visé au paragraphe 7.1(2.2), dans le cas d’une suspension imposée au titre du paragraphe 7.1(2.1);
- b) la demande d’agrément contient des renseignements faux ou trompeurs.

(2) No registration shall be cancelled unless  
 (a) the operator was advised of an opportunity to be heard in respect of the cancellation and was given that opportunity; and  
 (b) a notice of cancellation of registration was delivered to the operator.

**5. (1) The portion of paragraph 8(2)(n) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:**

(n) have, for the washing, candling, weighing, pasteurizing, packing, marking and storing of eggs, equipment that is

**(2) Subsection 8(2) of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (q) and by adding the following after paragraph (r):**

(s) if eggs are pasteurized at the egg station, have the equipment necessary for the pasteurization program referred to in paragraph 7(2)(h); and

(t) use, for bringing about and maintaining clean and sanitary conditions in the egg station, only those chemical agents that are included on the Reference Listing or, if not included, that the operator has demonstrated to be equally safe and effective.

**(3) Subsection 8(2) of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (s), by adding the word “and” at the end of paragraph (t) and by adding the following after paragraph (t):**

(u) have one or more separate rooms for the storage of eggs graded Canada A, Canada B or Canada C.

**6. (1) Subsection 9(3) of the Regulations is replaced by the following:**

(3) Every registered egg station shall be operated in accordance with the programs referred to in paragraphs 7(2)(b) to (f) and, where applicable, the pasteurization program referred to in paragraph 7(2)(h), and up-to-date records shall be maintained in respect of those programs.

**(2) Subsection 9(16) of the Regulations is replaced by the following:**

(16) The relative humidity in any room where eggs are held in a registered egg station shall be maintained at not more than 85%.

**(3) Subsection 9(18) of the Regulations is replaced by the following:**

(18) The temperature of any room where eggs are held in a registered egg station shall be maintained at not more than

(a) 10°C in the case of a room holding eggs graded Canada A, Canada B or Canada C; and

(b) 13°C in the case of a room holding eggs graded Canada Nest Run, ungraded eggs or eggs bearing a dye-mark.

**(4) Section 9 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (29):**

(30) No graded eggs that are returned to a registered egg station shall be conveyed from the station as edible eggs other than to a registered processed egg station.

(31) The water that is used to wash eggs shall be at least 11°C warmer than the eggs and, in the case of a system that uses recirculated water, the water shall be maintained

(a) at a temperature that is not less than 40°C; and

(b) at a pH level that is not less than 10.

(2) L'agrément d'un poste d'œufs ne peut être retiré que si :

a) l'exploitant a été avisé de la possibilité de se faire entendre et s'est vu accorder cette possibilité;

b) un avis de retrait de l'agrément a été remis à l'exploitant.

**5. (1) Le passage de l'alinéa 8(2)n) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :**

n) être pourvu des appareils nécessaires au lavage, au mirage, au pesage, à la pasteurisation, à l'emballage, au marquage et à l'entreposage des œufs qui sont :

**(2) Le paragraphe 8(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa r), de ce qui suit :**

s) si des œufs sont pasteurisés au poste d'œufs, être pourvu de l'équipement nécessaire dans le cadre du programme de pasteurisation visé à l'alinéa 7(2)h);

t) pour assurer la salubrité et la propreté des lieux, n'utiliser que des agents chimiques figurant dans la Liste de référence ou dont l'utilisation dans un poste d'œufs, tel qu'il a été démontré par l'exploitant, est tout aussi sûre et efficace;

**(3) Le paragraphe 8(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa t), de ce qui suit :**

u) comprendre une ou plusieurs pièces distinctes pour l'entreposage des œufs classés Canada A, Canada B et Canada C.

**6. (1) Le paragraphe 9(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(3) Le poste d'œufs agréé doit être exploité conformément aux programmes visés aux alinéas 7(2)b) à f) et, s'il y a lieu, au programme de pasteurisation visé à l'alinéa 7(2)h), des dossiers à jour devant être tenus à leur égard.

**(2) Le paragraphe 9(16) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(16) L'humidité relative de toute pièce du poste d'œufs agréé où des œufs sont entreposés doit être maintenue à au plus 85 pour cent.

**(3) Le paragraphe 9(18) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(18) La température de toute pièce du poste d'œufs agréé où des œufs sont entreposés doit être maintenue à au plus :

a) 10 °C dans le cas d'une pièce où sont entreposés des œufs classés Canada A, Canada B ou Canada C;

b) 13 °C dans le cas d'une pièce où sont entreposés des œufs classés Canada Oeufs tout-venant, des œufs non classés ou des œufs portant une marque de teinture.

**(4) L'article 9 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (29), de ce qui suit :**

(30) Les œufs classés qui sont retournés à un poste d'œufs agréé ne peuvent être acheminés à partir de ce poste en tant qu'œufs comestibles que vers un poste agréé d'œufs transformés.

(31) L'eau utilisée pour laver les œufs doit être d'au moins 11 °C plus chaude que les œufs et, dans le cas d'un réseau utilisant de l'eau recyclée :

a) être maintenue à au moins 40 °C;

b) être maintenue à un pH d'au moins 10.

(32) The Director, at the request of the operator, may designate an alternate minimum temperature or pH level, or both, for the water that is used to wash eggs if the operator demonstrates that there will be no adverse impact on the safety and effectiveness of the egg washing system.

(33) The water that is used to wash eggs shall

(a) contain an effective shell egg cleaning compound for the washing of eggs that is included on the Reference Listing or, if not included, that the operator has demonstrated to be equally safe and effective;

(b) be changed at the end of each shift, and more frequently as may be necessary to avoid contamination of eggs; and

(c) in the case of a recirculating washing system, be maintained at a level that permits a continuous overflow.

(34) No eggs shall be pasteurized unless they are eggs graded Canada A.

**7. (1) Paragraph 14(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) the words “eggs” and “œufs”;

**(2) Paragraph 14(1)(d) of the Regulations is replaced by the following:**

(d) the words “Product of Canada” and “Produit du Canada” where the eggs are to be exported out of Canada;

**(3) Subsection 14(1) of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (f), by adding the word “and” at the end of paragraph (g) and by adding the following after paragraph (g):**

(h) in the case of a container of pasteurized eggs, the words

(i) “Pasteurized” and “Pasteurisé”, and

(ii) “Graded Canada A Before Pasteurization” and “Classé Canada A avant pasteurisation”.

**8. Subsection 17(3) of the Regulations is replaced by the following:**

(3) Where a tray with an overwrap or a carton marked pursuant to this section is packed in a container, the container need not be marked pursuant to this section if the markings on the tray or carton are visible without opening the container.

**9. Paragraphs 19(1)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:**

(a) printed, stamped or stencilled in a central location on one of the four sides of every box, case or other receptacle; or

(b) printed on a tag that is securely affixed in a central location to one of the four sides of every box, case or other receptacle.

**10. (1) Paragraph 20(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) subject to paragraph (b), not less than 13 mm in height for the grade name and the words “eggs” and “œufs”, “Product of Canada” and “Produit du Canada”, “ungraded eggs” or “œufs non classés” and “dyed” or “teints”;

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

(ii) 13 mm in height for the remainder of the grade name, the size designation of the eggs and the words “eggs” and “œufs” and “Product of Canada” and “Produit du Canada”; and

(32) À la demande de l’exploitant, le directeur peut désigner une autre température minimale ou une autre valeur de pH minimale, ou les deux, si l’exploitant démontre au directeur qu’une telle mesure ne compromettrait pas l’efficacité ni la sécurité du réseau de lavage des œufs.

(33) L’eau utilisée pour laver les œufs doit :

a) contenir un agent nettoyant de coquille d’œuf efficace figurant dans la Liste de référence ou dont l’utilisation dans un poste d’œufs, tel qu’il a été démontré par l’exploitant, est tout aussi sûre et efficace;

b) être renouvelée à la fin de chaque quart de travail et plus souvent si cela est nécessaire pour éviter la contamination des œufs;

c) dans le cas d’un réseau de lavage utilisant de l’eau recyclée, être maintenue à un niveau permettant un débordement continu.

(34) Seuls les œufs classés Canada A peuvent être pasteurisés.

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

a) les mots « œufs » et « eggs »;

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

d) les mentions « Produit du Canada » et « Product of Canada », si les œufs sont destinés à l’exportation;

**(3) Le paragraphe 14(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa g), de ce qui suit :**

h) dans le cas d’un contenant d’œufs pasteurisés, les mentions :

(i) « Pasteurisé » et « Pasteurized »,

(ii) « Classé Canada A avant pasteurisation » et « Graded Canada A Before Pasteurization ».

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

(3) Si un plateau suremballé ou une boîte à œufs marqué conformément au présent article est emballé dans un contenant, il n’est pas nécessaire de marquer celui-ci conformément au présent article si les marques inscrites sur le plateau ou la boîte à œufs sont visibles lorsqu’il est fermé.

**9. Les alinéas 19(1)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

a) imprimées, estampillées ou faites au pochoir au centre d’un des quatre côtés de chaque boîte, caisse ou autre récipient;

b) imprimées sur une étiquette fermement apposée au centre d’un des quatre côtés de chaque boîte, caisse ou autre récipient.

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

a) sous réserve de l’alinéa b), d’au moins 13 mm de hauteur pour le nom de la catégorie et les mentions « œufs » et « eggs », « Produit du Canada » et « Product of Canada », « œufs non classés » ou « ungraded eggs » et « teints » ou « dyed »;

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

(ii) 13 mm de hauteur pour le reste du nom de catégorie, la désignation du calibre des œufs et pour les mentions « œufs » et « eggs » et « Produit du Canada » et « Product of Canada »;

**(3) Subsection 20(2) of the Regulations is replaced by the following:**

(2) The words “Product of Canada” and “Produit du Canada” shall be marked immediately beneath the words “eggs” and “œufs” on the container.

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

21. (1) The grade name, the size designation and the words “eggs” and “œufs” shall be marked on the top of every tray with an overwrap and every carton, and all other required markings shall be on the top or side of the tray or carton.

**(2) Subparagraph 21(2)(b)(ii) of the Regulations is replaced by the following:**

(ii) 3 mm in height for the remainder of the grade name, the size designation of the eggs and the words “eggs” and “œufs”.

**12. The Regulations are amended by adding the following after section 22.1:**

22.2 No labels applied to an egg graded Canada A or Canada B shall cover, in total, an area on the egg larger than 2.5 cm<sup>2</sup>.

**13. Subsection 24(2) of the Regulations is replaced by the following:**

(2) An inspector who issues a certificate of inspection shall, on request, mark the container with a stamp approved by the Agency.

**14. (1) Paragraphs 30(1)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:**

- (a) are graded Canada A or Canada B and bear a dye-mark; or
- (b) are graded Canada C.

**(2) Section 30 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):**

(1.1) Eggs that are graded Canada Nest Run may be conveyed from one province to another province if the eggs are conveyed to a registered processed egg station or a registered egg station in that other province.

**15. Subsection 31(1) of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (g) and by replacing paragraph (h) with the following:**

- (h) in the case of pasteurized eggs, the information set out in paragraph 7(2)(h) has been submitted in advance to the Executive Director; and
- (i) the eggs are accompanied by inspection documentation, for presentation to an inspector at the point of inspection, that verifies that the requirements set out in paragraphs (a) to (d) and, if applicable, paragraph (h) have been met.

**16. Subparagraph 1(3)(b)(v) of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:**

(v) shows stain spots on the shell, if the aggregate area of the stain does not exceed 320 mm<sup>2</sup> and the shell is otherwise free of dirt, or

**(3) Le paragraphe 20(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Les mentions « Produit du Canada » et « Product of Canada » doivent figurer immédiatement sous les mots « œufs » et « eggs » sur le contenant.

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

21. (1) Le nom de la catégorie, la désignation du calibre et les mots « œufs » et « eggs » doivent figurer sur le dessus de chaque plateau suremballé ou boîte à œufs et toutes les autres marques requises, sur le dessus ou le côté du plateau ou de la boîte à œufs.

**(2) Le sous-alinéa 21(2)(b)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(ii) 3 mm de hauteur pour le reste du nom de catégorie, la désignation du calibre des œufs et les mots « œufs » et « eggs ».

**12. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 22.1, de ce qui suit :**

22.2 Il est interdit d'apposer des étiquettes dont la superficie totale est de plus de 2,5 cm<sup>2</sup> sur un œuf classé Canada A ou Canada B.

**13. Le paragraphe 24(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) L'inspecteur qui délivre le certificat d'inspection appose sur le contenant, sur demande, une estampille approuvée par l'Agence.

**14. (1) Les alinéas 30(1)(a) et (b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- a) des œufs classés Canada A ou Canada B et qui portent une marque de teinture;
- b) des œufs classés Canada C.

**(2) L'article 30 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :**

(1.1) Les œufs classés Canada Oeufs tout-venant peuvent être acheminés d'une province à une autre s'ils sont acheminés à un poste agréé d'œufs transformés ou à un poste d'œufs agréé situé dans cette autre province.

**15. L'alinéa 31(1)(h) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- h) dans le cas des œufs pasteurisés, les renseignements visés à l'alinéa 7(2)(h) ont été fournis au préalable au directeur exécutif;
- i) ils sont accompagnés des documents d'inspection, en vue de leur présentation à l'inspecteur au point d'inspection, qui attestent que les exigences visées aux alinéas a) à d) et, le cas échéant, à l'alinéa h), sont respectées.

**16. Le sous-alinéa 1(3)(b)(v) de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(v) a une coquille portant des taches colorées dont la surface totale ne dépasse pas 320 mm<sup>2</sup>, et la coquille est par ailleurs exempte de saletés,

**17. The portion of item 2 of the table to Schedule III to the Regulations in column II is replaced by the following:**

Column II	
Item	Egg Weighs Not Less Than
2.	63 g

**18. (1) Subsection 2(1) of Schedule IV to the Regulations is repealed.**

**(2) Subsection 2(2) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

(2) When eggs are inspected at a place other than where they were graded or packed, not more than 10 per cent of the total number of eggs examined may be undergrade and not more than seven per cent of the total number of eggs examined may be undergrade by reason of causes other than cracked shells.

**(3) Subsection 2(4) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

(4) This section does not apply to eggs graded Canada C or Canada Nest Run or having the grade designation Grade C or Nest Run.

COMING INTO FORCE

**19. (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force on the day on which they are registered.**

**(2) Subsections 5(3) and 6(3) come into force two years after the day on which these Regulations are registered.**

#### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

##### *Description*

The *Egg Regulations* (Regulations) establish the grading, packing, marking and inspection requirements for shell eggs, the requirements for the registration and operation of egg stations and the interprovincial and import/export requirements for the trade of shell eggs. These amendments address several issues related to the implementation of new technologies in the industry and to strengthen certain health and safety provisions. Most of the amendments affect registered egg stations where eggs are graded pursuant to the Regulations. A short description of the principle changes follows.

Recently, new technology has been made available to the shell egg industry which allows for eggs to be pasteurized in their shell. The current Regulations do not contain provisions to allow for the approval of the pasteurization process, its adoption by registered egg grading establishments, or the appropriate labelling of eggs that have been pasteurized. One of the main purposes of these amendments is to create the approval process for registered egg grading establishments to have their pasteurization process approved and to allow these establishments to begin marketing pasteurized eggs following that approval.

**17. Le passage de l'article 2 du tableau de l'annexe III du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :**

Colonne II	
Article	Poids de l'œuf : au moins
2.	63 g

**18. (1) Le paragraphe 2(1) de l'annexe IV du même règlement est abrogé.**

**(2) Le paragraphe 2(2) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Lorsque les œufs sont inspectés ailleurs qu'à l'endroit où ils ont été classés ou emballés, au plus 10 pour cent des œufs examinés peuvent être inférieurs à la catégorie, et au plus 7 pour cent des œufs examinés peuvent l'être pour d'autres raisons que des coquilles fêlées.

**(3) Le paragraphe 2(4) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(4) Le présent article ne s'applique pas aux œufs classés Canada C ou Canada Oeufs tout-venant ou portant la désignation de catégorie C ou Oeufs tout-venant.

ENTRÉE EN VIGUEUR

**19. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

**(2) Les paragraphes 5(3) et 6(3) entrent en vigueur deux ans après la date d'enregistrement du présent règlement.**

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

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

##### *Description*

Le *Règlement sur les œufs* (le règlement) établit les exigences de classement, d'emballage, de marquage et d'inspection des œufs en coquille, les exigences d'agrément et d'exploitation de postes d'œufs ainsi que les exigences interprovinciales et les exigences d'importation/exportation relatives au commerce des œufs en coquille. Les modifications portent sur plusieurs questions liées à la mise en œuvre de nouvelles technologies au sein de l'industrie et visent à renforcer certaines dispositions touchant la santé et la sécurité. La plupart des modifications visent les postes d'œufs agréés où les œufs sont classés conformément au règlement. Voici une brève description des modifications principales.

L'industrie des œufs en coquille dispose depuis peu d'une nouvelle technologie permettant de pasteuriser les œufs dans leur coquille. Le règlement actuel ne prévoit aucune disposition permettant d'approuver le processus de pasteurisation, l'adoption de ce processus par les établissements agréés de classement des œufs ou l'étiquetage approprié des œufs ayant été pasteurisés. Un des principaux objectifs de ces modifications est de créer le processus qui permettra aux établissements agréés de classement des œufs de faire approuver leurs méthodes de pasteurisation et les autorisera à amorcer la mise en marché des œufs pasteurisés à la suite de cette approbation.

The current Regulations do not contain all the requirements applicable to an egg station operating under a Hazard Analysis and Critical Control Points (HACCP) system. Under HACCP requirements, registered egg grading establishments will be required to document and implement a quality assurance program, a pest control program, an employee training program and where applicable, the process for pasteurizing eggs in their shell. These amendments establish some of the requirements necessary for operation under a HACCP system.

Included in these Regulations is an amendment to revise the wording relating to the suspension and cancellation of the registration process. Under the current Regulations, an inspector is required to notify the operator at the time of inspection by way of an inspection report noting the operator's failure to comply with the *Canada Agricultural Products Act* (Act) or the respective regulations. This amendment to the Regulations allows for a Canadian Food Inspection Agency (CFIA) official to communicate to an operator in writing at any time after the violation rather than only at the time of inspection.

A number of amendments address emerging food safety issues in the egg program. The amendments include new regulations to physically separate eggs graded Canada A, Canada B and Canada C from ungraded or Canada Nest Run eggs, to lower storage temperature requirements, to prohibit the presence of dirt on Canada B grade eggs and to prohibit the movement of eggs returned from retail stores to the egg station back onto the table market. Certain provisions have a delayed coming into force date in order to allow industry sufficient time to make any necessary changes to their facilities.

These Regulations include the revocation of the prescribed tolerance on grades for eggs inspected at origin. This provision is no longer required as the tolerance is identified through a statistical sampling plan in the shell egg program manual.

An amendment to reduce the minimum weight of Canada A Extra Large Size eggs from 64 grams to 63 grams is also included as it is strongly supported by industry.

### **Alternatives**

#### 1. Status Quo - Do not amend the Regulations

For those provisions that are primarily health and safety in nature, the CFIA would be criticized for not taking risk management measures intended to protect the Canadian public if the status quo were maintained. The U.S. could also question the equivalence of our inspection system in the absence of some of the provisions being adopted.

Without adopting any provision with regard to pasteurizing eggs in their shell, there would be no incentive for the industry to adopt this new technology, which may also improve the safety of eggs and increase marketing opportunities.

#### 2. Amend the Regulations (Preferred Option)

These amendments provide the best option to ensure food safety and create flexibility for the CFIA.

These amendments modernize the wording of the Regulations which will allow industry to incorporate new technologies that may improve the safety of eggs and increase marketing opportunities.

Le règlement actuel ne renferme pas toutes les exigences applicables à un poste d'œufs utilisant un système (analyse des risques et maîtrise des points critiques) (HACCP). Selon les exigences HACCP, les établissements agréés de classement des œufs devront documenter et mettre en œuvre un programme d'assurance-qualité, un programme de lutte antiparasitaire, un programme de formation des employés et, le cas échéant, le processus de pasteurisation des œufs dans leur coquille. Ces modifications établissent certaines exigences nécessaires à l'exploitation d'un poste d'œufs dans le cadre d'un système HACCP.

Ce règlement renferme des modifications aux étapes préalables à la suspension ou au retrait d'un agrément. Le règlement actuel exige que l'inspecteur avise l'exploitant au moment de l'inspection, en indiquant dans le rapport d'inspection que l'exploitant ne respecte pas la *Loi sur les produits agricoles au Canada* ou son règlement d'application. La modification au présent règlement permettra à un représentant de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) de communiquer avec l'exploitant par écrit, en tout temps après avoir constaté l'infraction, et non plus seulement au moment de l'inspection.

Un certain nombre de modifications portent sur de nouvelles questions liées à la salubrité des aliments dans le programme des œufs. Les modifications imposent de nouvelles exigences de séparer physiquement les œufs classés Canada A, Canada B et Canada C des œufs classés Canada Oeufs tout-venant et des œufs non-classés et de réduire le température d'entreposage, interdire la présence de saletés sur les œufs classés Canada B et interdire la circulation sur le marché de consommation des œufs retournés au poste d'œufs par le détaillant. L'entrée en vigueur de certaines dispositions est retardée afin d'allouer suffisamment de temps à l'industrie pour effectuer les modifications nécessaires à ses installations.

Ce règlement renferme l'abrogation de la tolérance prescrite dans le cas des catégories d'œufs inspectés au point d'origine. Cette disposition n'est plus requise, puisque la tolérance est déterminée au moyen du plan d'échantillonnage statistique du manuel du programme des œufs en coquille.

La présente modification vise à faire passer le poids minimal des œufs de catégorie Canada A Extra gros de 64 à 63 grammes. Cette modification est fortement appuyée par l'industrie.

### **Solutions envisagées**

#### 1. Statu quo - Ne pas modifier le règlement

Dans le cas des dispositions touchant principalement à la santé et à la sécurité, on critiquerait l'ACIA de ne pas avoir pris de mesures de gestion des risques visant à protéger le public canadien si le statu quo était maintenu. Les États-Unis pourraient également remettre en cause l'équivalence de notre système d'inspection en l'absence de certaines dispositions en voie d'être adoptées.

Si aucune disposition n'est adoptée concernant les œufs pasteurisés dans leur coquille, l'industrie n'aura aucune raison d'employer cette nouvelle technologie qui, peut-être, améliorera la salubrité des œufs et accroîtra les débouchés.

#### 2. Modifier le règlement (option privilégiée)

Les modifications représentent la meilleure option pour assurer la salubrité des aliments et offrir la latitude dont l'ACIA a besoin.

Ces modifications modernisent le libellé du règlement, ce qui permettra à l'industrie d'intégrer de nouvelles technologies permettant d'améliorer la salubrité des œufs et accroître les débouchés.

The introduction of HACCP principles into the food commodity regulations is a CFIA priority. Strengthening health and safety regulatory provisions is also compatible with the CFIA mandate.

### **Benefits and Costs**

The amendments constitute a minor regulation and do not place a significant regulatory burden on industry. Therefore, a full cost benefit analysis is not required.

The benefits of the amendment to allow the labelling of eggs pasteurized in the shell are primarily

- (a) a possible reduction in the risk to consumers associated with food borne illnesses linked to eggs and salmonella; and
- (b) marketing opportunities for this type of product for the Canadian egg industry.

The costs to the CFIA are expected to be minimal as the establishments that are currently registered and inspected will likely be the ones to implement this technology. Implementation by industry is not mandatory and it is therefore an industry decision whether to assume the costs associated with implementation.

The benefits of developing regulations to more fully encompass the HACCP system and to address food safety gaps identified in the Regulations are expected to further enhance the safety and wholesomeness of shell eggs marketed in Canada. These amendments are supported by both the CFIA and the Canadian Poultry and Egg Processors Council (CPEPC). For the industry, there will be some costs associated with the adoption of the new regulatory provisions but, for the most part, the larger registered egg grading facilities, which account for the majority of the table eggs graded and packaged in Canada, have already adopted most of the measures in these amendments. It is expected that the costs to the CFIA will be minimal.

The benefits of changing the wording in the Regulations as it relates to suspension and cancellation of registration is of an administrative nature. By adopting the amendment, the CFIA will have more flexibility in communicating to the operator the violations which may lead to the suspension or cancellation of a facility. It is not expected that this will impact the CFIA or industry from a cost perspective as it is only intended to give the CFIA more flexibility.

No longer accepting dirt on Canada B grade eggs will result in a very small percentage of eggs ineligible for any grade and being destroyed or used as animal feed. As an option, a provision could be made to allow these eggs to be diverted to a registered egg processing facility. However, initial consultation with industry has not revealed any interest in creating such a provision.

There are no benefits to the CFIA in changing the minimum weight requirements for Canada A Extra Large Size eggs from 64 to 63 grams. Although minor, reducing the minimum weight will increase the number of Extra Large Size eggs relative to Large Size eggs on the market. The consumer would have a greater supply of these eggs to choose from. The largest impact may occur with the Canadian Egg Marketing Agency (CEMA) which markets surplus eggs and which has a price differential between Large Size eggs and Extra Large Size eggs; over time, it is

L'introduction des principes HACCP dans la réglementation touchant les aliments non transformés est une priorité de l'ACIA. Le renforcement des dispositions réglementaires en matière de santé et de sécurité est aussi compatible avec le mandat de l'ACIA.

### **Avantages et coûts**

Les modifications sont mineures et n'imposent pas un fardeau réglementaire important à l'industrie. Par conséquent, il n'est pas nécessaire d'effectuer une analyse exhaustive des coûts et avantages.

Les avantages des modifications qui visent à permettre l'étiquetage des œufs pasteurisés dans leur coquille sont principalement :

- a) pour les consommateurs, une réduction possible du risque de maladies d'origine alimentaire associées aux œufs et à la salmonelle;
- b) pour l'industrie canadienne des œufs, des débouchés pour ce genre de produits.

Les coûts que l'ACIA aura à assumer devraient être limités, puisque les établissements actuellement agréés et inspectés seront vraisemblablement ceux qui adopteront cette technologie. L'industrie n'a pas l'obligation de mettre en œuvre cette technologie, par conséquent, il appartient à l'industrie de décider si elle assume ou non les coûts associés à la mise en œuvre.

Les avantages d'élaborer un règlement permettant d'englober davantage le système HACCP et de combler les lacunes au chapitre de la salubrité des aliments relevées dans le règlement attendent à assurer une sécurité et une salubrité accrues des œufs en coquille commercialisés au Canada. L'ACIA et le Conseil canadien des transformateurs d'œufs et de volailles (CCTOV) appuient ces modifications. L'industrie devra assumer certains coûts associés à l'adoption des nouvelles dispositions réglementaires, mais dans la plupart des cas, les grandes installations agréées de classement des œufs, qui représentent la majeure partie des œufs de consommation classés et emballés au Canada, ont déjà adopté la plupart des mesures dans les modifications. On prévoit que l'ACIA aura à assumer des coûts minimes.

Le nouveau libellé du règlement concernant la suspension et le retrait de l'agrément offre des avantages au plan administratif. En adoptant les modifications, l'ACIA aura plus de latitude pour communiquer à l'exploitant les infractions pouvant donner lieu à la suspension ou au retrait de l'agrément d'une installation. Cela ne devrait avoir d'impact ni sur l'ACIA ni sur l'industrie du point de vue des coûts, puisque ce nouveau libellé ne vise qu'à offrir une plus grande latitude à l'ACIA.

Les saletés sur les œufs classés Canada B ne seront plus tolérées, ce qui signifie qu'un très faible pourcentage d'œufs ne seront admissibles dans aucune catégorie et seront détruits ou utilisés dans les aliments pour animaux. Il serait possible d'adopter une disposition permettant à ces œufs d'être envoyés à une installation agréée de transformation des œufs, mais les premières consultations auprès de l'industrie ne laissent pas supposer que celle-ci soit intéressée à créer ces dispositions.

L'ACIA ne retire aucun avantage à faire passer les exigences relatives au poids minimal des œufs de catégorie Canada A Extra gros de 64 à 63 grammes. Bien qu'il s'agisse d'une modification mineure, réduire le poids minimal augmentera le nombre des œufs Extra gros par rapport aux œufs de calibre Gros sur le marché. Le consommateur se verrait offrir un plus grand approvisionnement de ces œufs. L'Office canadien de commercialisation des œufs (OCCO), qui commercialise les surplus d'œufs et qui ne vend pas les œufs Gros et Extra gros au même prix, subirait les

expected that CEMA will adjust its prices so that the effect of this regulatory change would be cost neutral. CPEPC indicates that the amendment would result in greater uniformity among individual eggs within a carton and it would harmonize the Canadian sizes with those in the U.S.

The requirement that registered egg stations have separate rooms for ungraded and graded eggs and that the temperature of the room holding Canada A, Canada B, or Canada C graded eggs be maintained at 10°C may see that smaller egg stations have to make some modifications to their premises. Further, the decrease in the holding temperature will result in minor increases in refrigeration costs to registered egg stations. The coming into force date for these provisions is delayed by two years in order to allow industry sufficient time to make any necessary changes to their facilities.

Inspection activities are not increased as a result of implementing these amendments and no additional equipment is required for the Agency. There is not expected to be any impact on staffing levels, cost recovery or cost of enforcement for the CFIA. No new user fees will be instituted as a result of the implementation of these Regulations.

### **Consultation**

Most of the initial consultation that has taken place over the course of the last two years has been with the CPEPC, which is the national industry association representing registered egg stations where the regulations would be enforced and with provincial marketing boards. Extensive comments have been provided by the CPEPC during the development of the proposal and reflect the overall support of that organization for the proposal. The CPEPC did express the view that the temperature requirement at a registered egg station in rooms of graded eggs should only be reduced to 10°C rather than to 7°C.

The amendment to reduce the minimum weight for a Canada A Extra Large Size egg from 64 to 63 grams originated with the CPEPC who would like to see this change implemented as soon as possible. The CEMA Board of Directors also approved the change in minimum category weight for Canada A Extra Large Size eggs. To ensure that the Consumers Association of Canada (CAC) was supportive of the change in the minimum weight for Extra Large Size eggs, the CFIA required that the CPEPC discuss this issue with the CAC and obtain their written confirmation of support.

The CAC was consulted and they have not expressed any objections to the amendments. They indicated that while there are few advantages for consumers in the changes, consumers would not be substantially disadvantaged by them either.

The British Columbia Egg Marketing Agency is the only board to differentiate in price between Extra Large and Large Size eggs. It is expected that this board would make the small adjustment in egg prices as necessary. They have not expressed any objection.

Health Canada has been consulted regarding the introduction and conditions for the use of pasteurization for shell eggs and is supportive. Health Canada is responsible for the approval of the pasteurization process that would be used by the registered egg station.

répercussions les plus importantes. On prévoit qu'au fil du temps, l'OCCO ajustera ses prix de manière à ce que l'impact de cette modification réglementaire n'entraîne pas de coûts. Le CCTOV indique que la modification assurerait une meilleure uniformité parmi les œufs d'un même emballage et qu'elle harmoniserait les calibres canadiens avec ceux des États-Unis.

En obligeant les postes d'œufs agréés à se doter de salles séparées pour les œufs non classés et les œufs classés et à maintenir la température d'une salle pour des œufs classés Canada A, Canada B ou Canada C à 10 °C, les petits postes d'œufs pourraient devoir apporter certaines modifications à leurs installations. De plus, la diminution de la température d'entreposage fera une augmentation mineure des coûts de réfrigération des postes d'œufs agréés. La date d'entrée en vigueur de ces dispositions est retardée de deux ans afin d'allouer suffisamment de temps à l'industrie pour apporter les modifications nécessaires à ses installations.

L'application des modifications ne donne lieu à aucune activité d'inspection supplémentaire, et l'Agence n'a besoin d'aucun équipement additionnel. Il ne devrait pas y avoir d'impact sur les niveaux de dotation, le recouvrement des coûts ou les frais d'application de la loi pour l'ACIA. Aucuns nouveaux frais d'utilisation ne seront instaurés par suite de l'application de ce règlement.

### **Consultations**

La consultation initiale, qui a eu lieu au cours des deux dernières années, a visé principalement le CCTVO, l'association sectorielle nationale représentant les postes d'œufs agréés où le projet de règlement serait appliqué, ainsi que les offices de commercialisation provinciaux. Le CCTVO a émis de nombreux commentaires durant l'élaboration du projet, qui mettent en évidence l'appui global de cet organisme au projet. Le CCTVO trouve toutefois que l'exigence de température aux postes d'œufs agréés, dans les salles d'œufs classés, devrait être réduite à 10 °C plutôt qu'à 7 °C. L'ACIA a consulté Santé Canada au sujet de l'exigence de température proposée et il a été établi que la température optimale serait de 7 °C.

C'est le CCTVO qui a proposé de réduire le poids minimal des œufs de catégorie Canada A Extra gros de 64 à 63 grammes; l'organisme espère que cette modification sera appliquée dès que possible. Le conseil d'administration de l'OCCO a également approuvé la modification du poids minimal pour les œufs classés Canada A Extra gros. Pour s'assurer de l'appui de l'Association des consommateurs du Canada (ACC) à la modification du poids minimal des œufs de calibre Extra gros, l'ACIA a exigé que le CCTVO discute de la question avec l'ACC et obtienne une confirmation écrite de son appui.

L'ACC a été consultée et n'a formulé aucune objection à ces modifications. Elle a indiqué que bien qu'il y ait peu d'avantages pour les consommateurs, ceux-ci ne seraient pas pour autant désavantagés indûment par ces modifications.

Le British Columbia Egg Marketing Agency est le seul office de commercialisation à vendre à un prix différent les œufs de calibre Extra gros et Gros. On prévoit qu'il effectuera l'ajustement mineur du prix des œufs, s'il y a lieu. Il n'a émis aucune objection.

Santé Canada a été consulté en ce qui a trait à l'introduction et aux conditions de la pasteurisation des œufs en coquille et il appuie le processus. Santé Canada est chargé d'approuver le processus de pasteurisation qui sera utilisé par les postes d'œufs agréés.



The provinces and territories have been advised of these amendments as their respective health authorities may have some involvement in this industry. As provincial egg regulations reference federal egg regulations, some provincial and territorial regulations may in turn have to be amended.

Particular effort has been made to make small producers aware of these changes as they may not be involved with industry associations or provincial marketing boards. Inspectors have relayed information on the changes to these producers during their routine inspections and the provincial marketing boards/industry associations have included such information in their newsletters, which are widely distributed.

### Pre-publication Results

These Regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 12, 2005 for a 30-day comment period. Prior to the end of the comment period, China applied to the World Trade Organization (WTO) for an extension to the comment period. The Canadian government agreed to the request and thus, the comment period ended on June 12, 2005.

The Agency received seven comment submissions from stakeholders on this proposal. Analysis of the comments resulted in a number of changes being made to the pre-published version of the Regulations. These changes do not alter the original policy intent of the pre-published version of the Regulations.

#### *Subsection 9(18)*

The Agency, in consultation with Health Canada, has adjusted the temperature requirement for rooms holding eggs graded Canada A, Canada B or Canada C to 10°C. The Agency received numerous comments on the requirement in the pre-published version of the Regulations regarding the maximum room temperature of 7°C. After further study of available scientific data by Health Canada, it was determined that the temperature could safely be increased to 10°C. However, the Agency will be encouraging producers to improve air circulation during refrigeration, to reduce the insulating effect of packaging material and to decrease the packing density of eggs on palettes in the cooler. These measures can achieve effective and safe cooling of eggs without the added expense of decreasing the temperature.

#### *Subsection 9(31)*

This subsection contains several changes to the pre-published version of the Regulations. The requirement for egg washwater to be 11°C warmer than the eggs applies to all types of washers. Paragraphs (a) and (b) apply only to systems using recirculated water. Paragraph (a) is modified based on comments received by stakeholders that the 43°C requirement that was in the pre-published version of the Regulations is excessive and that 40°C will suffice. Likewise, in paragraph (b), stakeholders submitted that a pH of not less than 10.5 was not necessary and that a pH of not less than 10 would be sufficient. The Agency agrees that the potential benefit does not outweigh the cost to industry of making modifications to meet these requirements and therefore has modified these two paragraphs. Finally, the word “recycled” has been replaced with the word “recirculated” to more accurately reflect egg washing processes that use this technology.

Les provinces et les territoires ont été avisés de ce projet, puisque leurs autorités sanitaires respectives peuvent avoir leur mot à dire dans cette industrie. Comme les règlements provinciaux sur les œufs se réfèrent au règlement fédéral, certains règlements provinciaux et territoriaux pourraient devoir être modifiés.

Des efforts ont été déployés afin de sensibiliser les petits producteurs aux modifications, puisqu'ils ne font peut-être pas partie des associations sectorielles ou des offices de commercialisation provinciaux. Les inspecteurs leur ont relayé l'information sur le projet dans le cadre de leurs inspections courantes et les associations sectorielles/offices de commercialisation provinciaux ont publié des renseignements dans leur bulletin d'information, qui fait l'objet d'une large distribution.

### Résultats de la publication au préalable

La version préliminaire de ce règlement a été publiée au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 12 mars 2005, pendant une période de 30 jours pour la communication des commentaires. Avant l'arrivée à échéance, la Chine a demandé à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) que cette période soit prolongée. Le gouvernement canadien a accueilli favorablement cette requête et, par conséquent, la période de commentaires s'est terminée le 12 juin 2005.

L'Agence a reçu sept présentations de commentaires des intervenants à l'égard de cette proposition. L'analyse des commentaires a donné lieu à plusieurs changements dans la version prépubliée du règlement. Ces changements ne modifient en rien la finalité initiale de la politique de la version préliminaire du règlement.

#### *Paragraphe 9(18)*

L'Agence, après consultation avec Santé Canada, a rajusté à 10 °C la température dans les pièces renfermant des œufs de catégorie Canada A, Canada B ou Canada C. L'Agence a reçu de nombreux commentaires sur l'exigence indiquée dans la version prépubliée du règlement à l'égard de la température ambiante maximale de 7 °C. À la suite d'une autre étude fondée sur des données scientifiques de Santé Canada, on a déterminé qu'on pouvait augmenter la température à 10 °C, en toute sécurité. Toutefois, l'Agence encouragera les producteurs à améliorer la circulation de l'air pendant la réfrigération, à réduire l'effet isolant du matériel d'emballage et à diminuer la densité de tassement des œufs sur les palettes du réfrigérateur. Ces mesures peuvent permettre un refroidissement efficace et sûr des œufs, sans la dépense additionnelle occasionnée par la diminution de la température.

#### *Paragraphe 9(31)*

Ce paragraphe contient plusieurs changements dans la version préliminaire. L'exigence que l'eau de lavage soit de 11 °C plus chaude que les œufs s'applique à tout genre de laveurs d'œufs. Les alinéas a) et b) s'appliquent seulement aux systèmes dont l'eau de lavage est recyclée. L'alinéa a) a été modifié en fonction des commentaires reçus par les intervenants, selon lesquels l'exigence de température de 43 °C indiquée dans la version préliminaire du règlement était excessive et qu'une température de 40 °C est suffisante. De même, dans l'alinéa b), les intervenants ont indiqué qu'un pH d'au moins 10,5 n'est pas nécessaire et qu'un pH d'au moins 10 est suffisant. L'Agence convient que l'avantage potentiel ne l'emporte pas sur le coût, pour l'industrie, d'apporter des modifications pour satisfaire à ces exigences et, par conséquent, a modifié ces deux alinéas. Enfin, le mot « recyclée » a été remplacé par « recirculée » pour refléter plus exactement le processus de lavage des œufs fondé sur cette technologie.

*Subsection 17(3)*

This amendment responds to a recommendation of the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (the Committee). The CFIA agreed with the Committee that the reference to subsection 14(1) in this provision is not necessary. This minor change is therefore included in the final publication version of the amendments.

*Subsection 24(2)*

Similar to the amendment to subsection 17(3) above, the amendment to subsection 24(2) was not submitted in time to be included in the pre-published version of the amendments. This is a minor change that recognizes that an inspector is not always required to mark a container of eggs with a stamp approved by the Agency and he or she will do so only upon request. This is a clarification of the current practice and does not impose any additional requirement on industry.

*Subsection 31(1)*

The Agency received a comment on the pre-published version of the amendments that the new requirements regarding pasteurized eggs for exporting countries unintentionally presented an unfair trade barrier. Although exporting countries may meet the grade standard for Canada A eggs, they do not mark the container of pasteurized eggs as such. Likewise, foreign egg grading stations are not registered under the *Egg Regulations*. The amendments to the final publication version of the Regulations introduced in subsection 31 are intended to correct this situation and allow countries wishing to export pasteurized eggs to comply with the new requirements.

*Subsection 2(2) of Schedule IV to the Regulations*

This amendment responds to a recommendation of the Committee. The Committee recommended revising this provision to make it clear that the percentages in the provision are intended to relate to the total number of eggs examined. There is no change to the practical application of this provision.

*Subsection 2(4) of Schedule IV to the Regulations*

“Canada Nest Run” eggs should have been included in this provision when the amendments were pre-published. It was inadvertently omitted and is therefore included in the final publication version of the amendments.

The CFIA has determined that the remainder of the comments received will not require modification of the Regulations. A summary of the comments received and the response follows:

- Comment: Prohibition of re-sale of eggs that are returned to a registered egg station.
- Response: Graded eggs that are returned to a registered egg station may only be conveyed from there to a registered processed egg station. If these graded eggs have left the control of the grading station they cannot be allowed back into the consumer market as they may have been subjected to unacceptable temperature variations or handling abuse.
- Comment: Regarding the elimination of the dirt allowance on Grade B eggs, it is not clear how dirt will be treated in the reject tolerance.

*Paragraphe 17(3)*

Cette modification donne suite à une recommandation du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (le Comité). L'ACIA a convenu avec le Comité que la référence au paragraphe 14(1) dans cet article n'est pas nécessaire. Le changement mineur est donc inclus dans la version définitive des modifications.

*Paragraphe 24(2)*

À l'instar de la modification du paragraphe 17(3) ci-dessus, la modification au paragraphe 24(2) n'a pas été présentée à temps et n'a pu être intégrée dans la version préliminaire des modifications. Il s'agit d'un changement mineur qui reconnaît qu'un inspecteur n'est pas toujours tenu de marquer un contenant d'œufs au moyen d'une étiquette approuvée par l'Agence et qu'il ne le fera que sur demande. Cela précise la pratique courante et n'impose aucune exigence additionnelle à l'industrie.

*Paragraphe 31(1)*

L'Agence a reçu un commentaire sur la version préliminaire des modifications selon lequel les nouvelles exigences liées aux œufs pasteurisés destinés aux pays exportateurs posaient un obstacle commercial non équitable non intentionnel. Bien que les pays exportateurs puissent se conformer à la norme de classement des œufs de catégorie Canada A, les postes étrangers de classement des œufs ne sont pas agréés en vertu du *Règlement sur les œufs*. Les modifications à la version définitive du règlement apportées à l'article 31 visent à corriger la situation et à permettre aux pays qui souhaitent exporter des œufs pasteurisés de se conformer aux nouvelles exigences.

*Paragraphe 2(2) de l'annexe IV du règlement*

Cette modification donne suite à une recommandation du Comité. Le Comité a recommandé la révision de cette disposition pour préciser que les pourcentages sont rattachés au nombre total d'œufs examinés. Il n'y a aucun changement dans l'application pratique de cette disposition.

*Paragraphe 2(4) de l'annexe IV du règlement*

Les œufs de catégorie « Canada Oeufs tout-venant » auraient dû être intégrés dans cette disposition lors de la publication préalable des modifications. On a omis de le faire par inadvertance et on les a intégrés dans la version de publication définitive des modifications.

L'ACIA a déterminé que les autres commentaires reçus ne nécessiteront pas de modification au règlement. Voici un résumé des commentaires reçus et des réponses données :

- Commentaire : Interdiction de revendre les œufs qui sont retournés à un poste d'œufs agréé.
- Réponse : Les œufs classés qui sont retournés à un poste d'œufs agréé ne peuvent être transportés que de cet endroit à un poste agréé d'œufs transformés. Si ces œufs classés ne sont plus sous le contrôle du poste de classement, on ne peut les réintégrer sur le marché de la consommation, car ils peuvent avoir été soumis à des variations de températures inacceptables ou à une manipulation abusive.
- Commentaire : En ce qui concerne l'interdiction de la présence de saletés sur les œufs de catégorie Canada B, la façon de traiter les saletés dans les dispositions portant sur ce qui est toléré n'est pas précise.

**Response:** This amendment removes the dirt allowance, but retains the stain allowance. In practical terms, this amendment simply means that an egg with any amount of dirt on the shell will not be permitted in the Canada A, Canada B or Canada C grades. The Agency will be working with industry to devise a strategy for how dirt will be treated in the reject tolerance.

**Comment:** The amendments should include a requirement that the statement "Keep Refrigerated" appear on egg cartons.

**Response:** This requirement exists under the *Consumer Packaging and Labelling Regulations*.

There were several other comments received by stakeholders on issues that do not pertain to these amendments. The CFIA has noted these issues and will be considering if future action will be undertaken.

#### ***Compliance and Enforcement***

There are no changes to the current compliance and enforcement measures. The CFIA will ensure compliance with these changes through regular and on-going egg inspection program and activities.

Inspectors will be trained on the new requirements and will integrate them into their routine inspection activities.

#### ***Contact***

Judy Scaife  
Chief  
Egg Programs  
Food of Animal Origin Division  
Canadian Food Inspection Agency  
159 Cleopatra Drive  
Ottawa, Ontario  
K1A 0Y9  
Telephone: (613) 221-7001  
FAX: (613) 221-7296  
E-mail: jscaife@inspection.gc.ca

**Réponse :** Cette modification retire la tolérance à la saleté, mais conserve un niveau de tolérance aux taches. En termes plus précis, cette modification signifie simplement qu'un œuf dont la coquille comporte une quelconque quantité de saletés ne pourra faire partie des catégories Canada A, Canada B ou Canada C. L'Agence collaborera avec les intervenants de l'industrie pour élaborer une stratégie sur la façon de traiter les saletés dans le cadre de ce qui est toléré.

**Commentaire :** Les modifications doivent comprendre l'exigence que l'indication « Garder au réfrigérateur » figure sur les cartons d'œufs.

**Réponse :** Cette exigence s'applique en vertu du *Règlement sur l'emballage et l'étiquetage des produits de consommation*.

Les intervenants nous ont transmis plusieurs autres commentaires sur des problèmes qui ne se rapportent pas à ces modifications. L'ACIA a noté ces problèmes et examinera la possibilité de prendre des mesures dans le futur.

#### ***Respect et exécution***

Les mesures de respect et d'exécution de la loi ne sont pas modifiées. L'ACIA veillera au respect de ces modifications dans le cadre du programme régulier et des activités courantes d'inspection des œufs.

Les inspecteurs seront formés sur les nouvelles exigences et les intégreront à leurs activités d'inspection courantes.

#### ***Personne-ressource***

Judy Scaife  
Chef  
Programmes d'œufs  
Division des aliments d'origine animale  
Agence canadienne d'inspection des aliments  
159, promenade Cleopatra  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0Y9  
Téléphone : (613) 221-7001  
TÉLÉCOPIEUR : (613) 221-7296  
Courriel : jscaife@inspection.gc.ca

Registration  
SOR/2006-194 August 29, 2006

Enregistrement  
DORS/2006-194 Le 29 août 2006

CUSTOMS TARIFF

TARIF DES DOUANES

**Order Amending the Schedule to the Customs  
Tariff, 2006-1**

**Décret modifiant l'annexe du Tarif des douanes,  
2006-1**

P.C. 2006-798 August 29, 2006

C.P. 2006-798 Le 29 août 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to subsection 14(2)<sup>a</sup> of the *Customs Tariff*<sup>b</sup>, hereby makes the annexed *Order Amending the Schedule to the Customs Tariff, 2006-1*.

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu du paragraphe 14(2)<sup>a</sup> du *Tarif des douanes*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe du Tarif des douanes, 2006-1*, ci-après.

**ORDER AMENDING THE SCHEDULE  
TO THE CUSTOMS TARIFF, 2006-1**

**DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE  
DU TARIF DES DOUANES, 2006-1**

AMENDMENT

MODIFICATION

1. The List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff*<sup>1</sup> is amended by adding, in numerical order, the tariff provision set out in the schedule to this Order.

1. La liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de la disposition tarifaire figurant à l'annexe du présent décret.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

SCHEDULE  
(Section 1)

ADDITION OF TARIFF PROVISION

Tariff Item	Description of Goods	Most-Favoured-Nation Tariff		Preferential Tariff	
		Initial Rate	Final Rate	Initial Rate	Final Rate
8528.12.20	--- Set-top boxes which have a communication function: a microprocessor-based device incorporating a modem for gaining access to the Internet, and having a function of interactive information exchange	Free	Free (A)	UST: Free MT: Free MUST: Free CT: Free CIAT: Free CRT: Free GPT: Free LDCT: Free CCCT: Free AUT: Free NZT: Free	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: Free (A) NZT: Free (A)

<sup>a</sup> S.C. 2001, c. 28, s. 33

<sup>b</sup> S.C. 1997, c. 36

<sup>1</sup> S.C. 1997, c. 36

<sup>a</sup> L.C. 2001, ch. 28, art. 33

<sup>b</sup> L.C. 1997, ch. 36

<sup>1</sup> L.C. 1997, ch. 36

ANNEXE  
(*article 1*)

## NOUVELLE DISPOSITION TARIFAIRE

Numéro tarifaire	Dénomination des marchandises	Tarif de la nation la plus favorisée		Tarif de préférence	
		Taux initial	Taux final	Taux initial	Taux final
8528.12.20	--- Boîtiers décodeurs ayant une fonction de communication : dispositifs à microprocesseur comprenant un modem d'accès à Internet, et ayant une fonction d'échange interactif de renseignements	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: En fr. TNZ: En fr.	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: En fr. (A) TNZ: En fr. (A)

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

This Order introduces a duty-free tariff item for set top boxes that enable televisions to access the Internet by means of a micro-processor-based device incorporating a modem and having a function of interactive information exchange. Such tariff treatment is consistent with Canada's obligations under the Information Technology Agreement of the World Trade Organization, which Canada implemented on July 1, 1997. This Agreement provided for the elimination of Most-Favoured-Nation tariffs on a broad range of information technology products including set top boxes. The tariff item that had been designated in 1997 to implement Canada's ITA obligations did not adequately provide the duty relief intended for set top boxes. A separate order provides remission of duties paid on imports of these set top boxes since July 1, 1997.

**Alternatives**

There are no other practical alternatives to proceeding with this amendment. An order pursuant to subsection 14(2) of the *Customs Tariff* is the appropriate and timely method to make this amendment.

**Benefits and Costs**

This Order ensures that Canada fulfils its obligations under the Information Technology Agreement by introducing a duty-free tariff item for certain set top boxes. Based on past import volumes, it is estimated that annual duties foregone could be up to \$12 million.

**Consultation**

The Department of Foreign Affairs and International Trade and the Canada Border Services Agency agree that this new tariff item will help ensure Canada fulfils its obligations under the Information Technology Agreement.

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

Le présent décret instaure un nouveau numéro tarifaire en franchise pour les boîtiers décodeurs permettant aux téléviseurs d'avoir accès à Internet au moyen de dispositifs à microprocesseur comprenant un modem et ayant une fonction d'échange interactif de renseignements. Ce traitement tarifaire se veut conforme aux obligations du Canada en vertu de l'Accord sur la technologie de l'information de l'Organisation mondiale du commerce, que le Canada a instauré le 1<sup>er</sup> juillet 1997. Cet accord prévoit l'élimination des tarifs de la nation la plus favorisée sur un vaste éventail de produits de la technologie de l'information, dont les boîtiers décodeurs. Le numéro tarifaire utilisé en 1997 pour mettre en œuvre les obligations du Canada en vertu de cet accord ne prévoyait pas d'allégement tarifaire approprié à l'égard des boîtiers décodeurs. Un décret distinct prévoit la remise des droits payés à l'égard des boîtiers décodeurs en question importés depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1997.

**Solutions envisagées**

Il n'existe aucune autre solution pratique. La prise d'un décret en vertu du paragraphe 14(2) du *Tarif des douanes* constitue la façon la plus judicieuse et la plus rapide d'apporter cette modification.

**Avantages et coûts**

Ce décret veille à ce que le Canada remplisse ses obligations en vertu de l'Accord sur la technologie de l'information en instaurant un numéro tarifaire prévoyant la franchise à l'égard de certains boîtiers décodeurs. Selon les volumes d'importation antérieurs, les droits annuels auxquels le gouvernement renonce pourraient atteindre jusqu'à 12 millions de dollars.

**Consultations**

Le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international et l'Agence des services frontaliers du Canada conviennent que ce numéro tarifaire permettra au Canada de remplir ses obligations en vertu de l'Accord sur la technologie de l'information.

***Compliance and Enforcement***

Compliance is not an issue. The Canada Border Services Agency is responsible for the administration of customs and tariff legislation and regulations.

***Contact***

Paul Robichaud  
International Trade Policy Division  
Department of Finance  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5  
Telephone: (613) 992-2510

***Respect et exécution***

La question de l'observation 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.

***Personne-ressource***

Paul Robichaud  
Division de la politique commerciale internationale  
Ministère des Finances  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5  
Téléphone : (613) 992-2510

Registration  
SOR/2006-195 August 29, 2006

CUSTOMS TARIFF

### Set Top Boxes Remission Order

P.C. 2006-799 August 29, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 115<sup>a</sup> of the *Customs Tariff*<sup>b</sup>, hereby makes the annexed *Set Top Boxes Remission Order*.

#### SET TOP BOXES REMISSION ORDER

##### REMISSION

1. Remission is hereby granted of the customs duties paid or payable under the *Customs Tariff* on set top boxes that have a communication function, a microprocessor based device incorporating a modem for gaining access to the Internet and a function of interactive information exchange of tariff item No. 8528.12.99, imported into Canada during the period commencing on July 1, 1997 and ending on the day on which this Order comes into force.

##### CONDITIONS

2. Remission is granted on the following conditions:

- (a) a claim for remission is made by the importer to the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness within two years after the day on which this Order comes into force; and
- (b) the importer files with the Agency the evidence that the Agency requires to determine eligibility for the remission.

##### COMING INTO FORCE

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

#### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

##### *Description*

This Order remits the customs duties paid or payable on the importation of set top boxes that enable televisions to access the Internet by means of a microprocessor-based device incorporating a modem and having a function of interactive information exchange. Remission is for the period commencing from July 1, 1997 and ending on the date this Order comes into force. A new tariff item, effective the same date as this Order, has been introduced into the *Customs Tariff* to effect duty-free entry for future imports of the set top boxes.

<sup>a</sup> S.C. 2005, c. 38, par. 142(e) and 145(2)(j)

<sup>b</sup> S.C. 1997, c. 36

Enregistrement  
DORS/2006-195 Le 29 août 2006

TARIF DES DOUANES

### Décret de remise concernant les boîtiers décodeurs

C.P. 2006-799 Le 29 août 2006

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 115<sup>a</sup> du *Tarif des douanes*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret de remise concernant les boîtiers décodeurs*, ci après.

#### DÉCRET DE REMISE CONCERNANT LES BOÎTIERS DÉCODEURS

##### REMISE

1. Remise est accordée des droits de douanes payés ou à payer, aux termes du *Tarif des douanes*, à l'égard des boîtiers décodeurs ayant une fonction de communication, un dispositif à microprocesseur comprenant un modem d'accès à Internet et une fonction d'échange interactif des renseignements relatifs au n° tarifaire 8528.12.99, importés au Canada au cours de la période commençant le 1<sup>er</sup> juillet 1997 et se terminant à la date d'entrée en vigueur du présent décret.

##### CONDITIONS

2. La remise est subordonnée aux conditions suivantes :

- a) la demande de remise est présentée par l'importateur au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile dans les deux ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent décret;
- b) l'importateur présente à l'Agence des services frontaliers du Canada les documents dont elle a besoin pour établir son admissibilité à la remise.

##### ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

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

##### *Description*

Ce décret porte remise des droits de douane payés ou payables à l'égard de l'importation de boîtiers décodeurs permettant aux téléviseurs d'avoir accès à Internet au moyen de dispositifs à microprocesseur comprenant un modem et ayant une fonction d'échange interactif de renseignements. La remise vise la période qui commence le 1<sup>er</sup> juillet 1997 et se termine à la date d'entrée en vigueur du présent décret. Un nouveau numéro tarifaire entrant en vigueur à la date d'entrée en vigueur du présent décret a été ajouté au *Tarif des douanes* pour permettre l'entrée en franchise des importations futures de ces boîtiers décodeurs.

<sup>a</sup> L.C. 2005, ch. 38, al. 142e) et 145(2)j)

<sup>b</sup> L.C. 1997, ch. 36

This Order will ensure duty-free entry for these set top boxes consistent with Canada's obligations under the Information Technology Agreement of the World Trade Organization, which Canada implemented on July 1, 1997. This Agreement provided for the elimination of Most-Favoured-Nation tariffs on a broad range of information technology products including set top boxes.

#### **Alternatives**

There are no other practical alternatives to providing remission in this instance. A remission order, pursuant to section 115 of the *Customs Tariff*, is the appropriate method of providing tariff relief in this instance.

#### **Benefits and Costs**

This Order could remit up to \$53 million in duties paid or payable and ensures that Canada fulfils its obligations under the Information Technology Agreement.

#### **Consultation**

The Department of Foreign Affairs and International Trade and the Canada Border Services Agency agree that this remission order will help ensure Canada fulfils its obligations under the Information Technology Agreement.

#### **Compliance and Enforcement**

The Canada Border Services Agency will administer the provisions of this Order in the normal course of its administration of customs and tariff-related legislation.

#### **Contact**

Paul Robichaud  
International Trade Policy Division  
Department of Finance  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5  
Telephone : (613) 992-2510

Le présent décret assure l'entrée en franchise de ces boîtiers décodeurs conformément aux obligations du Canada en vertu de l'Accord sur la technologie de l'information de l'Organisation mondiale du commerce, que le Canada a instauré le 1<sup>er</sup> juillet 1997. Cet accord prévoit l'élimination des tarifs de la nation la plus favorisée sur un vaste éventail de produits de la technologie de l'information, dont les boîtiers décodeurs.

#### **Solutions envisagées**

Il n'existe aucune autre solution pratique. La prise d'un décret de remise, en vertu de l'article 115 du *Tarif des douanes*, est la façon appropriée d'accorder un allègement tarifaire en l'espèce.

#### **Avantages et coûts**

La remise de droits payés ou payables en vertu de ce décret pourrait atteindre jusqu'à un montant de 53 millions de dollars. Le décret veille à ce que le Canada remplisse ses obligations en vertu de l'Accord sur la technologie de l'information.

#### **Consultations**

Le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international et l'Agence des services frontaliers du Canada conviennent que ce décret de remise permettra au Canada de remplir ses obligations en vertu de l'Accord sur la technologie de l'information.

#### **Respect et exécution**

L'Agence des services frontaliers du Canada mettra en œuvre les dispositions du présent décret dans le cours normal de l'application de la législation régissant les douanes et les tarifs douaniers.

#### **Personne-ressource**

Paul Robichaud  
Division de la politique commerciale internationale  
Ministère des Finances  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5  
Téléphone : (613) 992-2510



Registration  
SOR/2006-196 August 29, 2006

EXPORT AND IMPORT PERMITS ACT

## Order Amending the Export Control List

P.C. 2006-803 August 29, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to section 6<sup>a</sup> of the *Export and Import Permits Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Export Control List*.

### ORDER AMENDING THE EXPORT CONTROL LIST

#### AMENDMENTS

**1. The definition “Guide” in section 1 of the *Export Control List*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

“Guide” means *A Guide to Canada’s Export Controls*, published in December 2005 by the Department of Foreign Affairs and International Trade. (*Guide*)

**2. Item 5202 of the schedule to the List and the heading before it are replaced by the following:**

Unprocessed Roe Herring

**5202.** Roe herring from which the roe has not been extracted and that were caught in those parts of the following areas adjacent to the coast of British Columbia:

- (a) the territorial sea of Canada as determined under section 4 of the *Oceans Act*;
- (b) the internal waters of Canada as determined under section 6 of that Act; or
- (c) the fishing zones of Canada as determined under section 16 of that Act and prescribed by regulations made under paragraph 25(b) of that Act. (*All destinations*)

#### COMING INTO FORCE

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

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Description

The amendment to the *Export Control List* (“ECL”) consists of two changes.

<sup>a</sup> S.C. 1991, c. 28, s. 3  
<sup>1</sup> SOR/89-202

Enregistrement  
DORS/2006-196 Le 29 août 2006

LOI SUR LES LICENCES D’EXPORTATION ET D’IMPORTATION

## Décret modifiant la Liste des marchandises d’exportation contrôlée

C.P. 2006-803 Le 29 août 2006

Sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu de l’article 6<sup>a</sup> de la *Loi sur les licences d’exportation et d’importation*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant la Liste des marchandises d’exportation contrôlée*, ci-après.

### DÉCRET MODIFIANT LA LISTE DES MARCHANDISES D’EXPORTATION CONTRÔLÉE

#### MODIFICATIONS

**1. La définition de « Guide », à l’article 1 de la *Liste des marchandises d’exportation contrôlée*<sup>1</sup>, est remplacée par ce qui suit :**

« Guide » Le *Guide des contrôles à l’exportation du Canada* publié en décembre 2005 par le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international. (*Guide*)

**2. L’article 5202 de l’annexe de la même liste et l’intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :**

Hareng rogué non traité

**5202.** Hareng rogué, dont les œufs n’ont pas été extraits, pris dans les eaux ci-après qui sont contiguës au littoral de la Colombie-Britannique :

- a) la mer territoriale du Canada délimitée en conformité avec l’article 4 de la *Loi sur les océans*;
- b) les eaux intérieures du Canada délimitées en conformité avec l’article 6 de cette loi;
- c) les zones de pêche du Canada délimitées à l’article 16 et constituées par règlement pris au titre de l’alinéa 25b) de cette loi. (*Toutes destinations*)

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

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

#### Description

Les modifications apportées à la *Liste des marchandises d’exportation contrôlée* (« LMEC ») consistent en deux changements.

<sup>a</sup> L.C. 1991, ch. 28, art. 3  
<sup>1</sup> DORS/89-202

First, the definition of “Guide” in section 1 of the ECL is replaced and now refers to the latest version of “*A Guide to Canada’s Export Controls*” dated December 2005. The December 2005 edition of “*A Guide to Canada’s Export Controls*”, incorporates Canada’s obligations and commitments with respect to our international arrangements and, includes additions of strategic items of national and international security, as well as deletions of goods of older technology, whose current control impedes the competitiveness of Canadian companies.

Second, Item 5202, regarding Roe Herring has been substantially re-written to reflect its updated legislative references contained in the *Oceans Act*.

### **Alternatives**

The alternative is to keep the status quo. However, in order for Canada to implement its international obligations and commitments and for Canada’s export policies to be effective, the ECL must reflect current obligations, commitments, and policies.

### **Benefits and Costs**

The amendment would allow Canada to better observe its international obligations and commitments with other like-minded countries. The amendment should improve the efficiency of permit application processing.

The substantive portion of the amendment reflects Canada’s international obligations and commitments.

The costs associated with these amendments for the government are limited to the administrative cost of the amendment and subsequent circulation of the new regulation. At the same time, the impact on exporters will be minimal as the amendments will only impose export permit requirements on a limited number of exporters. At the same time, the removal of some items from export control will benefit some companies as they will no longer need to apply for export permits for those items in most cases.

### **Consultation**

As is customary when dealing with potential changes to Canada’s export controls, the Department consulted with and received support from private industry, industry associations, various divisions within the Department of Foreign Affairs and International Trade, and various other Canadian departments and agencies in the elaboration of its positions prior to entering into international negotiations and undertaking commitments.

### **Compliance and Enforcement**

The ECL defines the items and conditions under which exporters are required to obtain export permits. The Canada Border Services Agency (CBSA) enforces the regulations including the examination of export documents on all exports. Failure to possess the required export permit can result in prosecution and conviction under the *Export and Import Permits Act*.

Premièrement, la définition du terme « Guide » dans l’article 1 est remplacée et désigne maintenant la version la plus récente du « *Guide des contrôles à l’exportation du Canada* » publiée en décembre 2005. L’édition de décembre 2005 du « *Guide des contrôles à l’exportation du Canada* » incorpore les obligations et engagements pris par le Canada à l’égard de plusieurs accords internationaux. Elle comprend l’ajout d’éléments stratégiques touchant la sécurité nationale et internationale ainsi que la suppression de certaines marchandises de technologie plus ancienne dont le contrôle actuel nuit à la compétitivité des sociétés canadiennes.

Deuxièmement, le libellé de l’article 5202 portant sur les harengs rogués a été considérablement modifié afin de refléter l’actualisation de ses références législatives contenues dans la *Loi sur les Océans*.

### **Solutions envisagées**

L’autre solution envisagée est le statu quo. Toutefois, pour que le Canada respecte ses obligations et engagements internationaux et que ses politiques d’exportation soient efficaces, la LMEC doit refléter les obligations, engagements et politiques actuels.

### **Avantages et coûts**

Les modifications permettraient au Canada de mieux respecter ses obligations et engagements internationaux à l’égard d’autres pays d’optique commune. Ces modifications devraient améliorer l’efficacité du traitement des demandes de licence.

La partie essentielle des modifications reflète les obligations et engagements internationaux du Canada.

Les modifications n’occasionneront au gouvernement canadien que des frais d’administration, puis des frais de diffusion de la nouvelle réglementation. Par ailleurs, l’incidence sur les exportateurs sera minimale, car les modifications n’imposeront des exigences liées aux licences d’exportation qu’à un nombre limité d’entre eux. De plus, l’élimination de certains articles de la liste de contrôle des exportations favorisera certaines entreprises qui, dans la plupart des cas, n’auront plus à faire de demande de licence d’exportation.

### **Consultations**

Comme il est d’usage à l’égard d’éventuels changements touchant au contrôle des exportations, le ministère a consulté le secteur privé, des associations industrielles, diverses directions du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international et divers organismes et ministères du gouvernement du Canada dont il a reçu l’appui dans le cadre de l’élaboration de ses positions avant d’entrer dans des négociations internationales et de prendre des engagements.

### **Respect et exécution**

La LMEC prévoit pour quelles marchandises et dans quelles circonstances un exportateur est tenu d’obtenir une licence d’exportation. L’Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) applique les réglementations, notamment en examinant les documents d’exportation afférents à toute marchandise exportée. Toute personne non munie de la licence d’exportation exigée s’expose à des poursuites et à une condamnation en vertu de la *Loi sur les licences d’exportation et d’importation*.

**Contact**

Judy Korecky  
Deputy Director, Technology  
Export Controls Division  
Export and Import Controls Bureau  
Department of Foreign Affairs and International Trade  
125 Sussex Drive  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G2  
Telephone: (613) 944-2505  
FAX: (613) 996-9933  
E-mail: judy.korecky@international.gc.ca

**Personne-ressource**

Judy Korecky  
Directrice adjointe, Technologie  
Direction des contrôles à l'exportation  
Direction générale des contrôles à l'exportation et à  
l'importation  
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international  
125, promenade Sussex  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G2  
Téléphone : (613) 944-2505  
TÉLÉCOPIEUR : (613) 996-9933  
Courriel : judy.korecky@international.gc.ca

Registration  
SOR/2006-197 August 29, 2006

FOOD AND DRUGS ACT

**Regulations Amending the Medical Devices Regulations (1484)**

P.C. 2006-804 August 29, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to subsection 30(1)<sup>a</sup> of the *Food and Drugs Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Medical Devices Regulations (1484)*.

**REGULATIONS AMENDING THE MEDICAL DEVICES REGULATIONS (1484)**

**AMENDMENTS**

**1. (1) The definition “quality system certificate” in section 1 of the *Medical Devices Regulations*<sup>1</sup> is repealed.**

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

“quality management system certificate” means a valid quality management system certificate described in paragraph 32(2)(f), 3(j) or 4(p), as applicable, that is issued by a registrar recognized by the Minister under section 32.1. (*certificat de système de gestion de la qualité*)

**(3) Section 1 of the French version of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

« système de gestion de la qualité » Vaut mention de l’expression « système de management de la qualité » figurant à la norme nationale du Canada CAN/CSA-ISO 13485:03 intitulée *Dispositifs médicaux — Systèmes de management de la qualité — Exigences à des fins réglementaires. (French version only)*

**2. (1) Paragraph 32(2)(f) of the Regulations is replaced by the following:**

(f) a copy of the quality management system certificate certifying that the quality management system under which the device is manufactured satisfies National Standard of Canada CAN/CSA-ISO 13485:03, *Medical devices — Quality management systems — Requirements for regulatory purposes*.

**(2) Paragraph 32(3)(j) of the Regulations is replaced by the following:**

(j) a copy of the quality management system certificate certifying that the quality management system under which the device is designed and manufactured satisfies National Standard of Canada CAN/CSA-ISO 13485:03, *Medical devices — Quality management systems — Requirements for regulatory purposes*.

Enregistrement  
DORS/2006-197 Le 29 août 2006

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

**Règlement modifiant le Règlement sur les instruments médicaux (1484)**

C.P. 2006-804 Le 29 août 2006

Sur recommandation du ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 30(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les aliments et drogues*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les instruments médicaux (1484)*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES INSTRUMENTS MÉDICAUX (1484)**

**MODIFICATIONS**

**1. (1) La définition de « certificat de système qualité », à l’article 1 du Règlement sur les instruments médicaux<sup>1</sup>, est abrogée.**

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

« certificat de système de gestion de la qualité » Certificat de système de gestion de la qualité valide visé aux alinéas 32(2)(f), (3)(j) ou 4(p), délivré par un registraire reconnu par le ministre aux termes de l’article 32.1. (*quality management system certificate*)

**(3) L’article 1 de la version française du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« système de gestion de la qualité » Vaut mention de l’expression « système de management de la qualité » figurant à la norme nationale du Canada CAN/CSA-ISO 13485:03 intitulée *Dispositifs médicaux — Systèmes de management de la qualité — Exigences à des fins réglementaires. (French version only)*

**2. (1) L’alinéa 32(2)(f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

f) une copie du certificat de système de gestion de la qualité attestant que le système de gestion de la qualité auquel est soumise la fabrication de l’instrument est conforme aux exigences de la norme nationale du Canada CAN/CSA-ISO 13485:03 intitulée *Dispositifs médicaux — Systèmes de management de la qualité — Exigences à des fins réglementaires*.

**(2) L’alinéa 32(3)(j) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

j) une copie du certificat de système de gestion de la qualité attestant que le système de gestion de la qualité auquel sont soumises la conception et la fabrication de l’instrument est conforme aux exigences de la norme CAN/CSA-ISO 13485:03 intitulée *Dispositifs médicaux — Systèmes de management de la qualité — Exigences à des fins réglementaires*.

<sup>a</sup> S.C. 1999, c. 33, s. 347

<sup>1</sup> SOR/98-282

<sup>a</sup> L.C. 1999, ch. 33, art. 347

<sup>1</sup> DORS/98-282

**(3) Paragraph 32(4)(p) of the Regulations is replaced by the following:**

(p) a copy of the quality management system certificate certifying that the quality management system under which the device is designed and manufactured satisfies National Standard of Canada CAN/CSA-ISO 13485:03, *Medical devices — Quality management systems — Requirements for regulatory purposes*.

**3. Section 32.1 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:**

*Quality Management System Certificate*

**32.1** The Minister shall recognize a person as a registrar for the purpose of issuing quality management system certificates if the person

(a) has sufficient training, experience and technical knowledge in the design and manufacture of medical devices and in the effective implementation of quality management systems to determine whether a quality management system satisfies a standard referred to in paragraph 32(2)(f), 3(j) or 4(p); and

(b) conducts quality management system audits in accordance with the applicable guidelines and practices established by the International Organization for Standardization.

**4. The Regulations are amended by replacing the terms “quality system certificate” and “quality system” with the terms “quality management system certificate” and “quality management system”, respectively, wherever they occur in the following provisions:**

(a) sections 32.2 to 32.4;

(b) paragraph 40(1)(f); and

(c) section 43.1.

**COMING INTO FORCE**

**5. These Regulations come into force on July 15, 2006.**

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

**Description**

This regulatory initiative amends the *Medical Devices Regulations* (Regulations). Presently, the Regulations require that Class II devices meet CAN/CSA-ISO 13488-98, and Classes III and IV devices meet CAN/CSA-ISO 13485-98. These are quality system standards that manufacturers must comply with in order to obtain a medical device licence. In 2003, the International Organization for Standardization (ISO) revised and combined the two standards into one standard called ISO 13485:2003 and allowed for a three-year transition period. ISO 13485:2003 will become the only medical device quality management system standard used internationally for regulatory purposes.

ISO 13485:2003 was approved without modification as a Canadian National Standard in 2003 and published as CAN/CSA-ISO 13485:03. On July 15, 2006, at the end

**(3) L’alinéa 32(4)p) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

p) une copie du certificat de système de gestion de la qualité attestant que le système de gestion de la qualité auquel sont soumises la conception et la fabrication de l’instrument est conforme aux exigences de la norme CAN/CSA-ISO 13485:03 intitulée *Dispositifs médicaux — Systèmes de management de la qualité — Exigences à des fins réglementaires*.

**3. L’article 32.1 du même règlement et l’intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :**

*Certificat de système de gestion de la qualité*

**32.1** Aux fins de délivrance d’un certificat de système de gestion de la qualité, le ministre reconnaît comme registraire toute personne qui, à la fois :

a) possède, en matière de conception et de fabrication d’instruments médicaux ainsi que de mise en application efficace de systèmes de gestion de la qualité, les connaissances techniques, la formation et l’expérience suffisantes pour établir si un système de gestion de la qualité satisfait aux normes mentionnées aux alinéas 32(2)f), (3j) ou (4)p);

b) procède à l’audit de systèmes de gestion de la qualité selon les lignes directrices et les pratiques établies par l’Organisation internationale de normalisation.

**4. Dans les passages ci-après du même règlement, « certificat de système qualité » et « système qualité » sont respectivement remplacés par « certificat de système de gestion de la qualité » et « système de gestion de la qualité » :**

a) les articles 32.2 à 32.4;

b) l’alinéa 40(1)f);

c) l’article 43.1.

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**5. Le présent règlement entre en vigueur le 15 juillet 2006.**

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

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

**Description**

Cette initiative réglementaire modifie le *Règlement sur les instruments médicaux* (le règlement). Présentement, le règlement exige que les instruments de classe II rencontrent les exigences de la norme CAN/CSA-ISO 13488-98, et que les instruments de classe III et IV rencontrent les exigences de la norme CAN/CSA-ISO 13485-98. Il s’agit de normes sur les systèmes qualité auxquelles les fabricants doivent se conformer pour obtenir une homologation d’instrument médical. En 2003, l’Organisation internationale de normalisation (ISO) a révisé et combiné les deux normes pour n’en faire qu’une seule, intitulée ISO 13485:2003, et a prévu une période de transition de trois ans. La norme ISO 13485:2003 deviendra la seule norme sur les systèmes de management de la qualité des instruments médicaux utilisée à l’échelle internationale pour les fins réglementaire.

La norme ISO 13485:2003 a été approuvée comme norme nationale canadienne et publiée comme CAN/CSA-ISO 13485:03. Le 15 juillet 2006, à la fin de la période de transition officielle,

date of the official three-year transition period, the new standard will formally supercede CAN/CSA-ISO 13485-98 and CAN/CSA-ISO 13488-98.

This regulatory amendment updates the name of the referenced standard in the Regulations to correspond with the CAN/CSA-ISO 13485:03 standard. Also, the amendment updates the terminology from “quality system” to “quality management system” to correspond with the terminology used in the 2003 version of the standard. This amendment does not change the requirements for industry and is therefore an administrative update.

The new CAN/CSA-ISO 13485:03 standard has been available in Canada for voluntary use since July 15, 2003. Current CAN/CSA-ISO 13485-98 and CAN/CSA-ISO 13488-98 quality system certificates provided by manufacturers in support of a medical device licence, will expire on or before July 15, 2006. After July 15, 2006 manufacturers will be required to comply with the CAN/CSA-ISO 13485:03 standard.

Over the past three years, industry and registrars have been given the opportunity to provide input on this regulatory initiative and its implementation. Industry is in agreement with the proposed implementation process.

Ten sections of the Regulations will be affected by this amendment:

- Sections 1, 32(2)(f), 32(3)(j), 32(4)(p), 32.1, 32.2, 32.3, 32.4, 40(1)(f) and 43.1.

#### **Alternatives**

##### Status Quo:

If the current reference is maintained, the Regulations will not be up-to-date with the CAN/CSA-ISO 1345:03 standard.

No other alternatives were considered.

#### **Benefits and Costs**

This amendment is consistent with the adoption of ISO 13485:2003 by the medical device regulatory bodies of Canada’s international trading partners and does not change the requirements to industry.

This amendment has a positive impact on industry as it maintains harmonized regulatory requirements in Canada with those of our global trading partners, allowing for the current import and export schemes to remain in place.

Health Canada’s compliance efforts will remain harmonized with its trading partners, thus ensuring no increased burden on Health Canada.

There are no costs associated with this amendment.

#### **Consultation**

Over the past three years, industry and registrars have been given the opportunity to provide input on this regulatory initiative and its proposed process for implementation.

la nouvelle norme remplacera officiellement les normes CAN/CSA-ISO 13485-98 et CAN/CSA-ISO 13488-98.

Cette modification réglementaire met à jour le nom de la norme référencée dans le règlement pour qu’il corresponde à la norme CAN/CSA-ISO 13485-03. De plus, cette modification met à jour la terminologie « système qualité » par « système de management de la qualité », conformément à la terminologie utilisée dans la version 2003 de la norme. Cette modification ne change aucunement les exigences applicables à l’industrie et constitue donc une mise à jour de nature administrative.

La nouvelle norme CAN/CSA-ISO 13485-03 est en usage au Canada pour application volontaire depuis le 15 juillet 2003. Les certificats de système qualité actuels CAN/CSA-ISO 13485-98 et CAN/CSA-ISO 13488-98 produits par les fabricants en vue de l’obtention d’une homologation d’instrument médical viendront à expiration le ou avant le 15 juillet 2006. Après le 15 juillet 2006, les fabricants seront tenus de se conformer à la norme CAN/CSA-ISO 13485-03.

Au cours des trois dernières années, les gens de l’industrie et les registraires ont eu l’occasion de se prononcer sur la présente initiative réglementaire et sa mise en application. Les gens de l’industrie se sont prononcés en faveur du processus de mise en application proposé.

Dix articles du règlement seront touchés par la présente mesure de réglementation.

- Les articles 1, 32(2)(f), 32(3)(j), 32(4)(p), 32.1, 32.2, 32.3, 32.4, 40(1)(f) et 43.1.

#### **Solutions envisagées**

##### Statu quo

Si le renvoi actuel est maintenu, le règlement ne sera pas à jour par rapport à la norme CAN/CSA ISO 13485-03.

Aucune autre solution n’a été envisagée.

#### **Avantages et coûts**

Cette modification est compatible avec l’adoption de la norme ISO 13485:2003 par les organismes réglementaires des instruments médicaux des partenaires commerciaux internationaux du Canada et ne modifie aucunement les exigences appliquées à l’industrie.

Cette modification a une incidence positive sur l’industrie, en ce sens qu’elle maintient au Canada des exigences réglementaires harmonisées avec celles de nos partenaires commerciaux mondiaux, ce qui permet aux régimes d’importation et d’exportation actuels de demeurer en place.

Les efforts de Santé Canada pour veiller au respect de la réglementation demeureront harmonisés avec ceux des partenaires commerciaux, ce qui évitera d’allourdir le fardeau de Santé Canada.

Il n’y a aucun coût d’associé avec cette modification.

#### **Consultations**

Au cours des trois dernières années, les gens de l’industrie et les registraires ont eu l’occasion de se prononcer sur la présente mesure réglementaire et le processus de mise en application proposé.

***Compliance and Enforcement***

This amendment would not alter existing compliance mechanisms under the provisions of the *Food and Drugs Act*, enforced by the Health Products and Food Branch Inspectorate and the Medical Devices Bureau.

***Contact***

Project No. 1484  
Policy Division, Policy Bureau  
Therapeutic Products Directorate  
1600 Scott Street  
Holland Cross Building, Tower B, 2nd Floor  
Address Locator: 3102C5  
Ottawa, Ontario  
K1A 0K9  
Telephone: (613) 948-4623 (refer to Project No. 1484)  
FAX: (613) 941-6458 (refer to Project No. 1484)  
E-mail: [regaff\\_access@hc-sc.gc.ca](mailto:regaff_access@hc-sc.gc.ca) (refer to Project No. 1484)

***Respect et exécution***

Les modifications ne modifient en rien les mécanismes de vérification de la conformité définis aux dispositions de la *Loi sur les aliments et drogues* que l'Inspectorat de la Direction générale des produits de santé et des aliments et le Bureau des matériels médicaux sont chargés d'appliquer.

***Personne-ressource***

Projet 1484  
Division de la politique, Bureau de la politique  
Direction des produits thérapeutiques  
1600, rue Scott  
Immeuble Holland Cross, Tour B, 2<sup>e</sup> étage  
Indice de l'adresse 3102C5  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0K9  
Téléphone : (613) 948-4623 (mentionner le projet 1484)  
TÉLÉCOPIEUR : (613) 941-6458 (mentionner le projet 1484)  
Courriel : [regaff\\_access@hc-sc.gc.ca](mailto:regaff_access@hc-sc.gc.ca) (mentionner le projet 1484)

Registration  
SOR/2006-198 August 29, 2006

EMPLOYMENT INSURANCE ACT

## Regulations Amending the Employment Insurance (Fishing) Regulations

### RESOLUTION

The Canada Employment Insurance Commission, pursuant to sections 153 and 153.2<sup>a</sup> of the *Employment Insurance Act*<sup>b</sup>, hereby makes the annexed *Regulation Amending the Employment Insurance (Fishing) Regulations*.

June 28, 2006

P.C. 2006-805 August 29, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Human Resources and Skills Development, pursuant to sections 153 and 153.2<sup>a</sup> of the *Employment Insurance Act*<sup>b</sup>, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Employment Insurance (Fishing) Regulations*, made by the Canada Employment Insurance Commission.

### REGULATIONS AMENDING THE EMPLOYMENT INSURANCE (FISHING) REGULATIONS

#### AMENDMENT

**1. The *Employment Insurance (Fishing) Regulations*<sup>1</sup> are amended by adding the following after section 14:**

ADAPTATIONS RELATING TO THE REDUCTION OF PREMIUMS  
FOR FISHERS COVERED BY A PROVINCIAL PLAN AND FOR  
THEIR EMPLOYERS

#### *New Entrant or Re-entrant*

**14.1** (1) A fisher is considered not to be a new entrant or a re-entrant to the labour force for the purpose of subsection 8(3.1) if they

- (a) have been paid one or more weeks of provincial benefits in the period of 208 weeks referred to in that subsection; and
- (b) would have been entitled to receive the special benefits referred to in that subsection for that same period, had they not been paid those provincial benefits.

(2) For the purpose of paragraph (1)(a),

- (a) the reference to “a week of benefits” in subsection 25(1) of the *Employment Insurance Regulations* shall be read as a reference to “a week of provincial benefits”; and
- (b) the reference to “the percentage of benefits paid for a week” in subsection 25(2) of the *Employment Insurance Regulations* shall be read as a reference to “the percentage of benefits that the claimant would have been entitled to receive for a week as special benefits referred to in subsection 8(3.1) of the

Enregistrement  
DORS/2006-198 Le 29 août 2006

LOI SUR L'ASSURANCE-EMPLOI

## Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi (pêche)

### RÉSOLUTION

En vertu des articles 153 et 153.2<sup>a</sup> de la *Loi sur l'assurance-emploi*<sup>b</sup>, la Commission de l'assurance-emploi du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi (pêche)*, ci-après.

Le 28 juin 2006

C.P. 2006-805 Le 29 août 2006

Sur recommandation de la ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences et en vertu des articles 153 et 153.2<sup>a</sup> de la *Loi sur l'assurance-emploi*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil agréée le *Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi (pêche)*, ci-après, pris par la Commission de l'assurance-emploi du Canada.

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'ASSURANCE-EMPLOI (PÊCHE)

#### MODIFICATION

**1. Le *Règlement sur l'assurance-emploi (pêche)*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, après l'article 14, de ce qui suit :**

ADAPTATIONS POUR L'APPLICATION DU MODE DE RÉDUCTION DES  
COTISATIONS PATRONALE ET OUVRIÈRE À L'ÉGARD DU PÊCHEUR  
COUVERT PAR UN RÉGIME PROVINCIAL

#### *Personne qui devient ou redevient membre de la population active*

**14.1** (1) Pour l'application du paragraphe 8(3.1), le pêcheur n'est pas une personne qui devient ou redevient membre de la population active si, à la fois :

- a) une ou plusieurs semaines de prestations provinciales lui ont été versées au cours de la période de deux cent huit semaines visée à ce paragraphe;
- b) n'eût été le fait qu'il a reçu ces prestations provinciales, il aurait été en droit de recevoir les prestations spéciales visées à ce paragraphe au cours de cette même période.

(2) Pour l'application de l'alinéa (1)a) :

- a) la mention de « semaine de prestations », au paragraphe 25(1) du *Règlement sur l'assurance-emploi*, vaut mention de « semaine de prestations provinciales »;
- b) la mention de « pourcentage des prestations versées pour une semaine », au paragraphe 25(2) du *Règlement sur l'assurance-emploi*, vaut mention de « pourcentage des prestations que le prestataire aurait été en droit de recevoir pour une semaine à titre de prestations spéciales visées au

<sup>a</sup> S.C. 2005, c. 30, s. 131

<sup>b</sup> S.C. 1996, c. 23

<sup>1</sup> SOR/96-445

<sup>a</sup> L.C. 2005, ch. 30, art. 131

<sup>b</sup> L.C. 1996, ch. 23

<sup>1</sup> DORS/96-445



*Employment Insurance (Fishing) Regulations*, had they not been paid provincial benefits.”.

**14.2** (1) A fisher is considered not to be a new entrant or a re-entrant to the labour force for the purpose of subsection 8(8.1) if they

- (a) have been paid one or more weeks of provincial benefits in the period of 208 weeks referred to in that subsection; and
- (b) would have been entitled to receive the special benefits referred to in that subsection for that same period, had they not been paid those provincial benefits.

(2) For the purpose of paragraph (1)(a),

- (a) the reference to “a week of benefits” in subsection 25(1) of the *Employment Insurance Regulations* shall be read as a reference to “a week of provincial benefits”; and
- (b) the reference to “the percentage of benefits paid for a week” in subsection 25(2) of the *Employment Insurance Regulations* shall be read as a reference to “the percentage of benefits that the claimant would have been entitled to receive for a week as special benefits referred to in subsection 8(8.1) of the *Employment Insurance (Fishing) Regulations*, had they not been paid provincial benefits.”.

#### *Extension of Benefit Period*

**14.3** If the child or children of a fisher who has received or is entitled to receive provincial benefits are hospitalized during the period referred to in subsection 23(2) of the Act, the fisher’s benefit period is considered to be extended under subsection 8(11.2) by the number of weeks during which the child or children are hospitalized.

**14.4** (1) For the purpose of extending a fisher’s benefit period under subsection 8(11.3), (11.31), (11.32) or (11.33), each of the following references is considered to include a reference to the corresponding type of provincial benefits:

- (a) a reference in paragraph 8(11.3)(b), (11.31)(b), (11.32)(b) or (11.33)(b) to benefits paid for the reasons mentioned in paragraph 12(3)(a) or (b) of the Act, as the case may be; and
- (b) a reference in paragraph 8(11.3)(c), (11.31)(c), (11.32)(c) or (11.33)(c) to benefits that were not paid for the maximum number of weeks established for the reasons mentioned in paragraph 12(3)(a) or (b) of the Act, as the case may be.

(2) For the purpose of extending a fisher’s benefit period under subsection 8(11.3), the reference following paragraph 8(11.3)(c) to “each of paragraphs 12(3)(a), (b) and (c) of the Act” shall be read as a reference to “paragraph 12(3)(c) of the Act”.

(3) For the purpose of extending a fisher’s benefit period under subsection 8(11.31), the reference following paragraph 8(11.31)(c) to “each of paragraphs 12(3)(b), (c) and (d) of the Act” shall be read as a reference to “each of paragraphs 12(3)(c) and (d) of the Act”.

(4) For the purpose of extending a fisher’s benefit period under subsection 8(11.32), the reference following paragraph 8(11.32)(c) to “each of paragraphs 12(3)(a), (b) and (d) of the Act” shall be read as a reference to “paragraph 12(3)(d) of the Act”.

(5) For the purpose of extending a fisher’s benefit period under subsection 8(11.33), the reference following paragraph 8(11.33)(c) to “each of those paragraphs” shall be read as a reference to “each of paragraphs 12(3)(c) and (d) of the Act”.

paragraphe 8(3.1) du *Règlement sur l’assurance-emploi (pêche)*, n’eût été le fait qu’il a reçu des prestations provinciales, ».

**14.2** (1) Pour l’application du paragraphe 8(8.1), le pêcheur n’est pas une personne qui devient ou redevient membre de la population active si, à la fois :

- a) une ou plusieurs semaines de prestations provinciales lui ont été versées au cours de la période de deux cent huit semaines visée à ce paragraphe;
- b) n’eût été le fait qu’il a reçu ces prestations provinciales, il aurait été en droit de recevoir les prestations spéciales visées à ce paragraphe au cours de cette même période.

(2) Pour l’application de l’alinéa (1)a) :

- a) la mention de « semaine de prestations », au paragraphe 25(1) du *Règlement sur l’assurance-emploi*, vaut mention de « semaine de prestations provinciales »;
- b) la mention de « pourcentage des prestations versées pour une semaine », au paragraphe 25(2) du *Règlement sur l’assurance-emploi*, vaut mention de « pourcentage des prestations que le prestataire aurait été en droit de recevoir pour une semaine à titre de prestations spéciales visées au paragraphe 8(8.1) du *Règlement sur l’assurance-emploi (pêche)*, n’eût été le fait qu’il a reçu des prestations provinciales, ».

#### *Prolongation de la période de prestations*

**14.3** Si l’enfant ou les enfants du pêcheur qui a reçu des prestations provinciales ou qui est en droit d’en recevoir sont hospitalisés au cours de la période prévue au paragraphe 23(2) de la Loi, la période de prestations du pêcheur est prolongée, en vertu du paragraphe 8(11.2), du nombre de semaines que dure l’hospitalisation.

**14.4** (1) Aux fins de prolongation de la période de prestations établie au profit du pêcheur en vertu des paragraphes 8(11.3), (11.31), (11.32) ou (11.33), la mention des prestations versées pour l’une ou l’autre des raisons prévues aux alinéas 12(3)a) et b) de la Loi pour un nombre de semaines inférieur au nombre maximal applicable vaut également mention des prestations provinciales qui ont été versées au prestataire pour les mêmes raisons.

(2) Aux fins de prolongation de la période de prestations établie au profit du pêcheur en vertu du paragraphe 8(11.3), la mention de « aux alinéas 12(3)a) à c) de la Loi », à ce paragraphe, vaut mention de « à l’alinéa 12(3)c) de la Loi ».

(3) Aux fins de prolongation de la période de prestations établie au profit du pêcheur en vertu du paragraphe 8(11.31), la mention de « aux alinéas 12(3)b) à d) de la Loi », à ce paragraphe, vaut mention de « aux alinéas 12(3)c) et d) de la Loi ».

(4) Aux fins de prolongation de la période de prestations établie au profit du pêcheur en vertu du paragraphe 8(11.32), la mention de « aux alinéas 12(3)a), b) et d) de la Loi », à ce paragraphe, vaut mention de « à l’alinéa 12(3)d) de la Loi ».

(5) Aux fins de prolongation de la période de prestations établie au profit du pêcheur en vertu du paragraphe 8(11.33), la mention de « au paragraphe 12(3) de la Loi », à ce paragraphe, vaut mention de « aux alinéas 12(3)c) et d) de la Loi ».

*No Double Counting of Weeks*

**14.5** Where a week of provincial benefits has been taken into account for the purpose of section 14.2 or any of sections 76.1 to 76.13 or 76.19 of the *Employment Insurance Regulations*, no week of benefits paid under section 22 or 23 of the Act shall be taken into account for that same purpose.

## COMING INTO FORCE

**2. These Regulations come into force in accordance with section 153 of the *Employment Insurance Act*.**

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

**Description**

These amendments to the *Employment Insurance (Fishing) Regulations* are consequential to changes made to the *Employment Insurance Regulations* to create a system for premium reduction under subsection 69(2) of the *Employment Insurance Act* for provinces that establish their own maternity/parental benefits plans. They mirror the changes to the *Employment Insurance Regulations* to ensure that entitlement to employment insurance fishing benefits take into account the existence of a provincial plan.

Authority for these amendments is provided under sections 153 and 153.2 of the *Employment Insurance Act*, which allow for adjustments related to provincial plans to be made by regulation.

When Parliament was dissolved in November 2005, these amendments had been approved by the Governor in Council and tabled in the House of Commons as required by subsection 153(3) of the *Employment Insurance Act*. They were, however, repealed under subsection 153(8) of the *Employment Insurance Act* as Parliament was dissolved before the end of the period of 10 sitting days required by subsection 153(4) of the *Employment Insurance Act* following tabling of the Regulations. Except for minor editorial changes, these amendments are identical to the amendments to the *Employment Insurance (Fishing) Regulations* initially approved by the Governor in Council.

The amendments are designed to ensure that fishers who claim Employment Insurance fishing benefits after they have received maternity or parental benefits under a provincial plan will be entitled to the same access to and duration of EI benefits as other claimants. Specifically:

- A week of provincial maternity or parental benefits will be recognized as a week of employment insurance benefits for the application of the new entrants/re-entrants provisions, if the claimant would have otherwise qualified for employment insurance benefits.
- A fisher's benefit period will be extended by the same number of weeks that their child or children were hospitalized during the period they received or were entitled to receive provincial benefits.

*Aucune double prise en compte*

**14.5** Dans le cas où une semaine de prestations provinciales a été prise en compte dans le cadre de l'application de l'article 14.2 ou de l'un des articles 76.1 à 76.13 et 76.19 du *Règlement sur l'assurance-emploi*, aucune semaine de prestations versées en vertu des articles 22 ou 23 de la Loi ne peut être prise en compte pour les mêmes raisons.

## ENTRÉE EN VIGUEUR

**2. Le présent règlement entre en vigueur conformément à l'article 153 de la Loi sur l'assurance-emploi.**

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

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

**Description**

Ces modifications au *Règlement sur l'assurance-emploi (pêche)* résultent des modifications réglementaires apportées au *Règlement sur l'assurance-emploi* permettant la création d'un mode de réduction des cotisations en vertu du paragraphe 69(2) de la *Loi sur l'assurance-emploi* pour les provinces qui établissent leurs propres régimes de prestations en cas de grossesse ou de soins à donner aux enfants. Elles reflètent les modifications au *Règlement sur l'assurance-emploi* afin d'assurer que l'admissibilité aux prestations de pêche de l'assurance-emploi tienne compte de l'existence d'un plan provincial.

Le pouvoir d'effectuer ces modifications est conféré en vertu des articles 153 et 153.2 de la *Loi sur l'assurance-emploi* qui permettent que des ajustements se rapportant à des régimes provinciaux soient effectués par règlement.

Lors de la dissolution du Parlement en novembre 2005, les modifications avaient été agréées par la gouverneure en conseil, elles avaient été déposées à la Chambre des Communes comme l'exige le paragraphe 153(3) de la *Loi sur l'assurance-emploi*. Elles avaient, cependant, été abrogées aux termes du paragraphe 153(8) de la *Loi sur l'assurance-emploi* en raison de la dissolution du Parlement avant la fin de la période de 10 jours de séance suivant leur dépôt qui est requise en vertu du paragraphe 153(4) de la *Loi sur l'assurance-emploi*. À l'exception de corrections mineures de rédaction, ces modifications sont identiques à celles du *Règlement sur l'assurance-emploi (pêche)* qui avaient été initialement agréées par la gouverneure en conseil.

Les modifications visent à permettre aux pêcheurs qui réclament des prestations de pêcheur de l'assurance-emploi, après avoir reçu des prestations en cas de grossesse ou de soins à donner aux enfants en vertu d'un régime provincial, de recevoir le même traitement que les autres prestataires d'assurance-emploi en terme d'accessibilité et de durée. Particulièrement :

- Une semaine de prestations provinciale sera traitée au même titre qu'une semaine de prestations de l'assurance-emploi pour les dispositions s'appliquant à une personne qui devient ou redevient membre de la population active si, n'eût été du régime provincial, cette personne aurait autrement été admissible à l'assurance-emploi.
- La période de prestations d'un pêcheur sera prolongée du nombre de semaines que son ou ses enfants sont hospitalisés durant la période où il a reçu ou était en droit de recevoir des prestations provinciales.

- An extension of the benefit period so that the duration of entitlement to special benefits, including provincial benefits for fishers, is the same as for other claimants.
- If payments are made under both a provincial plan and employment insurance in the same week, because the provincial plan is not substantially equivalent to employment insurance, the payments under the two programs will only count as one week of benefits paid.
- Une prolongation de la période de prestations permettra que la période d'admissibilité aux prestations spéciales incluant les prestations provinciales soit la même pour les pêcheurs que pour les autres prestataires.
- Lorsque des paiements sont effectués à la fois en vertu d'un régime provincial et en vertu de l'assurance-emploi, à l'égard de la même semaine, parce que le régime provincial n'est pas sensiblement équivalent à celui de l'assurance-emploi, les paiements effectués en vertu des deux régimes compteront pour une semaine seulement.

### **Alternatives**

These changes are necessary to ensure that modifications initiated with the amendment to the *Employment Insurance Regulations* that accommodated the implementation of Quebec's parental plan on January 1, 2006 are applied uniformly to all employment insurance claims. Without these changes, fishers who receive maternity or parental benefits under a provincial plan may not, in a subsequent employment insurance claim, receive benefits that are comparable to other claimants who received maternity or parental benefits under that plan.

### **Benefits and Costs**

These changes will ensure that fishers get the same treatment as other claimants irrespective of whether they previously received maternity or parental benefits under the federal or provincial plan. As a result there will be no cost increase or decrease as a result of the introduction of a provincial plan.

### **Consultation**

The proposed amendments were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I for 15 days (Vol. 139, No. 44, October 29, 2005) as part of a broader package of employment insurance regulatory amendments related to provincial maternity and parental plans. No comments on the draft of the *Employment Insurance (Fishing) Regulations* were received.

The Regulations were prepared by Employment Insurance Policy at Human Resources and Social Development Canada (HRSDC) and the Department of Justice.

### **Compliance and Enforcement**

The Government of Canada is committed to ongoing reporting, through the annual *Employment Insurance Monitoring and Assessment Report*, on the impacts of the implementation of provincial plans on the employment insurance program. Additionally, the Chief Actuary will report on an ongoing basis on the savings to the employment insurance program, as a result of the operation of provincial plans, and on the associated premium rate reduction.

Standard investigation and control measures will apply to ensure program integrity and enforcement of these Regulations. HRSDC's existing compliance mechanisms will ensure that the provisions contained in the regulations are properly implemented.

### **Solutions envisagées**

Ces changements sont nécessaires afin d'assurer que les modifications initiées par le *Règlement sur l'assurance-emploi* qui permettait la mise en œuvre du Régime québécois d'assurance parentale à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006 soient appliquées de façon uniforme à toutes les demandes de prestations de l'assurance-emploi. À défaut de ces changements, les pêcheurs qui reçoivent des prestations en cas de grossesse ou de soins à donner aux enfants en vertu d'un régime provincial pourraient, lors d'une demande subséquente d'assurance-emploi, recevoir un traitement différent des autres prestataires de l'assurance-emploi, qui ont reçu des prestations en cas de grossesse ou de soins à donner aux enfants en vertu de ce régime provincial.

### **Avantages et coûts**

Ces changements permettront aux pêcheurs de recevoir le même traitement que les autres prestataires sans égard au fait qu'ils auraient reçu des prestations en cas de grossesse ou de soins à donner aux enfants en vertu du régime fédéral ou d'un régime provincial. En conséquence, il n'y aura aucune augmentation ou diminution des coûts en raison de l'avènement d'un régime provincial.

### **Consultations**

Les modifications proposées ont été publiées au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I pour une période de 15 jours (Vol. 139, n° 44, le 29 octobre 2005) comme faisant partie d'un plus grand ensemble de modifications réglementaires portant sur les régimes provinciaux de prestations en cas de grossesse ou de soins à donner aux enfants. Aucun commentaire se rapportant à l'ébauche du *Règlement sur l'assurance-emploi (pêche)* n'a été soumis.

Le règlement a été préparé par Politique de l'assurance-emploi à Ressources humaines et Développement social Canada (RHDSC) et par le ministère de la Justice.

### **Respect et exécution**

Le gouvernement du Canada s'est engagé à faire rapport sur une base permanente des incidences du régime de l'assurance-emploi dans le *Rapport de contrôle et d'évaluation de l'assurance-emploi* publié chaque année. En outre, l'actuaire en chef fera rapport sur une base permanente sur les économies du régime de l'assurance-emploi par suite de la mise en œuvre de régimes provinciaux et sur la réduction du taux de cotisation qui lui est associée.

Des mesures d'investigation et de contrôle standard seront prises pour garantir l'intégrité et l'application de ces règlements. Les mécanismes de conformité existants de RHDSC garantiront la mise en œuvre appropriée des dispositions contenues dans les règlements.

**Contact**

Michel Riou  
Senior Policy Advisor  
Human Resources and Social Development  
Legislative and Regulatory Policy Design  
140 Promenade du Portage, 3rd Floor  
Gatineau, Quebec  
K1A 0J9  
Telephone: (819) 994-4425  
FAX: (819) 934-6631

**Personne-ressource**

Michel Riou  
Conseiller principal en politique  
Ressources humaines et Développement social  
Conception des politiques législatives et réglementaires  
140, promenade du Portage, 3<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec)  
K1A 0J9  
Téléphone : (819) 994-4425  
TÉLÉCOPIEUR : (819) 934-6631

Registration  
SOR/2006-199 August 29, 2006

AERONAUTICS ACT

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

P.C. 2006-814 August 29, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, 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, VI, VII and VIII)*.

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

AMENDMENTS

1. Subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following in alphabetical order:

“APV” means approach procedure with vertical guidance; (*APV*)

“FAF” means final approach fix; (*FAF*)

“HUD” means head-up display; (*HUD*)

“low-visibility procedures” means procedures specified for an airport in the *Canada Air Pilot* that restrict aircraft and vehicle operations on the movement area of the airport when the runway visual range is less than 1,200 feet; (*procédures par faible visibilité*)

“runway visibility” means the distance along a runway over which a person can see and recognize a visibility marker or lights having an intensity of more or less 1,000 candelas; (*visibilité sur la piste*)

“SCDA non-precision approach” means stabilized constant-descent-angle non-precision approach; (*approche de non-précision SCDA*)

“visibility marker” means a dark object of suitable dimensions for use as a reference in evaluating runway visibility; (*balise de visibilité*)

“visibility report” means a report that may include runway visibility, ground visibility and RVR; (*compte rendu de la visibilité*)

2. The references “Subsection 602.129(3)” and “Section 602.130” in column I of Subpart 2 of Part VI of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations and the corresponding amounts in column II are replaced by the following:

Enregistrement  
DORS/2006-199 Le 29 août 2006

LOI SUR L’AÉRONAUTIQUE

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

C.P. 2006-814 Le 29 août 2006

Sur recommandation du ministre des Transports, de l’Infrastructure et des Collectivités 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, VI, VII et VIII)*, ci-après.

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

MODIFICATIONS

1. Le paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l’aviation canadien*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« APV » Procédure d’approche qui utilise un guidage vertical. (*APV*)

« approche de non-précision SCDA » Approche de non-précision stabilisée avec angle de descente constant. (*SCDA non-precision approach*)

« balise de visibilité » Objet de couleur sombre et de dimensions convenables pour servir de référence pour évaluer la visibilité sur la piste. (*visibility marker*)

« compte rendu de la visibilité » Compte rendu qui peut comprendre la visibilité sur la piste, la visibilité au sol et la RVR. (*visibility report*)

« FAF » Repère d’approche finale. (*FAF*)

« HUD » Collimateur de pilotage. (*HUD*)

« procédures par faible visibilité » Procédures qui sont précisées pour un aéroport dans le *Canada Air Pilot* et qui limitent l’utilisation des aéronefs et des véhicules sur l’aire de mouvement de l’aéroport lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 1 200 pieds. (*low-visibility procedures*)

« visibilité sur la piste » La distance, le long de la piste, sur laquelle une personne peut voir et reconnaître une balise de visibilité ou des feux ayant une intensité de plus ou moins 1 000 candelas. (*runway visibility*)

2. Les mentions « Paragraphe 602.129(3) » et « Article 602.130 » dans la colonne I de la sous-partie 2 de la partie VI de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement et les montants figurant dans la colonne II en regard de ces mentions sont remplacés par ce qui suit :

<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

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
	Subsection 602.129(4)	3,000
Subsection 602.129(5)	3,000	15,000
Subsection 602.130(2)	3,000	15,000

**3. Part VII of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 700.09(3)”:**

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
	Subsection 700.10(3)	3,000
Subsection 700.10(4)	3,000	15,000
Section 700.11	3,000	15,000

**4. The reference “Section 703.35” in column I of Subpart 3 of Part VII of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations and the corresponding amounts in column II are repealed.**

**5. Part VII of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 703.39(5)”:**

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
	Section 703.40	3,000
Subsection 703.41(2)	3,000	15,000
Subsection 703.41(3)	3,000	15,000
Subsection 703.41(4)	3,000	15,000

**6. The references “Subsection 704.30(1)” and “Subsection 704.30(2)” in column I of Subpart 4 of Part VII of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations and the corresponding amounts in column II are repealed.**

**7. Part VII of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Section 704.35”:**

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
	Subsection 704.36(1)	3,000
Subsection 704.36(2)	3,000	15,000
Subsection 704.37(2)	3,000	15,000
Subsection 704.37(3)	3,000	15,000
Subsection 704.37(4)	3,000	15,000

**8. The references “Subsection 705.38(1)” and “Subsection 705.38(2)” in column I of Subpart 5 of Part VII of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations and the corresponding amounts in column II are repealed.**

**9. Part VII of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 705.45(3)”:**

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
	Paragraphe 602.129(4)	3 000
Paragraphe 602.129(5)	3 000	15 000
Paragraphe 602.130(2)	3 000	15 000

**3. La partie VII de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 700.09(3) », de ce qui suit :**

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
	Paragraphe 700.10(3)	3 000
Paragraphe 700.10(4)	3 000	15 000
Article 700.11	3 000	15 000

**4. La mention « Article 703.35 » dans la colonne I de la sous-partie 3 de la partie VII de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement et les montants figurant dans la colonne II en regard de cette mention sont abrogés.**

**5. La partie VII de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 703.39(5) », de ce qui suit :**

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
	Article 703.40	3 000
Paragraphe 703.41(2)	3 000	15 000
Paragraphe 703.41(3)	3 000	15 000
Paragraphe 703.41(4)	3 000	15 000

**6. Les mentions « Paragraphe 704.30(1) » et « Paragraphe 704.30(2) » dans la colonne I de la sous-partie 4 de la partie VII de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement et les montants figurant dans la colonne II en regard de ces mentions sont abrogés.**

**7. La partie VII de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Article 704.35 », de ce qui suit :**

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
	Paragraphe 704.36(1)	3 000
Paragraphe 704.36(2)	3 000	15 000
Paragraphe 704.37(2)	3 000	15 000
Paragraphe 704.37(3)	3 000	15 000
Paragraphe 704.37(4)	3 000	15 000

**8. Les mentions « Paragraphe 705.38(1) » et « Paragraphe 705.38(2) » dans la colonne I de la sous-partie 5 de la partie VII de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement et les montants figurant dans la colonne II en regard de ces mentions sont abrogés.**

**9. La partie VII de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 705.45(3) », de ce qui suit :**

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
	Subsection 705.47(1)	3,000
Subsection 705.47(2)	3,000	15,000
Subsection 705.48(2)	3,000	15,000
Subsection 705.48(3)	3,000	15,000
Subsection 705.48(4)	3,000	15,000

**10. Subpart 4 of Part VIII of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is replaced by the following:**

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
	Subsection 804.01(1)	5,000
Subsection 804.23(1)	3,000	15,000
Subsection 804.23(2)	3,000	15,000
Section 804.24	1,000	5,000
Subsection 804.25(1)	3,000	15,000
Subsection 804.25(2)	3,000	15,000

**11. (1) Subparagraph 602.126(2)(b)(ii) of the Regulations is replaced by the following:**

(ii) is reported to vary between distances less than and greater than the minimum take-off visibility specified in the *Canada Air Pilot* or a certificate referred to in subsection (1), or

**(2) The portion of paragraph 602.126(2)(c) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:**

(c) the runway visibility as observed by the pilot-in-command, if

**12. (1) Paragraph 602.128(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) in the case of a CAT I or CAT II precision approach, continue the final approach descent below the decision height; or

**(2) Paragraph 602.128(3)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) in the case of a CAT I or CAT II precision approach, at decision height; and

**13. Sections 602.129 and 602.130 of the Regulations are replaced by the following:**

**602.129** (1) This section does not apply in respect of aircraft operated under Part VII.

(2) For the purposes of subsection (4), the RVR with respect to an aeroplane is less than the minimum RVR if

(a) where the RVR is measured by RVR "A" and RVR "B", the RVR measured by RVR "A" for the runway of intended approach is less than 1,200 feet or the RVR measured by RVR "B" for the runway of intended approach is less than 600 feet; or

(b) where the RVR is measured by only one of RVR "A" and RVR "B", the RVR for the runway of intended approach is less than 1,200 feet.

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
	Paragraphe 705.47(1)	3 000
Paragraphe 705.47(2)	3 000	15 000
Paragraphe 705.48(2)	3 000	15 000
Paragraphe 705.48(3)	3 000	15 000
Paragraphe 705.48(4)	3 000	15 000

**10. La sous-partie 4 de la partie VIII 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	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
	Paragraphe 804.01(1)	5 000
Paragraphe 804.23(1)	3 000	15 000
Paragraphe 804.23(2)	3 000	15 000
Article 804.24	1 000	5 000
Paragraphe 804.25(1)	3 000	15 000
Paragraphe 804.25(2)	3 000	15 000

**11. (1) Le sous-alinéa 602.126(2)(b)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(ii) la RVR communiquée varie entre des distances inférieures à la visibilité au décollage minimale et des distances supérieures à celle-ci, laquelle est précisée dans le *Canada Air Pilot* ou l'un des certificats visés au paragraphe (1),

**(2) Le passage de l'alinéa 602.126(2)(c) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :**

c) soit la visibilité sur la piste telle qu'elle est observée par le commandant de bord si, à la fois :

**12. (1) L'alinéa 602.128(2)(a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) dans le cas d'une approche de précision CAT I ou CAT II, de poursuivre la descente en approche finale au-dessous de la hauteur de décision;

**(2) L'alinéa 602.128(3)(a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) dans le cas d'une approche de précision CAT I ou CAT II, à la hauteur de décision;

**13. Les articles 602.129 et 602.130 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**602.129** (1) Le présent article ne s'applique pas aux aéronefs exploités en application de la partie VII.

(2) Pour l'application du paragraphe (4), la RVR à l'égard d'un avion est inférieure à la RVR minimale si :

a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 1 200 pieds ou la RVR mesurée au moyen du RVR « B » pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 600 pieds;

b) dans le cas où la RVR n'est mesurée qu'au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 1 200 pieds.

(3) For the purposes of subsection (4), the RVR with respect to a helicopter is less than the minimum RVR if

- (a) where the RVR is measured by RVR “A” and RVR “B”, the RVR measured by RVR “A” for the surface of intended approach is less than 1,200 feet; or
- (b) where the RVR is measured by only one of RVR “A” and RVR “B”, the RVR for the surface of intended approach is less than 1,200 feet.

(4) Where the RVR is reported to be less than the minimum RVR set out in subsection (2) or (3), as applicable, no person shall continue an instrument approach in an IFR aircraft unless

- (a) at the time the RVR report is received, the aircraft has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted;
- (b) the aircraft is on a training flight where a landing is not intended and the appropriate air traffic control unit is informed that a missed approach procedure will be initiated at or above the decision height or minimum descent altitude, as appropriate;
- (c) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR;
- (d) the RVR is less than the minimum RVR, and the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is reported to be at least one quarter of a mile; or
- (e) the pilot-in-command of the aircraft is conducting a precision approach to CAT III minima.

(5) No pilot-in-command of an IFR aircraft shall commence a non-precision approach, an APV or a CAT I or CAT II precision approach to an airport where low-visibility procedures are in effect.

#### Approach Ban — CAT III Precision

**602.130** (1) This section does not apply in respect of aircraft operated under Part VII.

(2) No person shall continue a CAT III precision approach in an IFR aircraft beyond the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted, unless the RVR reported is equal to or greater than the minimum RVR specified in the *Canada Air Pilot* in respect of the runway or surface of intended approach for the instrument approach procedure conducted.

**14. The reference “[602.131 and 602.132 reserved]” after section 602.130 of the Regulations is replaced by the following:**

#### Runway Visibility

**602.131** (1) When no reading from RVR “A” or RVR “B” for the runway of intended approach is available, runway visibility is assessed

- (a) by a pilot holding an instrument rating and in the manner set out in section 622.131 of Standard 622 — *Pilot Assessment of Runway Visibility Standards* of the *General Operating and Flight Rules Standards*; or
- (b) by a person qualified in accordance with section 804.26 and in the manner set out in section 804.25.

(3) Pour l’application du paragraphe (4), la RVR à l’égard d’un hélicoptère est inférieure à la RVR minimale si :

- a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la surface prévue pour l’approche est inférieure à 1 200 pieds;
- b) dans le cas où la RVR n’est mesurée qu’au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la surface prévue pour l’approche est inférieure à 1 200 pieds.

(4) Lorsque la RVR communiquée est inférieure à la RVR minimale prévue aux paragraphes (2) ou (3), selon le cas, il est interdit de poursuivre une approche aux instruments à bord d’un aéronef IFR, sauf dans les cas suivants :

- a) au moment de la réception du rapport de la RVR, l’aéronef a passé le FAF en rapprochement ou, lorsqu’il n’y a pas de FAF, a passé le point où la trajectoire d’approche finale est interceptée;
- b) l’aéronef est utilisé en vol d’entraînement sans qu’un atterrissage ne soit prévu et l’unité de contrôle de la circulation aérienne compétente est avisée qu’une procédure d’approche interrompue sera amorcée à la hauteur de décision ou à une hauteur supérieure à celle-ci ou à l’altitude de descente minimale ou à une altitude supérieure à celle-ci, selon le cas;
- c) la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale et des distances supérieures à celle-ci;
- d) la RVR est inférieure à la RVR minimale et la visibilité au sol qui est communiquée pour l’aérodrome où se trouve la piste est d’au moins un quart de mille;
- e) le commandant de bord de l’aéronef effectue une approche de précision aux minimums CAT III.

(5) Il est interdit au commandant de bord d’un aéronef IFR d’amorcer une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision CAT I ou CAT II à un aéroport où les procédures par faible visibilité sont en vigueur.

#### Interdiction d’approche — précision CAT III

**602.130** (1) Le présent article ne s’applique pas aux aéronefs exploités en application de la partie VII.

(2) Il est interdit de poursuivre une approche de précision CAT III à bord d’un aéronef IFR au-delà du FAF en rapprochement ou, lorsqu’il n’y a pas de FAF, au-delà du point où la trajectoire d’approche finale est interceptée, à moins que la RVR communiquée ne soit égale ou supérieure à la RVR minimale précisée dans le *Canada Air Pilot* pour la piste ou la surface prévue pour l’approche selon la procédure d’approche aux instruments effectuée.

**14. La mention « [602.131 et 602.132 réservés] » qui suit l’article 602.130 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

#### Visibilité sur la piste

**602.131** (1) Lorsque aucun relevé du RVR « A » ou du RVR « B » n’est disponible pour la piste prévue pour l’approche, la visibilité sur la piste est évaluée, selon le cas :

- a) par un pilote qui possède une annotation de vol aux instruments et de la manière prévue à l’article 622.131 de la norme 622 — *Normes relatives à l’évaluation de la visibilité sur la piste faite par le pilote des Normes relatives aux règles générales d’utilisation et de vol des aéronefs*;
- b) par une personne qualifiée conformément à l’article 804.26 et de la manière prévue à l’article 804.25.



(2) The assessment of runway visibility is valid only for a period of 20 minutes after it is established.

[602.132 reserved]

**15. The reference “[700.10 to 700.13 reserved]” after section 700.09 of the Regulations and the heading “DIVISION II — FLIGHT TIME AND FLIGHT DUTY TIME LIMITATIONS AND REST PERIODS” before section 700.14 of the Regulations are replaced by the following:**

DIVISION II—APPROACH BANS

Approach Bans — Non Precision,  
APV and CAT I Precision

**700.10** (1) For the purposes of subsection (3), the visibility with respect to an aeroplane is less than the minimum visibility required for a non-precision approach, an APV or a CAT I precision approach if, in respect of the advisory visibility specified in the *Canada Air Pilot* and set out in column I of an item in the table to this section,

- (a) where the RVR is measured by RVR “A” and RVR “B”, the RVR measured by RVR “A” for the runway of intended approach is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted;
- (b) where the RVR is measured by only one of RVR “A” and RVR “B”, the RVR for the runway of intended approach is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted;
- (c) where no RVR for the runway of intended approach is available, the runway visibility is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted; or
- (d) where the aerodrome is located south of the 60th parallel of north latitude and no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted.

(2) For the purposes of subsection (3), the visibility with respect to a helicopter is less than the minimum visibility required for a non-precision approach, an APV or a CAT I precision approach if

- (a) where the RVR is measured by RVR “A” and RVR “B”, the RVR measured by RVR “A” for the surface of intended approach is less than 1,200 feet; or
- (b) where the RVR is measured by only one of RVR “A” and RVR “B”, the RVR for the surface of intended approach is less than 1,200 feet.

(3) Where the visibility is less than the minimum visibility set out in subsection (1) or (2), as applicable, no person shall continue a non-precision approach, an APV or a CAT I precision approach in an IFR aircraft unless

- (a) at the time a visibility report is received, the aircraft has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted;
- (b) the aircraft is on a training flight where a landing is not intended and the appropriate air traffic control unit is informed that a missed approach procedure will be initiated at or above the decision height or minimum descent altitude, as appropriate;
- (c) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR;

(2) L'évaluation de la visibilité sur la piste n'est valide que pour une période de 20 minutes après qu'elle est établie.

[602.132 réservé]

**15. La mention « [700.10 à 700.13 réservés] » qui suit l'article 700.09 du même règlement et le titre « SECTION II—LIMITES DE TEMPS DE VOL ET DE TEMPS DE SERVICE DE VOL ET PÉRIODES DE REPOS » précédant l'article 700.14 sont remplacés par ce qui suit :**

SECTION II — INTERDICTIONS D'APPROCHE

Interdictions d'approche — non-précision,  
APV et précision CAT I

**700.10** (1) Pour l'application du paragraphe (3), la visibilité à l'égard d'un avion est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision CAT I si, à l'égard de la visibilité recommandée qui est précisée dans le *Canada Air Pilot* et est indiquée à la colonne I du tableau du présent article :

- a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l'approche effectuée;
- b) dans le cas où la RVR n'est mesurée qu'au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l'approche effectuée;
- c) lorsque la RVR pour la piste prévue pour l'approche n'est pas disponible, la visibilité sur la piste est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l'approche effectuée;
- d) lorsque l'aérodrome se situe au sud du 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord et lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l'approche n'est disponible, la visibilité au sol à l'aérodrome où se trouve la piste est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l'approche effectuée.

(2) Pour l'application du paragraphe (3), la visibilité à l'égard d'un hélicoptère est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision CAT I si :

- a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la surface prévue pour l'approche est inférieure à 1 200 pieds;
- b) dans le cas où la RVR n'est mesurée qu'au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la surface prévue pour l'approche est inférieure à 1 200 pieds.

(3) Lorsque la visibilité est inférieure à la visibilité minimale prévue aux paragraphes (1) ou (2), selon le cas, il est interdit de poursuivre une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision CAT I à bord d'un aéronef IFR, sauf dans les cas suivants :

- a) au moment où un compte rendu de la visibilité est reçu, l'aéronef a passé le FAF en rapprochement ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, a passé le point où la trajectoire d'approche finale est interceptée;
- b) l'aéronef est utilisé en vol d'entraînement sans qu'un atterrissage ne soit prévu et l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente est avisée qu'une procédure d'approche interrompue sera amorcée à la hauteur de décision ou à une hauteur supérieure à celle-ci ou à l'altitude de descente minimale ou à une altitude supérieure à celle-ci, selon le cas;

(d) where the aerodrome is located south of the 60th parallel of north latitude and no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is reported to vary between distances less than and greater than the minimum visibility;

(e) a localized meteorological phenomenon is affecting the ground visibility to the extent that the visibility on the approach to the runway of intended approach and along that runway, as observed by the pilot-in-command in flight and reported immediately to ATS, if available, is equal to or greater than the advisory visibility specified in the *Canada Air Pilot* in respect of the runway of intended approach for the instrument approach procedure conducted; or

(f) the approach is conducted in accordance with section 703.41, 704.37 or 705.48.

(4) No pilot-in-command of an IFR aircraft operated under this Part shall commence a non-precision approach, an APV or a CAT I precision approach to an airport where low-visibility procedures are in effect.

TABLE  
APPROACH BANS—VISIBILITY

Item	Column I <i>Canada Air Pilot</i> Advisory Visibility		Column II Visibility Report	
	Statute miles	RVR in feet	Statute miles	Feet
1.	1/2	2 600	3/8	1 600
2.	3/4	4 000	5/8	3 000
3.	1	5 000	3/4	4 000
4.	1 1/4		1	5 000
5.	1 1/2		1 1/4	6 000
6.	1 3/4		1 1/2	greater than 6 000
7.	2		1 1/2	greater than 6 000
8.	2 1/4		1 3/4	greater than 6 000
9.	2 1/2		2	greater than 6 000
10.	2 3/4		2 1/4	greater than 6 000
11.	3		2 1/4	greater than 6 000

Approach Bans — CAT II and CAT III Precision

**700.11** No pilot-in-command of an IFR aircraft operated under this Part who is conducting a CAT II or CAT III precision approach shall continue the approach beyond the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted, unless the RVR is equal to or greater than the minimum RVR specified in the *Canada Air Pilot* in respect of the runway or surface of intended approach for the instrument approach procedure conducted.

[700.12 and 700.13 reserved]

DIVISION III — FLIGHT TIME AND FLIGHT DUTY TIME  
LIMITATIONS AND REST PERIODS

**16. Section 703.35 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:**

[703.35 reserved]

c) la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale et des distances supérieures à celle-ci;

d) lorsque l'aérodrome se situe au sud du 60° parallèle de latitude nord et lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l'approche n'est disponible, la visibilité au sol qui est communiquée pour l'aérodrome où se trouve la piste varie entre des distances inférieures à la visibilité minimale et des distances supérieures à celle-ci;

e) un phénomène météorologique localisé a une incidence sur la visibilité au sol au point où la visibilité en approche de la piste prévue pour l'approche et le long de cette même piste, telle qu'elle est observée en vol par le commandant de bord de l'aéronef et communiquée immédiatement aux ATS, s'ils sont disponibles, est égale ou supérieure à la visibilité recommandée qui est précisée dans le *Canada Air Pilot* pour la piste prévue pour l'approche et selon la procédure d'approche aux instruments effectuée;

f) l'approche est effectuée en conformité avec les articles 703.41, 704.37 ou 705.48.

(4) Il est interdit au commandant de bord d'un aéronef IFR exploité en vertu de la présente partie d'amorcer une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision CAT I à un aéroport où les procédures par faible visibilité sont en vigueur.

TABLEAU  
INTERDICTIONS D'APPROCHE — VISIBILITÉ

Article	Colonne I Visibilité recommandée dans le <i>Canada Air Pilot</i>		Colonne II Compte rendu de la visibilité	
	Milles terrestres	RVR (pieds)	Milles terrestres	Pieds
1.	1/2	2 600	3/8	1 600
2.	3/4	4 000	5/8	3 000
3.	1	5 000	3/4	4 000
4.	1 1/4		1	5 000
5.	1 1/2		1 1/4	6 000
6.	1 3/4		1 1/2	supérieure à 6 000
7.	2		1 1/2	supérieure à 6 000
8.	2 1/4		1 3/4	supérieure à 6 000
9.	2 1/2		2	supérieure à 6 000
10.	2 3/4		2 1/4	supérieure à 6 000
11.	3		2 1/4	supérieure à 6 000

Interdictions d'approche — précision CAT II et CAT III

**700.11** Il est interdit au commandant de bord d'un aéronef IFR exploité en vertu de la présente partie qui effectue une approche de précision CAT II ou CAT III de poursuivre l'approche au-delà du FAF en rapprochement, ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, au-delà du point où la trajectoire d'approche finale est interceptée, à moins que la RVR ne soit égale ou supérieure à la RVR minimale précisée dans le *Canada Air Pilot* pour la piste ou la surface prévue pour l'approche et selon la procédure d'approche aux instruments effectuée.

[700.12 et 700.13 réservés]

SECTION III — LIMITES DE TEMPS DE VOL ET DE TEMPS DE  
SERVICE DE VOL ET PÉRIODES DE REPOS

**16. L'article 703.35 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :**

[703.35 réservé]

**17. The reference “[703.40 to 703.51 reserved]” after section 703.39 of the Regulations is replaced by the following:**

**Instrument Approach Procedures**

**703.40** No person shall terminate an instrument approach with a landing unless, immediately before landing, the pilot-in-command ascertains, by means of radiocommunication or visual inspection,

- (a) the condition of the runway or surface of intended landing; and
- (b) the wind direction and speed.

**Approach Bans — Non-precision Approach, APV and CAT I Precision**

**703.41** (1) For the purposes of subsections (2) to (4), the visibility with respect to an aeroplane is less than the minimum visibility required for a non-precision approach, an APV or a CAT I precision approach if, in respect of the advisory visibility specified in the *Canada Air Pilot* and set out in column I of an item in the table to this section,

- (a) where the RVR is measured by RVR “A” and RVR “B”, the RVR measured by RVR “A” for the runway of intended approach is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted;
- (b) where the RVR is measured by only one of RVR “A” and RVR “B”, the RVR for the runway of intended approach is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted;
- (c) where no RVR for the runway of intended approach is available, the runway visibility is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted; or
- (d) where the aerodrome is located south of the 60th parallel of north latitude and no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted.

(2) No person shall continue a non-precision approach or an APV unless

- (a) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;
- (b) the aeroplane has a minimum flight crew composed of a pilot-in-command and a second-in-command;
- (c) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, the aeroplane is equipped with an autopilot capable of conducting a non-precision approach or an APV to 400 feet AGL or lower;
- (d) the instrument approach procedure is conducted to straight-in minima; and
- (e) a visibility report indicates that
  - (i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (1),
  - (ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (1), or
  - (iii) the visibility is less than the minimum visibility set out in subsection (1) and, at the time the visibility report is received, the aeroplane has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted.

**17. La mention « [703.40 à 703.51 réservés] » qui suit l’article 703.39 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

**Procédures d’approche aux instruments**

**703.40** Il est interdit de terminer une approche aux instruments par un atterrissage à moins que, immédiatement avant l’atterrissage, le commandant de bord n’ait vérifié au moyen de radiocommunications ou d’une inspection visuelle les éléments suivants :

- a) la condition de la piste ou de la surface prévue pour l’atterrissage;
- b) la direction et la vitesse du vent.

**Interdictions d’approche — non-précision, APV et précision CAT I**

**703.41** (1) Pour l’application des paragraphes (2) à (4), la visibilité à l’égard d’un avion est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision CAT I si, à l’égard de la visibilité recommandée qui est précisée dans le *Canada Air Pilot* et est indiquée à la colonne I du tableau du présent article :

- a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l’approche est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l’approche effectuée;
- b) dans le cas où la RVR n’est mesurée qu’au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la piste prévue pour l’approche est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l’approche effectuée;
- c) lorsque la RVR pour la piste prévue pour l’approche n’est pas disponible, la visibilité sur la piste est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l’approche effectuée;
- d) lorsque l’aérodrome se situe au sud du 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord et lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l’approche n’est disponible, la visibilité au sol à l’aérodrome où se trouve la piste est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l’approche effectuée.

(2) Il est interdit de poursuivre une approche de non-précision ou une APV à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) l’exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d’exploitation aérienne;
- b) l’avion dispose d’un équipage de conduite minimal composé d’un commandant de bord et d’un commandant en second;
- c) lorsque l’équipage de conduite n’utilise pas les procédures d’approche surveillée par le pilote, l’avion est équipé d’un pilote automatique pouvant effectuer une approche de non-précision ou une APV jusqu’à 400 pieds AGL ou moins;
- d) la procédure d’approche aux instruments est menée jusqu’aux minimums d’approche directe;
- e) un compte rendu de la visibilité indique, selon le cas :
  - (i) que la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (1),
  - (ii) que la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (1) et des distances supérieures à celle-ci,
  - (iii) que la visibilité est inférieure à la visibilité minimale prévue au paragraphe (1) et que, au moment où le compte rendu de la visibilité est reçu, l’avion a passé le FAF en rapprochement ou, lorsqu’il n’y a pas de FAF, a passé le point où la trajectoire d’approche finale est interceptée.

(3) No person shall continue an SCDA non-precision approach unless

- (a) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;
- (b) the aeroplane has a minimum flight crew composed of a pilot-in-command and a second-in-command;
- (c) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, the aeroplane is equipped with an autopilot capable of conducting a non-precision approach to 400 feet AGL or lower;
- (d) the instrument approach procedure is conducted to straight-in minima with a final approach course that meets the requirements of section 723.41 of Standard 723 — *Air Taxi — Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards*;
- (e) the final approach segment is conducted using a stabilized descent with a planned constant descent angle specified in section 723.41 of Standard 723 — *Air Taxi — Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards*; and
- (f) a visibility report indicates that
  - (i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (1),
  - (ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (1), or
  - (iii) the visibility is less than the minimum visibility set out in subsection (1) and, at the time the visibility report is received, the aeroplane has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted.

(4) No person shall continue a CAT I precision approach to a runway with centreline lighting unless

- (a) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;
- (b) the aeroplane has a minimum flight crew composed of a pilot-in-command and a second-in-command;
- (c) the aeroplane is equipped with
  - (i) a flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 feet AGL or lower, or
  - (ii) if the flight crew uses pilot-monitored-approach procedures, a flight director capable of conducting a precision approach to 200 feet AGL or lower;
- (d) the runway is equipped with serviceable high-intensity approach lighting, high-intensity runway centreline lighting and high-intensity runway edge lighting; and
- (e) a visibility report indicates that
  - (i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (1),
  - (ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (1), or
  - (iii) the visibility is less than the minimum visibility set out in subsection (1) and, at the time the visibility report is received, the aeroplane has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted.

(3) Il est interdit de poursuivre une approche de non-précision SCDA à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;
- b) l'avion dispose d'un équipage de conduite minimal composé d'un commandant de bord et d'un commandant en second;
- c) lorsque l'équipage de conduite n'utilise pas les procédures d'approche surveillée par le pilote, l'avion est équipé d'un pilote automatique pouvant effectuer une approche de non-précision jusqu'à 400 pieds AGL ou moins;
- d) la procédure d'approche aux instruments est menée jusqu'aux minimums d'approche directe avec une trajectoire d'approche finale conforme aux exigences de l'article 723.41 de la norme 723 — *Exploitation d'un taxi aérien — avions des Normes de service aérien commercial*;
- e) le segment d'approche finale est effectué selon une approche de descente stabilisée à partir d'une descente avec angle constant prévu qui est indiqué à l'article 723.41 de la norme 723 — *Exploitation d'un taxi aérien — avions des Normes de service aérien commercial*;
- f) un compte rendu de la visibilité indique, selon le cas :
  - (i) que la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (1),
  - (ii) que la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (1) et des distances supérieures à celle-ci,
  - (iii) que la visibilité est inférieure à la visibilité minimale prévue au paragraphe (1) et que, au moment où le compte rendu de la visibilité est reçu, l'avion a passé le FAF en rapprochement ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, a passé le point où la trajectoire d'approche finale est interceptée.

(4) Il est interdit de poursuivre une approche de précision CAT I sur une piste munie de feux d'axe de piste à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;
- b) l'avion dispose d'un équipage de conduite minimal composé d'un commandant de bord et d'un commandant en second;
- c) l'avion est équipé, selon le cas :
  - (i) d'un directeur de vol avec pilote automatique pouvant effectuer une approche de précision couplée jusqu'à 200 pieds AGL ou moins,
  - (ii) d'un directeur de vol pouvant effectuer une approche de précision jusqu'à 200 pieds AGL ou moins, si l'équipage de conduite utilise les procédures d'approche surveillée par le pilote;
- d) la piste est équipée d'un balisage lumineux d'approche de haute intensité, de feux d'axe de piste de haute intensité et de feux de bord de piste de haute intensité en état de service;
- e) un compte rendu de la visibilité indique, selon le cas :
  - (i) que la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (1),
  - (ii) que la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (1) et des distances supérieures à celle-ci,
  - (iii) que la visibilité est inférieure à la visibilité minimale prévue au paragraphe (1) et que, au moment où le compte rendu de la visibilité est reçu, l'avion a passé le FAF en rapprochement ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, a passé le point où la trajectoire d'approche finale est interceptée.

TABLE  
APPROACH BANS—VISIBILITY

Item	Column I <i>Canada Air Pilot</i> Advisory Visibility		Column II Visibility Report	
	Statute miles	RVR in feet	Statute miles	Feet
1.	1/2	2 600	1/4	1 200
2.	3/4	4 000	3/8	2 000
3.	1	5 000	1/2	2 600
4.	1 1/4		5/8	3 400
5.	1 1/2		3/4	4 000
6.	1 3/4		1	5 000
7.	2		1	5 000
8.	2 1/4		1 1/4	6 000
9.	2 1/2		1 1/4	greater than 6 000
10.	2 3/4		1 1/2	greater than 6 000
11.	3		1 1/2	greater than 6 000

[703.42 to 703.51 reserved]

18. Section 704.30 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

[704.30 reserved]

19. The reference “[704.36 to 704.43 reserved]” after section 704.35 of the Regulations is replaced by the following:

Instrument Approach Procedures

704.36 (1) No person shall conduct a CAT II or CAT III precision approach unless

- (a) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate; and
- (b) the approach is conducted in accordance with the *Manual of All Weather Operations (Categories II and III)*.

(2) No person shall terminate an instrument approach with a landing unless, immediately prior to landing, the pilot-in-command ascertains, by means of radiocommunication or visual inspection,

- (a) the condition of the runway or surface of intended landing; and
- (b) the wind direction and speed.

Approach Bans—Non-precision, APV,  
and CAT I Precision

704.37 (1) For the purposes of subsections (2) to (4), the visibility with respect to an aeroplane is less than the minimum visibility required for a non-precision approach, an APV or a CAT I precision approach if, in respect of the advisory visibility specified in the *Canada Air Pilot* and set out in column I of an item in the table to this section,

- (a) where the RVR is measured by RVR “A” and RVR “B”, the RVR measured by RVR “A” for the runway of intended approach is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted;
- (b) where the RVR is measured by only one of RVR “A” and RVR “B”, the RVR for the runway of intended approach is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted;

TABLEAU  
INTERDICTIONS D’APPROCHE — VISIBILITÉ

Article	Colonne I Visibilité recommandée dans le <i>Canada Air Pilot</i>		Colonne II Compte rendu de la visibilité	
	Milles terrestres	RVR (pieds)	Milles terrestres	Pieds
1.	1/2	2 600	1/4	1 200
2.	3/4	4 000	3/8	2 000
3.	1	5 000	1/2	2 600
4.	1 1/4		5/8	3 400
5.	1 1/2		3/4	4 000
6.	1 3/4		1	5 000
7.	2		1	5 000
8.	2 1/4		1 1/4	6 000
9.	2 1/2		1 1/4	supérieure à 6 000
10.	2 3/4		1 1/2	supérieure à 6 000
11.	3		1 1/2	supérieure à 6 000

[703.42 à 703.51 réservés]

18. L’article 704.30 du même règlement et l’intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

[704.30 réservé]

19. La mention « [704.36 à 704.43 réservés] » qui suit l’article 704.35 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Procédures d’approche aux instruments

704.36 (1) Il est interdit d’effectuer une approche de précision CAT II ou CAT III à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) l’exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d’exploitation aérienne;
- b) l’approche est effectuée en conformité avec le *Manuel d’exploitation tous temps (Catégories II et III)*.

(2) Il est interdit de terminer une approche aux instruments par un atterrissage à moins que, immédiatement avant l’atterrissage, le commandant de bord n’ait vérifié au moyen de radiocommunications ou d’une inspection visuelle les éléments suivants :

- a) la condition de la piste ou de la surface prévue pour l’atterrissage;
- b) la direction et la vitesse du vent.

Interdictions d’approche — non-précision,  
APV et précision CAT I

704.37 (1) Pour l’application des paragraphes (2) à (4), la visibilité à l’égard d’un avion est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision CAT I si, à l’égard de la visibilité recommandée qui est précisée dans le *Canada Air Pilot* et est indiquée à la colonne I du tableau du présent article :

- a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l’approche est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l’approche effectuée;
- b) dans le cas où la RVR n’est mesurée qu’au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la piste prévue pour l’approche est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l’approche effectuée;

- (c) where no RVR for the runway of intended approach is available, the runway visibility is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted; or
- (d) where the aerodrome is located south of the 60th parallel of north latitude and no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted.
- (2) No person shall continue a non-precision approach or an APV unless
- (a) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;
- (b) the aeroplane is equipped with
- (i) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, an autopilot capable of conducting a non-precision approach or an APV to 400 feet AGL or lower, or
- (ii) a HUD capable of conducting a non-precision approach or an APV to 400 feet AGL or lower;
- (c) the instrument approach procedure is conducted to straight-in minima; and
- (d) a visibility report indicates that
- (i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (1),
- (ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (1), or
- (iii) the visibility is less than the minimum visibility set out in subsection (1) and, at the time the visibility report is received, the aeroplane has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted.
- (3) No person shall continue an SCDA non-precision approach unless
- (a) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;
- (b) the aeroplane is equipped with
- (i) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, an autopilot capable of conducting a non-precision approach to 400 feet AGL or lower, or
- (ii) a HUD capable of conducting a non-precision approach to 400 feet AGL or lower;
- (c) the instrument approach procedure is conducted to straight-in minima with a final approach course that meets the requirements of section 724.37 of Standard 724 — *Commuter Operations — Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards*;
- (d) the final approach segment is conducted using a stabilized descent with a planned constant descent angle specified in section 724.37 of Standard 724 — *Commuter Operations — Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards*; and
- (e) a visibility report indicates that
- (i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (1),
- (ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (1), or

- c) lorsque la RVR pour la piste prévue pour l'approche n'est pas disponible, la visibilité sur la piste est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l'approche effectuée;
- d) lorsque l'aérodrome se situe au sud du 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord et lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l'approche n'est disponible, la visibilité au sol à l'aérodrome où se trouve la piste est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l'approche effectuée.
- (2) Il est interdit de poursuivre une approche de non-précision ou une APV à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :
- a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;
- b) l'avion est équipé, selon le cas :
- (i) lorsque l'équipage de conduite n'utilise pas les procédures d'approche surveillée par le pilote, d'un pilote automatique pouvant effectuer une approche de non-précision ou une APV jusqu'à 400 pieds AGL ou moins,
- (ii) d'un HUD pouvant effectuer une approche de non-précision ou une APV jusqu'à 400 pieds AGL ou moins;
- c) la procédure d'approche aux instruments est menée jusqu'aux minimums d'approche directe;
- d) un compte rendu de la visibilité indique, selon le cas :
- (i) que la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (1),
- (ii) que la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (1) et des distances supérieures à celle-ci,
- (iii) que la visibilité est inférieure à la visibilité minimale prévue au paragraphe (1) et que, au moment où le compte rendu de la visibilité est reçu, l'avion a passé le FAF en rapprochement ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, a passé le point où la trajectoire d'approche finale est interceptée.
- (3) Il est interdit de poursuivre une approche de non-précision SCDA à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :
- a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;
- b) l'avion est équipé, selon le cas :
- (i) lorsque l'équipage de conduite n'utilise pas les procédures d'approche surveillée par le pilote, d'un pilote automatique pouvant effectuer une approche de non-précision jusqu'à 400 pieds AGL ou moins,
- (ii) d'un HUD pouvant effectuer une approche de non-précision jusqu'à 400 pieds AGL ou moins;
- c) la procédure d'approche aux instruments est menée jusqu'aux minimums d'approche directe avec une trajectoire d'approche finale conforme aux exigences de l'article 724.37 de la norme 724 — *Exploitation d'un service aérien de navette — avions* des *Normes de service aérien commercial*;
- d) le segment d'approche finale est effectué selon une approche de descente stabilisée à partir d'une descente avec angle constant prévu qui est indiqué à l'article 724.37 de la norme 724 — *Exploitation d'un service aérien de navette — avions* des *Normes de service aérien commercial*;
- e) un compte rendu de la visibilité indique, selon le cas :
- (i) que la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (1),

(iii) the visibility is less than the minimum visibility set out in subsection (1) and, at the time the visibility report is received, the aeroplane has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted.

(4) No person shall continue a CAT I precision approach to a runway with centreline lighting or a CAT I precision approach in an aeroplane equipped with a HUD unless

- (a) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;
- (b) in the case of an aeroplane not equipped with a HUD,
  - (i) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, the pilot-in-command and the second-in-command are qualified to conduct a CAT II precision approach,
  - (ii) the aeroplane is equipped with
    - (A) a flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 feet AGL or lower, or
    - (B) if the flight crew uses pilot-monitored-approach procedures, a flight director capable of conducting a precision approach to 200 feet AGL or lower, and
  - (iii) the runway is equipped with serviceable high-intensity approach lighting, high-intensity runway centreline lighting and high-intensity runway edge lighting;
- (c) in the case of an aeroplane equipped with a HUD capable of conducting a precision approach to 200 feet AGL or lower,
  - (i) the pilot-in-command and the second-in-command are qualified to conduct a CAT II precision approach,
  - (ii) the aeroplane is equipped with a flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 feet AGL or lower, and
  - (iii) the runway is equipped with serviceable high-intensity approach lighting and high-intensity runway edge lighting; and
- (d) a visibility report indicates that
  - (i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (1),
  - (ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (1), or
  - (iii) the visibility is less than the minimum visibility set out in subsection (1) and, at the time the visibility report is received, the aeroplane has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted.

(ii) que la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (1) et des distances supérieures à celle-ci,

(iii) que la visibilité est inférieure à la visibilité minimale prévue au paragraphe (1) et que, au moment où le compte rendu de la visibilité est reçu, l'avion a passé le FAF en rapprochement ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, a passé le point où la trajectoire d'approche finale est interceptée.

(4) Il est interdit de poursuivre une approche de précision CAT I sur une piste munie de feux d'axe de piste ou une approche de CAT I à bord d'un avion muni d'un HUD à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;
- b) dans le cas d'un avion qui n'est pas muni d'un HUD :
  - (i) lorsque l'équipage de conduite n'utilise pas les procédures d'approche surveillée par le pilote, le commandant de bord et le commandant en second sont qualifiés pour exécuter une approche de précision CAT II,
  - (ii) l'avion est équipé, selon le cas :
    - (A) d'un directeur de vol avec pilote automatique pouvant effectuer une approche de précision couplée jusqu'à 200 pieds AGL ou moins,
    - (B) d'un directeur de vol pouvant effectuer une approche de précision jusqu'à 200 pieds AGL ou moins, si l'équipage de conduite utilise les procédures d'approche surveillée par le pilote,
  - (iii) la piste est équipée d'un balisage lumineux d'approche de haute intensité, de feux d'axe de piste de haute intensité et de feux de bord de piste de haute intensité en état de service;
- c) dans le cas d'un avion qui est muni d'un HUD pouvant effectuer une approche de précision jusqu'à 200 pieds AGL ou moins :
  - (i) le commandant de bord et le commandant en second sont qualifiés pour exécuter une approche de précision CAT II,
  - (ii) l'avion est équipé d'un directeur de vol avec pilote automatique pouvant effectuer une approche de précision couplée jusqu'à 200 pieds AGL ou moins,
  - (iii) la piste est équipée d'un balisage lumineux d'approche de haute intensité et de feux de bord de piste de haute intensité en état de service;
- d) un compte rendu de la visibilité indique, selon le cas :
  - (i) que la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (1),
  - (ii) que la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (1) et des distances supérieures à celle-ci,
  - (iii) que la visibilité est inférieure à la visibilité minimale prévue au paragraphe (1) et que, au moment où le compte rendu de la visibilité est reçu, l'avion a passé le FAF en rapprochement ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, a passé le point où la trajectoire d'approche finale est interceptée.

TABLE  
APPROACH BANS—VISIBILITY

Item	Column I <i>Canada Air Pilot</i> Advisory Visibility		Column II Visibility Report	
	Statute miles	RVR in feet	Statute miles	Feet
1.	1/2	2 600	1/4	1 200
2.	3/4	4 000	3/8	2 000
3.	1	5 000	1/2	2 600
4.	1 1/4		5/8	3 400
5.	1 1/2		3/4	4 000
6.	1 3/4		1	5 000
7.	2		1	5 000
8.	2 1/4		1 1/4	6 000
9.	2 1/2		1 1/4	greater than 6 000
10.	2 3/4		1 1/2	greater than 6 000
11.	3		1 1/2	greater than 6 000

[704.38 to 704.43 reserved]

20. Section 705.38 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

[705.38 reserved]

21. The reference “[705.47 to 705.53 reserved]” after section 705.46 of the Regulations is replaced by the following:

Instrument Approach Procedures

705.47 (1) No person shall conduct a CAT II or CAT III precision approach unless

- (a) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate; and
- (b) the approach is conducted in accordance with the *Manual of All Weather Operations (Categories II and III)*.

(2) No person shall terminate an instrument approach with a landing unless, immediately prior to landing, the pilot-in-command ascertains, by means of radiocommunication or visual inspection,

- (a) the condition of the runway or surface of intended landing; and
- (b) the wind direction and speed.

Approach Bans—Non-precision,  
APV and CAT I Precision

705.48 (1) For the purposes of subsections (2) to (4), the visibility with respect to an aeroplane is less than the minimum visibility required for a non-precision approach, an APV or a CAT I precision approach if, in respect of the advisory visibility specified in the *Canada Air Pilot* and set out in column I of an item in the table to this section,

- (a) where the RVR is measured by RVR “A” and RVR “B”, the RVR measured by RVR “A” for the runway of intended approach is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted;
- (b) where the RVR is measured by only one of RVR “A” and RVR “B”, the RVR for the runway of intended approach is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted;

TABLEAU  
INTERDICTIONS D’APPROCHE — VISIBILITÉ

Article	Colonne I Visibilité recommandée dans le <i>Canada Air Pilot</i>		Colonne II Compte rendu de la visibilité	
	Milles terrestres	RVR (pieds)	Milles terrestres	Pieds
1.	1/2	2 600	1/4	1 200
2.	3/4	4 000	3/8	2 000
3.	1	5 000	1/2	2 600
4.	1 1/4		5/8	3 400
5.	1 1/2		3/4	4 000
6.	1 3/4		1	5 000
7.	2		1	5 000
8.	2 1/4		1 1/4	6 000
9.	2 1/2		1 1/4	supérieure à 6 000
10.	2 3/4		1 1/2	supérieure à 6 000
11.	3		1 1/2	supérieure à 6 000

[704.38 à 704.43 réservés]

20. L’article 705.38 du même règlement et l’intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

[705.38 réservé]

21. La mention « [705.47 à 705.53 réservés] » qui suit l’article 705.46 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Procédures d’approche aux instruments

705.47 (1) Il est interdit d’effectuer une approche de précision CAT II ou CAT III à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) l’exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d’exploitation aérienne;
- b) l’approche est effectuée en conformité avec le *Manuel d’exploitation tous temps (Catégories II et III)*.

(2) Il est interdit de terminer une approche aux instruments par un atterrissage à moins que, immédiatement avant l’atterrissage, le commandant de bord n’ait vérifié au moyen de radiocommunications ou d’une inspection visuelle les éléments suivants :

- a) la condition de la piste ou de la surface prévue pour l’atterrissage;
- b) la direction et la vitesse du vent.

Interdictions d’approche — non-précision,  
APV et précision CAT I

705.48 (1) Pour l’application des paragraphes (2) à (4), la visibilité à l’égard d’un avion est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision CAT I si, à l’égard de la visibilité recommandée qui est précisée dans le *Canada Air Pilot* et est indiquée à la colonne I du tableau du présent article :

- a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l’approche est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l’approche effectuée;
- b) dans le cas où la RVR n’est mesurée qu’au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la piste prévue pour l’approche est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l’approche effectuée;



(c) where no RVR for the runway of intended approach is available, the runway visibility is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted; or

(d) where the aerodrome is located south of the 60th parallel of north latitude and no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is less than the visibility set out in column II of the item for the approach conducted.

(2) No person shall continue a non-precision approach or an APV unless

(a) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;

(b) the aeroplane is equipped with

(i) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, an autopilot capable of conducting a non-precision approach or an APV to 400 feet AGL or lower, or

(ii) a HUD capable of conducting a non-precision approach or an APV to 400 feet AGL or lower;

(c) the instrument approach procedure is conducted to straight-in minima; and

(d) a visibility report indicates that

(i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (1),

(ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (1), or

(iii) the visibility is less than the minimum visibility set out in subsection (1) and, at the time the visibility report is received, the aeroplane has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted.

(3) No person shall continue an SCDA non-precision approach unless

(a) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;

(b) the aeroplane is equipped with

(i) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, an autopilot capable of conducting a non-precision approach to 400 feet AGL or lower, or

(ii) a HUD capable of conducting a non-precision approach to 400 feet AGL or lower;

(c) the instrument approach procedure is conducted to straight-in minima with a final approach course that meets the requirements of section 725.48 of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes of the Commercial Air Service Standards*;

(d) the final approach segment is conducted using a stabilized descent with a planned constant descent angle specified in section 725.48 of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes of the Commercial Air Service Standards*; and

(e) a visibility report indicates that

(i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (1),

(ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (1), or

c) lorsque la RVR pour la piste prévue pour l'approche n'est pas disponible, la visibilité sur la piste est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l'approche effectuée;

d) lorsque l'aérodrome se situe au sud du 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord et lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l'approche n'est disponible, la visibilité au sol à l'aérodrome où se trouve la piste est inférieure à la visibilité indiquée à la colonne II pour l'approche effectuée.

(2) Il est interdit de poursuivre une approche de non-précision ou une APV à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) l'avion est équipé, selon le cas :

(i) lorsque l'équipage de conduite n'utilise pas les procédures d'approche surveillée par le pilote, d'un pilote automatique pouvant effectuer une approche de non-précision ou une APV jusqu'à 400 pieds AGL ou moins,

(ii) d'un HUD pouvant effectuer une approche de non-précision ou une APV jusqu'à 400 pieds AGL ou moins;

c) la procédure d'approche aux instruments est menée jusqu'aux minimums d'approche directe;

d) un compte rendu de la visibilité indique, selon le cas :

(i) que la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (1),

(ii) que la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (1) et des distances supérieures à celle-ci,

(iii) que la visibilité est inférieure à la visibilité minimale prévue au paragraphe (1) et que, au moment où le compte rendu de la visibilité est reçu, l'avion a passé le FAF en rapprochement ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, a passé le point où la trajectoire d'approche finale est interceptée.

(3) Il est interdit de poursuivre une approche de non-précision SCDA à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) l'avion est équipé, selon le cas :

(i) lorsque l'équipage de conduite n'utilise pas les procédures d'approche surveillée par le pilote, d'un pilote automatique pouvant effectuer une approche de non-précision jusqu'à 400 pieds AGL ou moins,

(ii) d'un HUD pouvant effectuer une approche de non-précision jusqu'à 400 pieds AGL ou moins;

c) la procédure d'approche aux instruments est menée jusqu'aux minimums d'approche directe avec une trajectoire d'approche finale conforme aux exigences de l'article 725.48 de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien — avions des Normes de service aérien commercial*;

d) le segment d'approche finale est effectué selon une approche de descente stabilisée à partir d'une descente avec angle constant prévu qui est indiqué à l'article 725.48 de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien — avions des Normes de service aérien commercial*;

e) un compte rendu de la visibilité indique, selon le cas :

(i) que la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (1),

(iii) the visibility is less than the minimum visibility set out in subsection (1) and, at the time the visibility report is received, the aeroplane has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted.

(4) No person shall continue a CAT I precision approach to a runway with centreline lighting or a CAT I precision approach in an aeroplane equipped with a HUD unless

- (a) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;
- (b) in the case of an aeroplane not equipped with a HUD,
  - (i) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, the pilot-in-command and the second-in-command are qualified to conduct a CAT II precision approach,
  - (ii) the aeroplane is equipped with
    - (A) a flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 feet AGL or lower, or
    - (B) if the flight crew uses pilot-monitored-approach procedures, a flight director capable of conducting a precision approach to 200 feet AGL or lower, and
  - (iii) the runway is equipped with serviceable high-intensity approach lighting, high-intensity runway centreline lighting and high-intensity runway edge lighting;
- (c) in the case of an aeroplane equipped with a HUD capable of conducting a precision approach to 200 feet AGL or lower,
  - (i) the pilot-in-command and the second-in-command are qualified to conduct a CAT II precision approach,
  - (ii) the aeroplane is equipped with a flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 feet AGL or lower, and
  - (iii) the runway is equipped with serviceable high-intensity approach lighting and high-intensity runway edge lighting; and
- (d) a visibility report indicates that
  - (i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (1),
  - (ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (1), or
  - (iii) the visibility is less than the minimum visibility set out in subsection (1) and, at the time the visibility report is received, the aeroplane has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted.

(ii) que la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (1) et des distances supérieures à celle-ci,

(iii) que la visibilité est inférieure à la visibilité minimale prévue au paragraphe (1) et que, au moment où le compte rendu de la visibilité est reçu, l'avion a passé le FAF en rapprochement ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, a passé le point où la trajectoire d'approche finale est interceptée.

(4) Il est interdit de poursuivre une approche de précision CAT I sur une piste munie de feux d'axe de piste ou une approche de précision CAT I à bord d'un avion muni d'un HUD à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;
- b) dans le cas d'un avion qui n'est pas muni d'un HUD :
  - (i) lorsque l'équipage de conduite n'utilise pas les procédures d'approche surveillée par le pilote, le commandant de bord et le commandant en second sont qualifiés pour exécuter une approche de précision CAT II,
  - (ii) l'avion est équipé, selon le cas :
    - (A) d'un directeur de vol avec pilote automatique pouvant effectuer une approche de précision couplée jusqu'à 200 pieds AGL ou moins,
    - (B) d'un directeur de vol pouvant effectuer une approche de précision jusqu'à 200 pieds AGL ou moins, si l'équipage de conduite utilise les procédures d'approche surveillée par le pilote,
  - (iii) la piste est équipée d'un balisage lumineux d'approche de haute intensité, de feux d'axe de piste de haute intensité et de feux de bord de piste de haute intensité en état de service;
- c) dans le cas d'un avion qui est muni d'un HUD pouvant effectuer une approche de précision jusqu'à 200 pieds AGL ou moins :
  - (i) le commandant de bord et le commandant en second sont qualifiés pour exécuter une approche de précision CAT II,
  - (ii) l'avion est équipé d'un directeur de vol avec pilote automatique pouvant effectuer une approche de précision couplée jusqu'à 200 pieds AGL ou moins,
  - (iii) la piste est équipée d'un balisage lumineux d'approche de haute intensité et de feux de bord de piste de haute intensité en état de service;
- d) un compte rendu de la visibilité indique, selon le cas :
  - (i) que la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (1),
  - (ii) que la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (1) et des distances supérieures à celle-ci,
  - (iii) que la visibilité est inférieure à la visibilité minimale prévue au paragraphe (1) et que, au moment où le compte rendu de la visibilité est reçu, l'avion a passé le FAF en rapprochement ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, a passé le point où la trajectoire d'approche finale est interceptée.

TABLE  
APPROACH BANS—VISIBILITY

Item	Column I <i>Canada Air Pilot</i> Advisory Visibility		Column II Visibility Report	
	Statute miles	RVR in feet	Statute miles	Feet
1.	1/2	2 600	1/4	1 200
2.	3/4	4 000	3/8	2 000
3.	1	5 000	1/2	2 600
4.	1 1/4		5/8	3 400
5.	1 1/2		3/4	4 000
6.	1 3/4		1	5 000
7.	2		1	5 000
8.	2 1/4		1 1/4	6 000
9.	2 1/2		1 1/4	greater than 6 000
10.	2 3/4		1 1/2	greater than 6 000
11.	3		1 1/2	greater than 6 000

[705.49 to 705.53 reserved]

**22. Subpart 4 of Part VIII of the Regulations is replaced by the following:**

SUBPART 4 — AVIATION WEATHER SERVICES AND ASSESSMENT OF RUNWAY VISIBILITY

DIVISION I—AVIATION WEATHER SERVICES

Provision of Aviation Weather Services

**804.01** (1) Subject to Division III, a person who provides aviation weather services shall provide them in accordance with the standards specified in

- (a) Annex 3 to the Convention;
- (b) the *Manual of Standards and Procedures for Aviation Weather Forecasts*; and
- (c) the *Manual of Surface Weather Observations*.

(2) For the purpose of paragraph (1)(a), the words “aerodrome” and “aircraft” used in Annex 3 to the Convention have the same meaning as in subsection 3(1) of the Act.

(3) For the purpose of paragraph (1)(a), the expressions “alternate aerodrome”, “control area” and “flight crew member” used in Annex 3 to the Convention have the same meaning as in subsection 101.01(1).

(4) For the purpose of paragraph (1)(a), the expressions “operator”, “runway visual range (RVR)” and “visibility” used in Annex 3 to the Convention have the same meaning as “air operator”, “RVR” or “runway visual range” and “runway visibility”, respectively, in subsection 101.01(1).

[804.02 to 804.07 reserved]

DIVISION II—METEOROLOGICAL OBSERVATIONS MEASURED BY AUTOMATIC INSTRUMENTATION OF WIND, TEMPERATURE, HUMIDITY OR ATMOSPHERIC PRESSURE

[804.08 to 804.21 reserved]

TABLEAU  
INTERDICTIONS D’APPROCHE — VISIBILITÉ

Article	Colonne I Visibilité recommandée dans le <i>Canada Air Pilot</i>		Colonne II Compte rendu de la visibilité	
	Milles terrestres	RVR (pieds)	Milles terrestres	Pieds
1.	1/2	2 600	1/4	1 200
2.	3/4	4 000	3/8	2 000
3.	1	5 000	1/2	2 600
4.	1 1/4		5/8	3 400
5.	1 1/2		3/4	4 000
6.	1 3/4		1	5 000
7.	2		1	5 000
8.	2 1/4		1 1/4	6 000
9.	2 1/2		1 1/4	supérieure à 6 000
10.	2 3/4		1 1/2	supérieure à 6 000
11.	3		1 1/2	supérieure à 6 000

[705.49 à 705.53 réservés]

**22. La sous-partie 4 de la partie VIII du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

SOUS-PARTIE 4 — SERVICES DE MÉTÉOROLOGIE AÉRONAUTIQUE ET ÉVALUATION DE LA VISIBILITÉ SUR LA PISTE

SECTION I — SERVICES DE MÉTÉOROLOGIE AÉRONAUTIQUE

Fourniture des services de météorologie aéronautique

**804.01** (1) Sous réserve de la section III, la personne qui fournit des services de météorologie aéronautique doit le faire conformément aux normes précisées dans les documents suivants :

- a) l’annexe 3 de la Convention;
- b) le *Manuel des normes et procédures des prévisions météorologiques pour l’aviation*;
- c) le *Manuel d’observations météorologiques de surface*.

(2) Pour l’application de l’alinéa (1)a), les termes « aérodrome » et « aéronef » utilisés dans l’annexe 3 de la Convention s’entendent au sens du paragraphe 3(1) de la Loi.

(3) Pour l’application de l’alinéa (1)a), les termes « aérodrome de dégagement », « membre d’équipage de conduite » et « région de contrôle » utilisés dans l’annexe 3 de la Convention s’entendent au sens du paragraphe 101.01(1).

(4) Pour l’application de l’alinéa (1)a), les termes « exploitant », « portée visuelle de piste (RVR) » et « visibilité » utilisés dans l’annexe 3 de la Convention s’entendent au sens de « exploitant aérien », « RVR » ou « portée visuelle de piste » et « visibilité sur la piste », respectivement, au paragraphe 101.01(1).

[804.02 à 804.07 réservés]

SECTION II — OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES AUTOMATISÉES DU VENT, DE LA TEMPÉRATURE, DE L’HUMIDITÉ OU DE LA PRESSION ATMOSPHÉRIQUE

[804.08 à 804.21 réservés]

DIVISION III—RUNWAY VISIBILITY

Application

**804.22** This Division applies to a person, other than a pilot who meets the requirements of section 602.131, who makes or reports an assessment of runway visibility at an aerodrome with the permission of the operator of the aerodrome.

Visibility Markers and Visibility Markers Charts

**804.23** (1) The operator of an aerodrome shall establish visibility markers that meet the requirements of section 824.23 of Standard 824 — *Runway Visibility Assessment Standards*.

(2) The operator of an aerodrome shall produce a visibility markers chart that meets the requirements of section 824.23 of Standard 824 — *Runway Visibility Assessment Standards*.

Person Qualified to Assess and Report Runway Visibility

**804.24** Except for a pilot who meets the requirements of section 602.131, no person other than a person qualified in accordance with section 804.26 shall assess runway visibility and report the assessment.

Assessment and Reporting of Runway Visibility

**804.25** (1) A person qualified to assess runway visibility shall obtain authorization to report an assessment of runway visibility from the operator of the aerodrome.

(2) A person qualified to assess runway visibility shall assess runway visibility and report the assessment in accordance with section 824.25 of Standard 824 — *Runway Visibility Assessment Standards*.

Qualifications and Training

**804.26** A person who assesses runway visibility shall

- (a) have a distant visual acuity with or without correction of 6/12 (20/40) or better in each eye separately and binocular visual acuity of 6/9 (20/30) or better;
- (b) be qualified to operate a vehicle equipped with a two-way radio communication system on the manoeuvring area of the aerodrome; and
- (c) have received the training set out in section 824.26 of Standard 824 — *Runway Visibility Assessment Standards*.

COMING INTO FORCE

**23. These Regulations come into force on December 1, 2006.**

SECTION III — VISIBILITÉ SUR LA PISTE

Application

**804.22** La présente section s'applique à toute personne, à l'exception d'un pilote qui satisfait aux exigences de l'article 602.131, qui évalue la visibilité sur la piste à un aérodrome ou qui en communique l'évaluation avec la permission de l'exploitant de l'aérodrome.

Balises de visibilité et cartes des balises de visibilité

**804.23** (1) L'exploitant d'un aérodrome doit établir des balises de visibilité qui sont conformes aux exigences prévues à l'article 824.23 de la norme 824 — *Norme relative à l'évaluation de la visibilité sur la piste*.

(2) L'exploitant d'un aérodrome doit produire une carte des balises de visibilité qui est conforme aux exigences de l'article 824.23 de la norme 824 — *Norme relative à l'évaluation de la visibilité sur la piste*.

Personne qualifiée pour évaluer la visibilité sur la piste et en communiquer l'évaluation

**804.24** À l'exception des pilotes qui satisfont aux exigences de l'article 602.131, seules les personnes qualifiées conformément à l'article 804.26 peuvent évaluer la visibilité sur la piste et en communiquer l'évaluation.

Évaluation et communication de la visibilité sur la piste

**804.25** (1) Toute personne qualifiée pour évaluer la visibilité sur la piste doit obtenir de l'exploitant de l'aérodrome l'autorisation d'en communiquer l'évaluation.

(2) Toute personne qualifiée pour évaluer la visibilité sur la piste doit évaluer la visibilité sur la piste et en communiquer l'évaluation conformément à l'article 824.25 de la norme 824 — *Norme relative à l'évaluation de la visibilité sur la piste*.

Qualifications et formation

**804.26** La personne qui évalue la visibilité sur la piste doit :

- a) avoir une acuité visuelle à distance avec ou sans correction qui est au moins égale à 6/12 (20/40) pour chaque oeil pris séparément et une acuité visuelle binoculaire qui est au moins égale à 6/9 (20/30);
- b) être qualifiée pour utiliser un véhicule équipé d'un système de communication bilatérale sur l'aire de manœuvre de l'aérodrome;
- c) avoir reçu la formation prévue à l'article 824.26 de la norme 824 — *Norme relative à l'évaluation de la visibilité sur la piste*.

ENTRÉE EN VIGUEUR

**23. Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> 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, VI, VII and VIII)* establish visibility limitations which restrict the continuation of an approach, under instrument meteorological conditions (IMC), by the flight crew of aeroplanes operating in a commercial air service to an aerodrome or an airport. These amendments constitute an approach ban prohibiting crew of aeroplanes operating in a commercial air service from continuing an approach if the visibility is reported as below the limiting value during the approach.

These Regulations make the Canadian regulatory environment more nearly equivalent to those of other international aviation jurisdictions and also address the recommendations made by the Transportation Safety Board of Canada (TSB) following their investigation of an accident at Fredericton, N.B. on December 16, 1997<sup>1</sup>. The TSB stated that Canadian regulations with respect to visibility limits for approaches and landings were more liberal than those of other countries. They recommended the reassessment of Canadian criteria for attempted approaches and landings under conditions of poor visibility. Following their investigation of a later accident at Sept-Îles, Quebec in August 1999, the TSB recommended that these approach ban regulations be expedited<sup>2</sup>.

The approach ban which has been set forth in section 602.129 *Approach Ban — General* for many years applied to both aeroplanes and helicopters, in both commercial and private operations, and prohibited the continuation of an approach beyond the outer marker (Final Approach Fix) if the runway visual range (RVR) were below certain limits<sup>3</sup>. Since this restriction was specified in terms of a reported RVR, prior to these amendments, for runways upon which there was no equipment to provide an RVR or at which the RVR equipment was inoperative or the RVR was not being reported, there was, in effect, no approach ban of any nature. These amendments ensure that an approach ban is applicable to all attempts at landings under conditions of poor visibility, at sites south of the 60th parallel of north latitude (south of 60), by aeroplanes operating in a commercial air service where there is reported visibility at a Canadian aerodrome.

<sup>1</sup> Transportation Safety Board of Canada, *Aviation Occurrence Report A97H0011*, "Loss of Control on Go-Around (Rejected Landing), Air Canada Canadair CL-600-2B19, C-FSKI, Fredericton Airport, New Brunswick, December 16, 1997"

<sup>2</sup> Transportation Safety Board of Canada, *Aviation Occurrence Report A99Q0151*, "Controlled Flight into Terrain, Régionnair Inc. Raytheon Beech 1900D, C-FLIH, Sept-Îles, Quebec, 12 August 1999"

<sup>3</sup> Runway visual range (RVR) is measured by a visibility sensor located near the runway threshold. It is described as the maximum horizontal distance in the direction of takeoff or landing at which the runway, or the lights or markers outlining it, can be seen from a point above its centreline at a height corresponding to the average eye level of pilots at touchdown

**RÉSUMÉ D'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, VII et VIII)* établit des limites de visibilité qui limitent la poursuite d'une approche vers un aéroport ou un aéroport effectuée dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) par l'équipage de conduite d'un avion exploité dans le cadre d'un service aérien commercial. Les modifications constituent une interdiction d'approche qui empêchera l'équipage de conduite d'un avion exploité dans le cadre d'un service aérien commercial de poursuivre l'approche si la visibilité communiquée est inférieure à la valeur limite pendant l'approche.

Les présentes dispositions réglementaires rendent l'environnement réglementaire canadien encore plus proche de celui d'autres autorités internationales chargées de l'aviation et vont également donner suite aux recommandations formulées par le Bureau de la sécurité des transports (BST) à la suite de son enquête sur un accident survenu à Fredericton (N.-B.) le 16 décembre 1997<sup>1</sup>. Le BST avait déclaré que la réglementation canadienne en matière de limites de visibilité en approche et à l'atterrissage était plus permissive que celle d'autres pays, et il avait recommandé que les critères canadiens entourant les tentatives d'approche et d'atterrissage par mauvaise visibilité soient réévalués. À la suite de son enquête consécutive à un autre accident survenu ultérieurement en août 1999 à Sept-Îles (Québec), le BST a recommandé l'accélération de la promulgation desdites dispositions réglementaires en matière d'interdiction d'approche<sup>2</sup>.

L'interdiction d'approche prévue à l'article 602.129 *Interdiction d'approche — Généralités* depuis plusieurs années s'appliquait aux avions comme aux hélicoptères utilisés tant en exploitation commerciale qu'en exploitation privée, et elle interdisait la poursuite d'une approche au-delà de la radioborne extérieure (repère d'approche finale) si la portée visuelle de piste (RVR) est inférieure à certaines limites<sup>3</sup>. Comme cette restriction reposait sur une RVR communiquée, il n'existait donc, avant les présentes modifications, aucune forme d'interdiction d'approche dans le cas des pistes ne possédant pas d'équipement de mesure de la RVR ou bien pour lesquelles soit l'équipement de mesure de la RVR ne fonctionnait pas, soit aucune mesure de la RVR n'était communiquée. Les présentes modifications vont apporter la garantie qu'une interdiction d'approche s'appliquera à toutes les tentatives d'atterrissage effectuées dans des conditions de mauvaise visibilité, à des endroits situés au sud du 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord (ci-après sud de 60 degrés), par des avions effectuant un service aérien commercial, et ce, dans le cas où la visibilité sera communiquée à un aéroport canadien.

<sup>1</sup> Bureau de la sécurité des transports du Canada, *Rapport d'enquête sur accident aéronautique A97H0011*, « Perte de maîtrise pendant la remise des gaz (atterrissage interrompu), Air Canada Canadair CL-600-2B19, C-FSKI, Aéroport de Fredericton (Nouveau-Brunswick), 16 décembre 1997 »

<sup>2</sup> Bureau de la sécurité des transports du Canada, *Rapport d'enquête sur accident aéronautique A99Q0151*, « Impact sans perte de contrôle, Régionnair Inc. Raytheon Beech 1900D, C-FLIH, Sept-Îles (Québec), 12 août 1999 »

<sup>3</sup> La portée visuelle de piste (RVR) est mesurée à l'aide d'un capteur de visibilité situé près du seuil de piste. Cette portée correspond à la distance horizontale maximale allant dans le sens du décollage ou de l'atterrissage à laquelle il est possible de voir la piste ou bien les feux ou les balises la délimitant, à partir d'un point situé au-dessus de son axe à une hauteur correspondant au niveau moyen des yeux des pilotes au moment du toucher des roues

The original intention of these provisions, as reflected when they were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 20, 2004, was that they would apply at all Canadian airports and aerodromes. However, representations received during the comment period following pre-publication led to a re-examination of this intention. As a result, it was decided that there should be no approach ban based on ground visibility for sites north of the 60th parallel of north latitude (north of 60). The rationale upon which this decision was made will be presented in this *Regulatory Impact Analysis Statement* (RIAS) in the section *Benefits and Costs*.

These amendments leave in place, with minor changes, the approach ban in section 602.129 as it applies to any runway upon which an RVR is being reported for all private operations, for flight training operations and for commercial helicopter operations. However, for aeroplanes operated in commercial air services, amendments in Part VII (*Commercial Air Services*) extend the application of the approach ban to include runways at which there is no RVR and, therefore, the runway visibility or ground visibility, as reported, must be relied upon, except as noted above for the ground visibility provisions for runways north of 60. The visibility limits for commercial aeroplane operations below which an approach may not be continued beyond the outer marker (Final Approach Fix) are higher than those applying under section 602.129 unless specified crew qualifications and procedures, aircraft equipment, and runway lighting criteria have been met, in accordance with which the air operator has qualified for lower visibility limits. (The lower visibility limits will not be less than those in place under section 602.129.)

Following pre-publication of these amendments in the *Canada Gazette*, Part I, thirty comments were received. In response to these comments, Departmental officials decided to relieve sites north of 60 from the application of the approach ban based on ground visibility; to take into account newly developed approach procedures using vertical guidance (APV) in the approach ban provisions, and to simplify the approach ban. The changes to the approach ban provisions as a result of these decisions will be described in succeeding sections of this RIAS.

The proposed approach ban provisions as pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, are attached in Appendix A. The benefits and costs with the corrected cost evaluation for the proposed approach ban as pre-published are shown in Appendix B.

#### *Specific*

When flight crew are operating an aircraft under IMC, i.e. without sufficient visibility to control the aircraft's spatial orientation and to navigate by the use of ground references, the limitations under which such operations may take place must be carefully designed and respected to safeguard the well-being of crew and passengers. The procedures to be followed when these

À l'origine, ces dispositions telles qu'elles apparaissaient au moment de leur publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 20 novembre 2004, étaient censées s'appliquer à la totalité des aéroports et des aérodromes canadiens. Toutefois, des plaintes reçues pendant la période de commentaires qui a suivi la publication au préalable ont mené à un réexamen du but visé à l'origine. C'est ainsi qu'il a été décidé que l'interdiction d'approche fondée sur une visibilité au sol ne s'appliquerait pas aux endroits situés au nord de la latitude du 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord (ci-après nord de 60 degrés). La justification de cette décision sera présentée plus loin dans le présent *Résumé de l'étude d'impact de la réglementation* (RÉIR), à la rubrique *Avantages et coûts*.

À part quelques modifications mineures, les présentes modifications ne touchent pour ainsi dire pas l'interdiction d'approche de l'article 602.129, laquelle s'applique à une piste pour laquelle une RVR est communiquée, et ce, pour la totalité des vols privés, pour les vols d'entraînement et pour les vols commerciaux d'hélicoptères. Toutefois, dans le cas des avions utilisés dans le cadre d'un service aérien commercial, les modifications à la Partie VII (*Services aériens commerciaux*) élargissent le champ d'application de l'interdiction d'approche de façon à y inclure les pistes pour lesquelles il n'y a pas de RVR et, donc, pour lesquelles il faut se fier à la visibilité sur la piste ou à la visibilité au sol telles qu'elles ont été communiquées, sauf dans le cas indiqué plus haut en ce qui concerne la visibilité au sol des pistes situées au nord de 60 degrés. Les limites de visibilité des avions en exploitation commerciale au-dessous desquelles il n'est pas possible de poursuivre une approche au-delà de la radioborne extérieure (repère d'approche finale) sont supérieures à celles qui s'appliquent en vertu de l'article 602.129, à moins qu'il y ait respect de critères bien précis en matière de procédures et de qualifications de l'équipage, d'équipement de l'appareil et de balisage lumineux de la piste, en vertu de quoi l'exploitant aérien aura été admis à se prévaloir de limites de visibilité plus basses. (Ces limites de visibilité plus basses ne seront pas inférieures à celles prévues à l'article 602.129.)

Après la publication au préalable de ces modifications dans la *Gazette du Canada* Partie I, trente commentaires ont été reçus. À la suite desdits commentaires, les responsables du ministère ont décidé de soustraire les endroits situés au nord de 60 degrés nord de l'application de l'interdiction d'approche fondée sur une visibilité au sol, de tenir compte dans les dispositions sur l'interdiction d'approche des procédures d'approche nouvellement conçues faisant appel au guidage vertical (APV) et, enfin, de simplifier l'interdiction d'approche. Les modifications aux dispositions relatives à l'interdiction d'approche qui ont fait suite à ces décisions seront décrites dans les parties suivantes du RÉIR.

Les dispositions relatives à l'interdiction d'approche telles que figurant dans la publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I sont jointes à l'annexe A. Quant à l'évaluation des avantages et des coûts comprenant les chiffres corrigés des coûts apparaissant dans la publication préalable, elle est jointe à l'annexe B.

#### *Détails*

Quand un équipage de conduite pilote un aéronef dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC), autrement dit sans avoir une visibilité suffisante pour contrôler l'orientation spatiale de son appareil et pour naviguer en s'aidant de références au sol, il faut que les limites en vertu desquelles un tel vol est possible soient conçues et respectées avec le plus grand

operations take place are collectively known as Instrument Flight Rules (IFR). Among these procedures are the descent and visibility minima which are considered necessary and advisable before an attempt at landing an aircraft under IMC is carried out. Descent minima establish altitudes below which the crew may not descend without ground reference. Prior to these amendments, visibility minima, other than those provided by RVR, have been advisory only.

Approach and landing procedures under IMC are designed to enable a descent, most of which may be in cloud with only the last few hundred feet in visual conditions (usually one mile visibility or less), from the enroute altitude to touchdown on the runway. Instrument approach procedures are developed for specific aerodromes after careful analysis of obstructions, terrain features and navigational facilities. They outline the appropriate manoeuvres, including altitudes, tracks and other limitations, for a safe descent to a minimum altitude from which a visual landing may be possible during instrument meteorological conditions.

Instrument approaches have traditionally been grouped into two general classifications: non-precision approaches and precision approaches. A recently developed third classification, approach procedures with vertical guidance or APV, uses lateral and vertical guidance, as do precision approaches, but does not meet the requirements established for precision approach and landing operations provided by instrument landing systems (ILS).

For non-precision approaches, minimum heights above ground level (AGL) at designated points (fixes) are established to ensure sufficient obstacle clearance during the descent to the minimum altitude from which a visual landing may be possible. Non-precision approaches may be continued to a Missed Approach Point (MAP) which may be a navigational facility, an intersection fix or a combination of a Minimum Descent Altitude (MDA) and a calculated time. The calculated time is based on the aircraft's ground speed during the descent from the Final Approach Fix (FAF) to the MAP. At the MAP, if the required visual reference has not been acquired, a missed approach must be carried out. The descent and visibility criteria for non-precision approaches vary depending on the type of navigational aid upon which the approach is based and on the obstacles in the vicinity of the aerodrome. The minimum design landing visibility for a non-precision approach is never less than one mile (RVR 5,000 feet) but may be significantly more.

Precision approaches have in common the characteristic that the navigational aids used to provide aircraft positioning information with respect to direction to the touchdown point on the runway and to the height above terrain during the descent to touchdown are sufficiently exact that lower descent and visibility minima, than for non-precision approaches, may be safely used. Because of the availability of precise vertical guidance (referred to as a "glide path") at all locations during the final descent, the MAP to which a precision approach may be continued is the

soin si l'on veut veiller au bien-être de l'équipage et des passagers. Les procédures à suivre pour de tels vols sont appelées, de façon globale, règles de vol aux instruments (IFR). Parmi ces procédures figurent les minimums de descente et de visibilité qui sont jugés nécessaires et recommandés avant qu'il puisse y avoir tentative d'atterrissage d'un aéronef en IMC. Les minimums de descente fixent des altitudes sous lesquelles l'équipage ne peut descendre sans référence au sol. Avant les présentes modifications, les minimums de visibilité, à l'exception de ceux inhérents à la RVR, n'étaient donnés qu'à titre consultatif.

Les procédures d'approche et d'atterrissage en IMC sont conçues de manière à permettre une descente, dont la majeure partie peut avoir lieu dans les nuages, à l'exception des quelques dernières centaines de pieds parcourues dans des conditions à vue (en général, par une visibilité d'un mille ou moins), entre l'altitude en route et le toucher des roues sur la piste. Les procédures d'approche aux instruments sont élaborées pour des aérodromes précis après une soigneuse analyse des obstacles, des caractéristiques du relief et des installations de navigation. Elles brosent un tableau des bonnes manoeuvres à exécuter, y compris des altitudes, des trajectoires et des autres limites à respecter, afin de permettre à un aéronef de descendre en toute sécurité jusqu'à une altitude minimale à partir de laquelle l'équipage pourra faire un atterrissage à vue dans des conditions météorologiques de vol aux instruments.

Les approches aux instruments ont été traditionnellement réparties en deux grandes classes : les approches de non-précision et les approches de précision. Une troisième classe nouvellement apparue, celle des procédures d'approche faisant appel au guidage vertical ou APV, utilise le guidage latéral et vertical, tout comme les approches de précision, mais ne répond pas aux exigences fixées pour les approches de précision et les atterrissages à l'aide du système d'atterrissage aux instruments (ILS).

Dans le cas des approches de non-précision, les hauteurs minimales au-dessus du sol (AGL) à des points désignés (repères) sont établies de façon à garantir une marge de franchissement des obstacles suffisante pendant la descente, et ce, jusqu'à l'altitude minimale à partir de laquelle un atterrissage à vue devrait être possible. Il est permis de poursuivre une approche de non-précision jusqu'au point d'approche interrompue (MAP), lequel peut être une installation de navigation, un repère d'intersection ou la combinaison d'une altitude minimale de descente (MDA) et d'un temps chronométré. Ce temps chronométré se fonde sur la vitesse sol de l'appareil pendant la descente entre le repère d'approche finale (FAF) et le MAP. Si, au MAP, la référence visuelle exigée n'a toujours pas été acquise, une approche interrompue doit être exécutée. Les critères de descente et de visibilité des approches de non-précision varient en fonction de la sorte d'aide à la navigation sur laquelle repose l'approche ainsi que des obstacles qui se trouvent aux environs de l'aérodrome. Dans le cas d'une approche de non-précision, la visibilité minimale à l'atterrissage prévue à la conception n'est jamais inférieure à un mille (RVR de 5 000 pieds) mais elle peut être de beaucoup supérieure.

Les approches de précision ont en commun la caractéristique suivante : les aides à la navigation servant à donner des renseignements sur le positionnement de l'aéronef quant à sa direction par rapport au point de toucher des roues sur la piste et à sa hauteur au-dessus du relief pendant sa descente précédant le toucher des roues, sont suffisamment exactes pour permettre une utilisation sans danger de minimums de descente et de visibilité inférieurs à ceux utilisés pendant des approches de non-précision. Compte tenu de la présence d'un guidage vertical précis (appelé

point of intersection of the electronic glide path with the Decision Altitude (DA) or the Decision Height (DH). The DA or DH is an altitude or a height above terrain at which, if the required visual reference to continue the approach to land has not been established, the approach must be discontinued and a missed approach procedure followed. There are three categories of precision approaches based on the allowed minimum altitudes or heights. Category I (CAT I) precision approaches are the basic category and are commonly designed to allow descent minima to an altitude of 200 feet AGL with a visibility of 1/2 of a mile (RVR 2,600 feet) (when all required equipment is operable). Category II (CAT II) and Category III (CAT III) precision approaches allow descent to lower heights but require specific crew training, aircraft equipment and runway lighting in addition to that required for Category I approaches.

Many comments following pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I addressed the question of including newly developed approach procedures using vertical guidance (APV) in the approach ban provisions. These newly developed procedures use lateral and vertical guidance, but do not meet the requirements established for precision approach and landing operations provided by ILS. At present, there are two technologies that support APV in North America: the U.S. Federal Aviation Administration's (FAA's) satellite-based augmentation system (SBAS) known as the Wide Area Augmentation System (WAAS), and the U. S. Department of Defense's (DOD's) global navigation system (GNSS) known as the Global Positioning System (GPS) coupled with barometric vertical navigation (Baro VNAV). Pilots in aircraft with the necessary avionics will fly these approaches in a similar manner to the way in which they fly traditional precision approaches (ILS approaches) with both a lateral course deviation indicator and a vertical deviation indicator. The vertical guidance may be based on WAAS or on barometric inputs (Baro VNAV) depending on the approach and the aircraft equipment. The final approach course will normally be designed to provide an angled downward-sloped flight path avoiding the step-down minimum altitudes associated with traditional non-precision approaches. Approaches with vertical guidance will deliver the safety benefits of a stabilized approach and, in many cases, will improve airport accessibility by providing lower minima than allowed for traditional non-precision approaches.

Both WAAS and Baro VNAV approaches require specialized equipment to be installed in the aircraft. As well, WAAS is an SBAS which requires a network of reference stations that monitor GPS signals and geo-stationary satellites to transmit correction and integrity data. WAAS coverage is not global but has been optimized for the Continental United States and Alaska. The system supports a high availability of service in the western provinces, in southern Ontario and in southwestern Quebec. New reference stations are planned in the next few years in Canada to further extend this service across southern Canada and parts of northern Canada. Operational approval for using vertical guidance from WAAS on approach was authorized in Canada on October 27, 2005.

« alignement de descente ») à tout endroit de la descente finale, le MAP à partir duquel il est permis de poursuivre une approche de précision se trouve à être le point d'intersection de l'alignement de descente électronique avec l'altitude de décision (DA) ou avec la hauteur de décision (DH). La DA ou la DH est une altitude ou une hauteur au-dessus du sol à laquelle, si la référence visuelle indispensable à la poursuite de l'approche à l'atterrissage n'a pas été acquise, il faut remettre les gaz et suivre une procédure d'approche interrompue. Il existe trois catégories d'approche de précision, lesquelles dépendent des altitudes ou des hauteurs minimales permises. Les approches de précision de Catégorie I (CAT I) forment la catégorie de base et sont généralement conçues dans le but de permettre des minimums de descente de 200 pieds AGL par une visibilité de 1/2 mille (RVR de 2 600 pieds) (si tout l'équipement exigé fonctionne). Les approches de précision de Catégorie II (CAT II) et de Catégorie III (CAT III) permettent de descendre jusqu'à des hauteurs encore plus basses, mais elles nécessitent une formation de l'équipage, un équipement de l'aéronef et un balisage de piste bien précis en plus de ce qui est déjà exigé pour les approches de Catégorie I.

De nombreux commentaires reçus à la suite de la publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I traitaient de la question d'inclure, dans les dispositions sur l'interdiction d'approche, les procédures d'approche nouvellement élaborées faisant appel au guidage vertical (APV). Ces nouvelles procédures utilisent le guidage latéral et vertical, mais elles ne respectent pas les exigences fixées pour les approches de précision et les atterrissages à l'ILS. À l'heure actuelle, l'APV repose sur deux technologies en Amérique du Nord : le système de renforcement satellitaire (SBAS) de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis connu comme le système de renforcement à couverture étendue (WAAS), et le système mondial de navigation par satellite (GNSS) du ministère de la défense des États-Unis (DOD) connu sous le nom de système de positionnement mondial (GPS), le tout couplé à la navigation verticale barométrique (Baro VNAV). Les pilotes des aéronefs possédant l'avionique nécessaire vont effectuer ces approches d'une manière similaire à celle utilisée pendant une approche de précision traditionnelle (approche ILS), en s'aidant d'un indicateur d'écart latéral et d'un indicateur d'écart vertical. Le guidage vertical peut se baser sur le WAAS ou sur des données barométriques (Baro VNAV), compte tenu de l'approche et de l'équipement de l'aéronef. En général, la trajectoire d'approche finale sera conçue de manière à offrir une trajectoire descendante évitant les paliers à altitude minimale que l'on trouve dans les approches de non-précision traditionnelles. Les approches à guidage vertical vont permettre de tirer avantage d'une approche stabilisée et, dans de nombreux cas, elles vont augmenter l'accessibilité d'un aéroport en autorisant des minimums inférieurs à ceux des approches de non-précision traditionnelles.

Tant les approches WAAS que les approches Baro VNAV exigent l'installation d'un équipement spécialisé à bord des aéronefs. De plus, le WAAS est un SBAS qui exige la présence d'un réseau de stations de référence pour surveiller les signaux GPS et les satellites géostationnaires afin de transmettre des données de correction et d'intégrité. Le WAAS n'offre pas une couverture mondiale mais a été optimisé pour une utilisation dans la partie continentale des États-Unis et en Alaska. Ce système offre une très bonne disponibilité d'utilisation dans les provinces de l'Ouest, dans le sud de l'Ontario ainsi que dans le sud-ouest du Québec. De nouvelles stations de référence devraient être implantées au Canada au cours des prochaines années afin de rendre ce service disponible dans tout le sud du Canada et à certains



The aircraft equipment necessary to provide vertical guidance from a barometric altitude input (Baro VNAV) has typically only been installed on transport category aeroplanes. When approaches using vertical guidance from WAAS are published in Canada, pilots with Baro VNAV equipment will be able to fly these approaches to the published minima.

For all approaches whether non-precision, APV or CAT I precision, published descent limits for approaches establish altitudes (either minimum descent altitudes, MDA, or decision altitudes, DA) below which a flight crew may not legally descend unless, when at the altitude of the descent limit, the required visual reference to complete a safe landing has been established. The required visual references, as detailed in the *Canada Air Pilot* (CAP), should include at least one reference from a list of ten markings and lights in the runway environment.

Published landing visibilities, other than those provided by RVR, are advisory only. They are intended to indicate visibilities which, if prevailing at the time of the approach, would provide sufficient visual reference in the runway environment to permit a safe landing. They are not limiting and are intended to be used by pilots only to judge the probability of a successful landing when compared with available visibility reports at the aerodrome to which an instrument approach is being carried out.

#### Simplified Approach Ban

In response to comments, following pre-publication, that the proposed format for the approach ban was unduly complex, a simplified approach ban has been developed. The simplified approach ban will be based on the advisory visibility value determined by the approach procedure design as shown in the CAP<sup>4</sup> for each individual approach. The generic approach ban for aeroplanes applicable to commercial air services will be approximately 75% of the advisory visibility published in the CAP for the approach being conducted. For those air operators who have invested in the training and equipment specified in regulations and standards in Subpart 703, Subpart 704 or Subpart 705 and who have applied for and been granted the appropriate operations specification, the approach ban will be approximately 50% of the advisory visibility published in the CAP for the approach being flown. Exceptions to the above have been made for approaches with a design approach visibility of RVR of 2,600 feet. The approach ban for these approaches will be either RVR 1,600 feet (for air operators without the appropriate operations specification) or RVR 1,200 feet (for air operators with the appropriate operations specification).

<sup>4</sup> The *Canada Air Pilot* (CAP) contains arrival and departure information that is specifically pertinent to the conduct of the arrival or departure portion of flight (instrument approach procedures, standard instrument departure procedures, and noise abatement procedures)

endroits dans le nord. L'autorisation opérationnelle d'utiliser en approche un guidage vertical basé sur le WAAS a été accordée au Canada le 27 octobre 2005.

L'équipement embarqué nécessaire à un guidage vertical à partir de données d'altitude barométrique (Baro VNAV) n'a, en règle générale, été installé qu'à bord des avions de la catégorie transport. Lorsque des approches utilisant un guidage vertical reposant sur le WAAS sont publiées au Canada, les pilotes dont les appareils possèdent un équipement Baro VNAV seront en mesure d'effectuer ces approches jusqu'aux minimums publiés.

Pour la totalité des approches, qu'il s'agisse d'approches de non-précision, d'APV ou d'approches de précision CAT I, les limites de descente en approche qui sont publiées établissent des altitudes (qu'il s'agisse d'altitudes minimales de descente ou MDA, ou bien d'altitudes de décision ou DA) au-dessous desquelles un équipage de conduite ne peut légalement pas descendre, à moins qu'à l'altitude de la limite de descente, il ait acquis la référence visuelle exigée lui permettant de se poser en toute sécurité. Les références visuelles exigées, telles qu'elles sont détaillées dans le *Canada Air Pilot* (CAP), devraient comprendre au minimum une référence tirée d'une liste de dix marques ou feux faisant partie de l'environnement de la piste.

Les visibilités à l'atterrissage qui sont publiées, à l'exception de celles inhérentes à la RVR, ne sont données qu'à titre consultatif. Elles sont censées indiquer des visibilités qui, si elles prévalent au moment de l'approche, offriraient une référence visuelle suffisante de la piste et de ses abords pour permettre un atterrissage en toute sécurité. Elles ne constituent pas une limite et elles sont mises à la disposition des pilotes simplement pour qu'ils puissent évaluer la probabilité de réussir un atterrissage par comparaison avec les comptes rendus de visibilité disponibles à l'aérodrome vers lequel l'approche aux instruments est effectuée.

#### Interdiction d'approche simplifiée

En réponse aux commentaires ayant suivi la publication au préalable qui indiquaient que le format proposé pour l'interdiction d'approche était inutilement complexe, une interdiction d'approche simplifiée a été élaborée. Cette version simplifiée va se baser sur la visibilité recommandée découlant de la conception des procédures d'approche qui figure dans le CAP<sup>4</sup> pour chaque approche en particulier. L'interdiction générale applicable aux avions assurant des services commerciaux se situera, pour une approche donnée, aux environs de 75 pour cent de la visibilité recommandée publiée dans le CAP. Dans le cas des exploitants aériens ayant investi dans la formation et l'équipement mentionnés dans la réglementation et les normes des sous-parties 703, 704 ou 705 et qui ont demandé et obtenu les spécifications d'exploitation appropriées, l'interdiction d'approche se situera, pour une approche donnée, aux environs de 50 pour cent de la visibilité recommandée dans le CAP. Des exceptions à ce qui précède ont été prévues dans le cas des approches dont une RVR de 2 600 pieds est la visibilité d'approche prévue à la conception. Dans de tels cas, l'interdiction d'approche se situera soit à une RVR de 1 600 pieds (dans le cas des exploitants n'ayant pas les spécifications d'exploitation appropriées), soit à une RVR de 1 200 pieds (dans le cas des exploitants ayant de telles spécifications).

<sup>4</sup> Le *Canada Air Pilot* (CAP) donne des renseignements sur les arrivées et les départs qui concernent spécifiquement l'exécution des manœuvres d'arrivée ou de départ (procédures d'approche aux instruments, procédures normalisées de départ aux instruments et procédures d'atténuation du bruit)

The simplified approach ban will apply to all types of approaches. Because CAT I precision approaches customarily are designed with advisory visibility of 1/2 of a mile or RVR 2,600 feet, the simplified approach ban will provide the same or lower approach ban on the majority of precision approaches as would have been introduced with the proposed approach ban as pre-published in the *Canada Gazette*, Part I. For example, for an air operator with an operations specification permitting the use of 50% of the advisory visibility as the approach ban, the approach ban will be 1/4 of a mile, the same as that which would have been permitted under the same conditions with the approach ban as proposed in the *Canada Gazette*, Part I. The RVR approach ban for the same approach will be RVR 1,200 feet as in section 602.129. For those air operators who chose not to invest in the necessary crew training and aircraft equipment to qualify for the operations specification permitting the lower approach ban, the approach ban at 75% of the advisory visibility in CAP will be 3/8 of a mile. The RVR approach ban will be RVR 1,600 feet. This RVR approach ban is 200 feet less than that proposed in section 700.10 *Precision Approach Ban* as pre-published in the *Canada Gazette*, Part I.

Because the advisory visibility for non-precision approaches varies from one mile to three miles, the approach ban for non-precision approaches will also vary. For example, the CAP advisory visibility for the non-directional beacon (NDB) approach (a non-precision approach) to runway 07 at Ottawa is RVR 5,000 feet or one mile. The crew of an aeroplane being operated by an air operator with an operations specification for the lower approach ban, on arriving at Ottawa using the NDB approach to runway 07 will be permitted to continue the approach beyond the FAF so long as the visibility is reported as equal to or better than RVR 2,600 feet or 1/2 of a mile (50% of the advisory visibility in the CAP). For operations by an air operator without an appropriate operations specification, the approach ban will be 75% of the advisory visibility in the CAP for the approach being flown. That is, in the above example, without the operations specification permitting the lower limits, the visibility must be reported as equal to or better than RVR 4,000 feet or 3/4 of a mile for the approach to be permitted to continue. In a second example, the advisory visibility for the VOR<sup>5</sup>/NDB approach to runway 14 at Ottawa (also a non-precision approach) is 1 3/4 miles (because there is no RVR installation on this runway, advisory visibility is not shown as an RVR value). Therefore, for an air operator with an operations specification permitting use of the approach ban at 50% of the advisory visibility, the approach ban will take effect when reported visibility is less than 3/4 of a mile. For an air operator without an operations specification the approach ban on the VOR/NDB approach will be one mile reported visibility.

L'interdiction d'approche simplifiée va s'appliquer à tous les types d'approche. Comme les approches de précision CAT I sont habituellement conçues avec une visibilité de 1/2 mille ou une RVR de 2 600 pieds, l'interdiction d'approche simplifiée va prévoir, pour la majorité des approches de précision, une interdiction d'approche à une valeur égale ou moindre que celle qui aurait été introduite par la proposition d'interdiction d'approche apparaissant dans la proposition d'interdiction d'approche ayant fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I. Par exemple, l'interdiction d'approche d'un exploitant aérien ayant une spécification lui permettant de recourir à 50 pour cent de la visibilité recommandée donnera une interdiction d'approche fixée à 1/4 de mille, un chiffre identique à celui qui aurait été permis dans les mêmes conditions en vertu de l'interdiction d'approche proposée dans la *Gazette du Canada* Partie I. Au niveau de la RVR, l'interdiction d'approche pour cette même approche sera de 1 200 pieds, comme à l'article 602.129. Dans le cas des exploitants aériens qui décident de ne pas investir dans la formation de leurs équipages et dans l'équipement de leurs aéronefs nécessaires à l'obtention d'une spécification d'exploitation, l'interdiction d'approche minimale, à savoir une interdiction d'approche fixée à 75 pour cent de la visibilité recommandée dans le CAP sera de 3/8 de mille. L'interdiction d'approche basée sur la RVR correspondra à une RVR de 1 600 pieds. Cette interdiction d'approche basée sur la RVR est inférieure de 200 pieds à celle proposée à l'article 700.10 proposé *Interdiction d'approche de précision* ayant fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I.

Comme la visibilité recommandée des approches de non-précision varie entre 1 et 3 milles, l'interdiction d'approche des approches de non-précision va également varier. Par exemple, la visibilité recommandée dans le CAP pour l'approche au radiophare non directionnel (NDB) (une approche de non-précision) de la piste 07 d'Ottawa est fixée à une RVR de 5 000 pieds ou 1 mille. L'équipage d'un avion utilisé par un exploitant aérien ayant une spécification d'exploitation lui permettant de se prévaloir de l'interdiction d'approche plus basse va pouvoir, en faisant une approche au NDB de la piste 07, poursuivre son approche au-delà du FAF tant que la visibilité signalée sera égale ou supérieure à une RVR de 2 600 pieds ou 1/2 mille (50 pour cent de la visibilité recommandée dans le CAP). Dans le cas d'un exploitant aérien n'ayant pas de spécification d'exploitation appropriée, l'interdiction d'approche se situera à 75 pour cent de la visibilité recommandée dans le CAP pour l'approche en question. Autrement dit, dans l'exemple précédent, sans spécification d'exploitation permettant de se prévaloir de l'interdiction d'approche plus basse, il faudra que la visibilité signalée soit égale ou supérieure à une RVR de 4 000 pieds ou de 3/4 de mille pour que l'approche puisse se poursuivre. Dans un second exemple, la visibilité recommandée pour l'approche VOR<sup>5</sup>/NDB de la piste 14 à Ottawa (elle aussi une approche de non-précision) est de 1 3/4 mille (comme il n'y a pas de dispositif de mesure de la RVR sur cette piste, la visibilité recommandée n'est pas exprimée sous forme de RVR). Par conséquent, dans le cas d'un exploitant aérien disposant d'une spécification d'exploitation permettant l'utilisation d'une interdiction d'approche fixée à 50 pour cent de la visibilité recommandée, l'interdiction d'approche va entrer en vigueur à une visibilité signalée inférieure à 3/4 de mille. Dans le cas d'un exploitant aérien sans spécification d'exploitation, l'interdiction d'approche au VOR/NDB sera fixée à une visibilité signalée de 1 mille.

<sup>5</sup> Very high frequency (VHF) omnidirectional range

<sup>5</sup> Radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence (VHF)

The conditions applicable to allow operations using the lower approach ban of 50% of the advisory visibility in the CAP will be the same as pre-published in the *Canada Gazette*, Part I (as appropriate to a precision or a non-precision approach) as were to be required for the lower approach ban for Subpart 703, Subpart 704 or Subpart 705 air operators with the necessary operations specification approval.

### **Part I (General Provisions)**

Part I contains definitions affecting more than one Part of the *Canadian Aviation Regulations* (CARs) and administrative provisions applicable to all parts of the CARs.

#### Section 101.01 (Interpretation)

Eight new definitions are added to this section.  
“APV” is an “approach procedure with vertical guidance”.

“FAF” is defined as “final approach fix”.  
“HUD” is defined as “head-up display”.

The definition of “low-visibility procedures” refers the reader to the CAP for the procedures which must be followed on the movement area of an airport when the runway visual range (RVR) is less than 1,200 feet.

A new definition of “runway visibility” meaning “the distance along a runway over which a person can see and recognize a visibility marker or lights having an intensity of more or less 1,000 candelas” is also inserted in section 101.01.

“SCDA non-precision approach” is defined as “stabilized constant-descent-angle non-precision approach”.

The definition of “visibility marker” is “a dark object of suitable dimensions for use as a reference in evaluating runway visibility”.

The definition of “visibility report” is “a report that may include runway visibility, ground visibility and RVR”.

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 these amendments to the CARs.

### **Part VI (General Operating and Flight Rules)**

Part VI of the CARs deals with the general operating and flight rules that apply to all aircraft operations, both commercial and private.

Amendments to four existing regulations (section 602.126 *Take-off Minima*, section 602.128 *Landing Minima*, section 602.129 *Approach Ban — General* and section 602.130 *Approach Ban — CAT III Precision*) are introduced into Subpart 602 *Operating and Flight Rules*. As well, a new regulation (section 602.131 *Runway Visibility*) and its associated standard 622.131 are introduced. The amendments to section 602.126

Les conditions applicables permettant d'utiliser la valeur inférieure de l'interdiction d'approche fixée à 50 pour cent de la visibilité recommandée dans le CAP seront identiques à celles ayant fait l'objet de la publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I (selon qu'il s'agisse d'une approche de précision ou de non-précision) qui devaient être exigées pour que les exploitants aériens relevant des sous-parties 703, 704 et 705 ayant les spécifications d'exploitation nécessaires dûment approuvées puissent se prévaloir de la valeur inférieure de l'interdiction d'approche.

### **Partie I (Dispositions générales)**

La Partie I renferme des définitions visant plus d'une partie du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) ainsi que des dispositions administratives qui s'appliquent à toutes les parties du RAC.

#### Article 101.01 (Définitions)

Huit nouvelles définitions sont ajoutées dans cet article.  
« APV » signifie « procédure d'approche qui utilise un guidage vertical ».  
« FAF » signifie « repère d'approche finale ».  
« HUD » signifie « collimateur de pilotage ».

La définition de « procédures par faible visibilité » renvoie le lecteur au CAP pour connaître les procédures à suivre impérativement sur l'aire de mouvement d'un aéroport lorsque la portée visuelle de piste (RVR) est inférieure à 1 200 pieds.

De plus, une nouvelle définition pour « visibilité sur la piste », à savoir « la distance, le long de la piste, sur laquelle une personne peut voir et reconnaître une balise de visibilité ou des feux ayant une intensité de plus ou moins 1 000 candelas », est ajoutée à l'article 101.01.

Une « approche de non-précision SCDA » est définie comme étant une « approche de non-précision stabilisée avec angle de descente constant ».

La définition pour « balise de visibilité » se lit comme suit : « objet de couleur sombre et de dimensions convenables pour servir de référence pour évaluer la visibilité sur la piste ».

La définition pour « compte rendu de la visibilité » est celle-ci : « compte rendu qui peut comprendre la visibilité sur la piste, la visibilité au sol et la RVR ».

Des modifications à l'annexe *Textes désignés* qui accompagne la sous-partie 103 *Administration et application* apportent des corrections permettant de renuméroter les dispositions actuelles et de prévoir les amendes maximales susceptibles d'être encourues en cas de non-respect des nouveaux articles dans les présentes modifications du RAC.

### **Partie VI (Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs)**

La Partie VI du RAC porte sur les règles générales d'utilisation et de vol applicables aux aéronefs en exploitation commerciale comme privée.

Des modifications à quatre dispositions existantes (article 602.126 *Minimums de décollage*, article 602.128 *Minimums d'atterrissage*, article 602.129 *Interdiction d'approche — Généralités* et article 602.130 *Interdiction d'approche — précision CAT III*) sont introduites dans la sous-partie 602 *Règles d'utilisation et de vol*. De plus, sont introduites une nouvelle disposition (article 602.131 *Visibilité sur la piste*) ainsi que de la

*Take-off Minima* and to section 602.128 *Landing Minima* are minor editorial revisions with no operational implications.

Section 602.129 (Approach Ban — General) and Section 602.130 (Approach Ban — CAT III Precision)

The provisions in section 602.129 and in section 602.130, prior to these amendments, are summarized and compared to the amendments in the following Table I.

norme 622.131 qui s’y rattache. Les modifications à l’article 602.126 *Minimums de décollage* et à l’article 602.128 *Minimums d’atterrissage* ne sont que de petites corrections de forme qui n’auront aucune conséquence au niveau opérationnel.

Article 602.129 (Interdiction d’approche — Généralités) et article 602.130 (Interdiction d’approche — précision CAT III)

Les dispositions qui figurent aux articles 602.129 et 602.130 avant les présentes modifications sont résumées dans le tableau I ci-dessous en plus d’être comparées aux présentes modifications.

**Table I**

<b>Part VI Section 602.129 and Section 602.130 Summary Table</b>	
<b>Pre-amendment section 602.129</b>	<b>Amended section 602.129</b>
<p><u>Applies to all operations.</u> When RVR &lt; minimum - discontinue approach unless</p> <p>(a) when RVR received aircraft has passed outer marker or fix that serves as outer marker and is in descent to runway; (b) the aircraft is on a training flight with no landing intended and the appropriate air traffic control unit has been notified of the intention not to land; (c) the RVR is fluctuating above and below minimum and the ground visibility is greater than or equal to 1/4 mi.; or (d) the pilot-in-command is conducting a CAT III approach.</p> <p><u>for aeroplane:</u> RVR less than minimum RVR if</p> <p>(a) where both RVR A &amp; B are reported - A &lt; 1,200 ft. and B &lt; 600 ft.; or (b) where only one RVR is reported - RVR &lt; 1,200 ft.</p> <p><u>for helicopter:</u> RVR less than minimum RVR if</p> <p>(a) where both RVR A &amp; B are reported - A &lt; 1,200 ft.; or (b) where only one RVR is reported - RVR &lt; 1,200 ft.</p>	<p><u>Does not apply to Part VII operations.</u> When RVR &lt; minimum - discontinue approach unless</p> <p>(a) when RVR received aircraft has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, has passed the point where the final approach course is intercepted ; (b) (no change); (c) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR; (d) the RVR &lt; minimum and the ground visibility is at least 1/4 mi.; or (e) the pilot-in-command is conducting a CAT III approach.</p> <p><u>for aeroplane:</u> RVR less than minimum RVR if</p> <p>(a) where both RVR A &amp; B are reported - A &lt; 1,200 ft. or B &lt; 600 ft.; or (b) where only one RVR is reported - RVR &lt; 1,200 ft.</p> <p><u>for helicopter:</u> RVR less than minimum RVR if</p> <p>(a) (no change); or (b) (no change).</p> <p>No non-precision nor APV approach nor a CAT I or CAT II precision approach may be commenced to an airport where low visibility procedures are in effect</p>
<b>Pre-amendment section 602.130</b>	<b>Amended section 602.130</b>
<p><u>Applies to all operations.</u> No pilot-in-command conducting a CAT III approach shall continue the approach beyond the outer marker (Final Approach Fix) unless the RVR is greater than or equal to the minimum RVR specified in the CAP.</p>	<p><u>Does not apply to Part VII operations.</u> No person shall continue a CAT III precision approach in an IFR aircraft beyond the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted unless the RVR is equal to or greater than the minimum RVR specified in the CAP in respect of the runway or surface of intended approach for the instrument approach procedure conducted.</p>

**Tableau I**

<b>Tableau résumant les articles 602.129 et 602.130 de la Partie VI</b>	
<b>Article 602.129 avant les modifications</b>	<b>Article 602.129 modifié</b>
<p><u>S’applique à tous les types d’exploitation.</u></p> <p>Si RVR &lt; minimum – interrompre l’approche, à moins que, selon le cas :</p> <p>a) au moment de la réception de la RVR, l’aéronef ait franchi la radioborne extérieure ou le repère qui en tient lieu et soit en descente vers la piste; b) l’aéronef soit utilisé en vol d’entraînement sans qu’aucun atterrissage ne soit prévu et que l’unité de contrôle de la circulation aérienne compétente ait été avisée de l’intention de ne pas atterrir; c) la RVR fluctue au-dessus et au-dessous du minimum alors que la visibilité au sol est au moins égale à un quart de mille; d) le commandant de bord effectue une approche CAT III.</p>	<p><u>Ne s’applique pas aux types d’exploitation relevant de la Partie VII.</u></p> <p>Si RVR &lt; minimum – interrompre l’approche, à moins que, selon le cas :</p> <p>a) au moment de la réception de la RVR, l’aéronef ait franchi le FAF de rapprochement ou, en l’absence de FAF, ait franchi le point d’interception de la trajectoire d’approche finale; b) (aucune modification); c) la RVR varie entre des distances inférieures et supérieures à la RVR minimale; d) la RVR &lt; minimum alors que la visibilité au sol est au moins égale à un quart de mille, e) le commandant de bord effectue une approche de CAT III.</p>

Tableau I (suite)

Tableau résumant les articles 602.129 et 602.130 de la Partie VI	
Article 602.129 avant les modifications	Article 602.129 modifié
<p><b>Pour un avion</b> : RVR inférieure à une RVR minimale si, selon le cas :</p> <p>a) lorsque les deux RVR A et B sont communiquées - A &lt; 1 200 pi et B &lt; 600 pi;</p> <p>b) lorsqu'une seule RVR est communiquée - RVR &lt; 1 200 pi.</p> <p><b>Pour un hélicoptère</b> : RVR inférieure à une RVR minimale si, selon le cas :</p> <p>a) lorsque les deux RVR A et B sont communiquées - A &lt; 1 200 pi;</p> <p>b) lorsqu'une seule RVR est communiquée - RVR &lt; 1 200 pi.</p>	<p><b>Pour un avion</b> : RVR inférieure à une RVR minimale si, selon le cas :</p> <p>a) lorsque les deux RVR A et B sont communiquées - A &lt; 1 200 pi ou B &lt; 600 pi;</p> <p>b) lorsqu'une seule RVR est communiquée - RVR &lt; 1 200 pi.</p> <p><b>Pour un hélicoptère</b> : RVR inférieure à une RVR minimale si, selon le cas :</p> <p>a) (aucune modification);</p> <p>b) (aucune modification).</p> <p>Il est interdit d'amorcer une approche de non-précision, une approche APV ou une approche de précision CAT I ou CAT II à un aéroport où les procédures par faible visibilité sont en vigueur.</p>
Article 602.130 avant les modifications	Article 602.130 modifié
<p>S'applique à tous les types d'exploitation.</p> <p>Il est interdit au commandant de bord d'un aéronef IFR qui effectue une approche de précision CAT III de poursuivre l'approche au-delà de la radioborne extérieure ou du repère qui en tient lieu, à moins que la RVR ne soit égale ou supérieure à la RVR minimale précisée par le ministre dans le CAP.</p>	<p>Ne s'applique pas aux types d'exploitation relevant de la Partie VII.</p> <p>Il est interdit de poursuivre une approche de précision CAT III au-delà du FAF en rapprochement ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, au-delà du point où la trajectoire d'approche finale est interceptée, à moins que la RVR communiquée ne soit égale ou supérieure à la RVR minimale précisée dans le CAP pour la piste ou la surface prévue pour l'approche selon la procédure d'approche aux instruments effectuée.</p>

The changes to section 602.129 specify that this section of the CARs does not apply to aircraft engaged in commercial operations under Part VII of the CARs. They, also, correct an unintended error whereby, for an aeroplane, if there are two RVR sensors on a runway (RVR A and RVR B) the visibility was required to be less than 1,200 feet RVR at location A **and** less than 600 feet RVR at location B to establish an approach ban. The correction replaces "and" with "or". Thus, for an aeroplane, an approach ban exists if the visibility is less than 1,200 feet RVR at "A" **or** less than 600 feet RVR at "B".

A condition which was in section 602.129, before these amendments were introduced, that allowed a pilot-in-command to continue an instrument approach if the RVR was fluctuating above and below the minimum RVR and the ground visibility was reported to be at least 1/4 of a mile is replaced by two provisions under either of which an instrument approach may be continued. In one instance, if the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR and, in the second instance, if the RVR is less than the minimum RVR, and the ground visibility is reported to be at least 1/4 of a mile the approach may be continued. This revision eases restrictions on the circumstances under which an instrument approach may be continued for those pilots to whom section 602.129 is applicable.

In addition, a subsection in section 602.129 prohibiting the pilot-in-command of an aircraft operating under IFR from commencing a non-precision, an APV, a CAT I or a CAT II precision approach to an airport where low visibility procedures are in effect is added. (As discussed above, a definition of "low visibility procedures" is added to section 101.01.)

A change to section 602.130 states that this Regulation, also, does not apply to aircraft in commercial operations under Part VII.

Les modifications à l'article 602.129 précisent que ledit article ne s'applique pas aux aéronefs effectuant des vols commerciaux relevant de la Partie VII du RAC. Elles corrigent également une erreur fortuite indiquant que, dans le cas d'un avion, s'il y a deux capteurs de RVR le long d'une piste (RVR A et RVR B), la visibilité doit être inférieure à une RVR de 1 200 pieds à l'emplacement A **et** inférieure à une RVR de 600 pieds à l'emplacement B pour qu'il y ait interdiction d'approche. Cette correction permet de remplacer « et » par « ou ». Ainsi, il y a interdiction d'approche pour un avion lorsque la visibilité est inférieure à une RVR de 1 200 pieds au point A **ou** inférieure à une RVR de 600 pieds au point B.

Une condition figurant dans l'article 602.129 avant l'introduction des présentes modifications permet au commandant de bord de poursuivre une approche aux instruments si la RVR fluctue au-dessus et au-dessous de la RVR minimale et si la visibilité au sol communiquée est au moins égale à un quart de mille, est remplacée par deux dispositions proposées permettant, l'une ou l'autre, de poursuivre une approche aux instruments. Dans un premier cas, si la RVR varie entre des distances inférieures et supérieures à la RVR minimale et, dans un second cas, si la RVR est inférieure à la RVR minimale et que la visibilité au sol communiquée soit d'au moins un quart de mille, alors l'approche pourra se poursuivre. Cette révision assouplit les restrictions entourant les circonstances en vertu desquelles une approche aux instruments peut se poursuivre dans le cas des pilotes assujettis à l'article 602.129.

De plus, il est ajouté, à l'article 602.129, un paragraphe interdisant au commandant de bord d'un aéronef volant en IFR d'amorcer une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision CAT I ou CAT II à un aéroport où les procédures par faible visibilité sont en vigueur. (Tel que mentionné plus haut, une définition de « procédures par faible visibilité » est ajoutée à l'article 101.01.)

Une modification à l'article 602.130 précise que ledit article lui non plus ne s'applique pas aux aéronefs effectuant des vols commerciaux relevant de la Partie VII.

*Section 602.131 (Runway Visibility)*

In addition to the above, a new regulation (section 602.131 *Runway Visibility*) delineates the way in which runway visibility may be assessed when no reading is available from RVR “A” or RVR “B” and limits the validity of a given assessment of runway visibility to a maximum of twenty minutes. The assessment of runway visibility may be performed by an instrument-rated pilot in accordance with a new standard 622.131 *Pilot Assessment of Runway Visibility Standards* or by a person qualified as laid out in new section 804.26 *Qualifications and Training* and in the manner set out in new section 804.25 *Assessment and Reporting of Runway Visibility* in Subpart 804 (*Aviation Weather Services and Assessment of Runway Visibility*). The new standard 622.131 establishes the positions in the runway environment from which an instrument-rated pilot may assess runway visibility.

**Part VII (Commercial Air Services)**

Part VII (*Commercial Air Services*) of the CARs encompasses the operating and flight rules which apply specifically to commercial aircraft operations. Subpart 700 (*General*) contains regulations applied to commercial aircraft operations in general, while Subparts 701, 702, 703, 704 and 705 apply individually to specific types of commercial operations or to aircraft differentiated by weight category, number of engines, passenger seating configuration, and engine power type. Subpart 701 (*Foreign Air Operations*) applies to the operation in Canada of a foreign state aircraft or of an aircraft operated by a foreign operator in an air transport service. Subpart 702 (*Aerial Work*) applies to aerial work involving the carriage of passengers other than flight crew, the carriage of helicopter external loads, towing of objects or the dispersal of products (e.g. crop spraying). Subpart 703 (*Air Taxi Operations*), Subpart 704 (*Commuter Operations*) and Subpart 705 (*Airline Operations*) apply to the operation by a Canadian air operator, in an air transport service or in aerial work involving sightseeing operations, of aircraft of varying maximum certificated take-off weights (MCTOW) and passenger seating configurations. The smaller aircraft are regulated under Subpart 703 (*Air Taxi Operations*). The regulations contained in Subpart 704 (*Commuter Operations*) apply to somewhat heavier aircraft capable of carrying more passengers while even larger aircraft capable of carrying twenty or more passengers are regulated under Subpart 705 (*Airline Operations*). Subpart 706 (*Aircraft Maintenance Requirements for Air Operators*) contains maintenance requirements which apply to operations conducted in accordance with Part VII.

The changes to Part VII are contained in amended and new regulations in four Subparts of Part VII along with the necessary associated standards. These amendments are intended to tailor an approach ban for commercial operations, which will enhance aviation safety while taking into account the varying requirements

*Article 602.131 (Visibilité sur la piste)*

En plus de ce qui précède, une nouvelle réglementation (à savoir l'article 602.131 *Visibilité sur la piste*) précise la manière selon laquelle la visibilité sur la piste peut être évaluée en l'absence de toute lecture de la RVR A ou de la RVR B et limite à une période maximale de vingt minutes la validité d'une évaluation donnée de la visibilité sur la piste. Cette évaluation de la visibilité sur la piste peut être effectuée par un pilote ayant une qualification de vol aux instruments, conformément à la nouvelle norme 622.131 (*Visibilité sur la piste*), ou par une personne qualifiée répondant aux conditions du nouvel article 804.26 *Qualifications et formation*, et ce, de la manière prévue dans le nouvel article 804.25 *Évaluation et communication de la visibilité sur la piste* se trouvant à la sous-partie 804 (*Services de météorologie aéronautique et évaluation de la visibilité sur la piste*). La nouvelle norme 622.131 permet d'établir les endroits sur la piste à partir desquels un pilote ayant une qualification de vol aux instruments peut évaluer la visibilité sur cette piste.

**Partie VII (Services aériens commerciaux)**

La Partie VII (*Services aériens commerciaux*) du Règlement de l'aviation canadien renferme les règles d'utilisation et de vol qui s'appliquent spécifiquement à l'utilisation d'aéronefs commerciaux. La sous-partie 700 (*Généralités*) contient les dispositions qui s'appliquent de façon générale à l'utilisation d'aéronefs commerciaux, tandis que les sous-parties 701, 702, 703, 704 et 705 s'intéressent précisément aux différents types d'utilisation des aéronefs commerciaux ou encore aux aéronefs caractérisés par la catégorie de masse, le nombre de moteurs, la configuration des sièges de passagers et le type d'installation motrice. La sous-partie 701 (*Opérations aériennes étrangères*) 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. Quant à la sous-partie 702 (*Opérations de travail aérien*), elle s'applique, dans le cadre d'un travail aérien, au transport de passagers autres que les membres d'équipage de conduite, au transport de charges externes par hélicoptère, au remorquage d'objets ou à l'épandage de produits (par exemple pour le traitement des récoltes). Enfin, les sous-parties 703 (*Exploitation d'un taxi aérien*), 704 (*Exploitation d'un service aérien de navette*) et 705 (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*) portent sur l'utilisation par un exploitant aérien canadien, dans le cadre d'un service de transport aérien ou d'un travail aérien comportant des excursions aériennes, d'aéronefs de diverses masses maximales homologuées au décollage (MMHD) et de diverses configurations de sièges des passagers. Les plus petits aéronefs sont régis par la sous-partie 703 (*Exploitation d'un taxi aérien*). Les dispositions que renferme la sous-partie 704 (*Exploitation d'un service aérien de navette*) s'appliquent aux aéronefs quelque peu plus lourds capables de transporter plus de passagers, tandis que les aéronefs encore plus lourds capables de transporter vingt passagers ou plus sont régis par la sous-partie 705 (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*). Quant à la sous-partie 706 (*Exigences de maintenance des aéronefs pour les exploitants aériens*), elle précise les exigences de maintenance pertinentes aux opérations effectuées en vertu de la Partie VII.

Les modifications à la Partie VII se trouvent dans les dispositions réglementaires, nouvelles et modifiées, de quatre sous-parties de la Partie VII ainsi que dans les normes nécessaires qui s'y rattachent. Ces modifications ont pour objet de tailler sur mesure une interdiction d'approche applicable aux opérations

and operating conditions of different types of commercial operations. No specific amendment is added to Subpart 701 (*Foreign Air Operations*). Foreign air operators in Canada will be governed by the more conservative of the amendments contained in Subpart 700 or by their own domestic regulations.

In Subpart 700 (*General*) two new sections are introduced, section 700.10 *Approach Bans — Non Precision, APV and CAT I Precision*, and section 700.11 *Approach Bans — CAT II and CAT III Precision*.

A new section is added to each of Subpart 703 (*Air Taxi Operations*), Subpart 704 (*Commuter Operations*) and Subpart 705 (*Airline Operations*). These three sections each require anyone who wishes to operate with a lower approach ban than that specified in Subpart 700 to be doing so under the authorization of an air operator certificate and to abide by specified conditions to be detailed in each section. As well, two sections 704.36 and 705.47 in Subpart 704 and Subpart 705 respectively set forth the conditions under which a CAT II or a CAT III instrument approach may be conducted. Three new standards are also introduced, one for each of Subparts 703, 704 and 705, which provide criteria which must be satisfied for Stabilized Constant-Descent-Angle (SCDA) Non-Precision Approach training and procedures. These criteria are among the requirements, some of which are also specified in the applicable sections, giving the conditions under which an SCDA approach may be continued when the visibility is lower than that permitted under Subpart 700.

### **Summary and Comparison of Amendments to Subparts of Part VII**

The new sections added to Subpart 700, section 700.10 *Approach Bans — Non Precision, APV and CAT I Precision* and section 700.11 *Approach Bans — CAT II and CAT III Precision*, along with the sections introduced in Subpart 703 (*Air Taxi Operations*), section 703.41 *Approach Bans — Non Precision, APV and CAT I Precision*, Subpart 704 (*Commuter Operations*), section 704.37 *Approach Bans — Non Precision, APV and CAT I Precision* and Subpart 705 (*Airline Operations*), section 705.48 *Approach Bans — Non Precision, APV and CAT I Precision* and the associated standards for SCDA training and procedures are summarized and compared in the following Table II.

New sections 700.10, 703.41, 704.37 and 705.48 establish an approach ban for all non-precision approaches, APVs and CAT I precision approaches. A table in each section sets forth the minimum visibility report (approach ban), as based on the CAP advisory visibility for the approach procedure, which prohibits continuation of any of the above three types of approach when the visibility report is below that value. In the table in section 700.10, the approach ban is approximately 75% of the CAP advisory visibility except for CAP advisory visibility of RVR 2,600 feet in which case the approach ban is RVR 1,600 feet. In the tables in sections 703.41, 704.37 and 705.48, the approach ban is approximately 50% of the CAP advisory visibility except for CAP

commerciales, laquelle va rehausser la sécurité aérienne tout en tenant compte des différences existant dans les exigences et dans les conditions d'utilisation inhérentes aux divers types d'exploitation commerciale. Aucune modification particulière n'est ajoutée à la sous-partie 701 (*Opérations aériennes étrangères*). Au Canada, les exploitants aériens étrangers seront régis par les mesures les plus conservatrices entre les modifications figurant à la sous-partie 700 ou leur propre réglementation nationale.

Deux nouveaux articles sont introduits à la sous-partie 700 (*Généralités*), à savoir l'article 700.10 *Interdictions d'approche — non-précision, APV et précision CAT I* et 700.11 *Interdictions d'approche — précision CAT II et CAT III*.

Un nouvel article est ajouté à chacune des sous-parties 703 (*Exploitation d'un taxi aérien*), 704 (*Exploitation d'un service aérien de navette*) et 705 (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*). En vertu de chacun de ces trois articles, toute personne désirant se prévaloir d'une interdiction d'approche inférieure à celle spécifiée à la sous-partie 700 devra le faire en vertu de l'autorisation figurant dans un certificat d'exploitation aérienne et dans le respect des conditions qui seront détaillées dans chaque article. De plus, les deux articles 704.36 et 705.47 se trouvant respectivement dans les sous-parties 704 et 705 énoncent les conditions en vertu desquelles il est permis d'effectuer une approche de précision CAT II ou CAT III. De la même façon, trois nouvelles normes sont proposées, une pour chacune des sous-parties 703, 704 et 705, normes qui fixent les critères devant être respectés pour la formation et les procédures propres à une approche de non-précision stabilisée avec angle de descente constant (SCDA). Ces critères font partie des exigences, dont certaines sont également précisées dans les articles pertinents, donnant les conditions en vertu desquelles il est possible de poursuivre une approche SCDA alors que la visibilité est inférieure à celle permise en vertu de la sous-partie 700.

### **Résumé et comparaison des modifications aux sous-parties de la Partie VII**

Les nouveaux articles ajoutés à la sous-partie 700, à savoir l'article 700.10 *Interdictions d'approche — non-précision, APV et précision CAT I* et 700.11 *Interdictions d'approche — précision CAT II et CAT III*, ainsi que les articles introduits aux sous-parties 703 (*Exploitation d'un taxi aérien*), 704 (*Exploitation d'un service aérien de navette*) et 705 (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*), à savoir respectivement les articles 703.41 *Interdictions d'approche — non-précision, APV et précision CAT I*, 704.37 *Interdictions d'approche — non-précision, APV et précision CAT I* et 705.48 *Interdictions d'approche — non-précision, APV et précision CAT I* et les normes connexes portant sur la formation et les procédures en matière de SCDA, font l'objet d'un résumé et d'une comparaison dans le tableau II qui suit.

Les nouveaux articles 700.10, 703.41, 704.37 et 705.48 établissent une interdiction d'approche pour la totalité des approches de non-précision, des APV et des approches de précision CAT I. Un tableau dans chaque article fixe le rapport de visibilité minimale (interdiction d'approche), en se basant sur la visibilité recommandée du CAP applicable à la procédure d'approche, qui interdit la poursuite de l'approche pour l'un des trois types d'approche mentionnés plus haut, lorsque la visibilité est inférieure à ce chiffre. Dans le tableau de l'article 700.10, l'interdiction d'approche est d'environ 75 pour cent de la visibilité recommandée dans le CAP, sauf si la visibilité recommandée dans le CAP est une RVR de 2 600 pieds, auquel cas l'interdiction d'approche est fixée à

advisory visibility of RVR 2,600 feet in which case the approach ban is RVR 1,200 feet. The tables referred to are available in the regulations which this RIAS accompanies and have not been reproduced here.

The provisions for minimum visibility which apply to aeroplanes in section 700.10 or in sections 703.41, 704.37 or 705.48 are more restrictive than those in section 602.129 except for when the table in one of sections 703.41, 704.37 or 705.48 is the governing table and the CAP advisory visibility is RVR 2,600 feet. In that case the approach ban is RVR 1,200 feet as is the approach ban in section 602.129. Subpart 702 *Aerial Work* operations are offered no alternative to section 700.10. There are no changes in section 700.10 to the minima for helicopters from those in effect under section 602.129.

une RVR de 1 600 pieds. Dans les tableaux des articles 703.41, 704.37 et 705.48, l'interdiction d'approche est de l'ordre de 50 pour cent de la visibilité recommandée dans le CAP, sauf si la visibilité recommandée dans le CAP est une RVR de 2 600 pieds, auquel cas l'interdiction d'approche est fixée à une RVR de 1 200 pieds. Les tableaux auxquels il est fait référence se trouvent dans la réglementation inhérente à l'objet du présent RÉIR et n'ont pas été reproduits ici.

Les dispositions relatives à la visibilité minimale qui s'appliquent aux avions à l'article 700.10 ou aux articles 703.41, 704.37 et 705.48 sont plus restrictives que celles de l'article 602.129, sauf si c'est le tableau de l'un des articles 703.41, 704.37 et 705.48 qui prévaut et que la visibilité recommandée dans le CAP soit une RVR de 2 600 pieds. Dans un tel cas, l'interdiction d'approche est fixée à une RVR de 1 200 pieds, tout comme à l'article 602.129. Aucune solution de rechange à l'article 700.10 n'est offerte dans le cas des opérations régies par la sous-partie 702 *Opérations de travail aérien*. En ce qui concerne les minimums applicables aux hélicoptères, rien n'est changé à l'article 700.10 par rapport aux minimums en vigueur donnés à l'article 602.129.



**Table II**

<b>Part VII Simplified Approach Ban Summary Table</b>	
<b>Section 700.10 Approach Bans — Non Precision, APV and CAT I Precision</b>	<b>Sections 703.41, 704.37 and 705.48 Approach Bans — Non Precision, APV and CAT I Precision</b>
<p>When the visibility report &lt; minimum visibility, discontinue approach unless:</p> <p>(a) when visibility report received, aircraft has passed FAF inbound or, for procedures without an FAF, is beyond the point where final approach course is intercepted;</p> <p>(b) the aircraft is on a training flight with no landing intended and the appropriate air traffic control unit has been notified of the intention not to land;</p> <p>(c) the RVR is varying between distances &lt; and &gt; minimum RVR;</p> <p>(d) where the aerodrome is south of 60 and when no RVR or runway visibility is available, ground visibility is variable between distances &lt; and &gt; minimum visibility;</p> <p>(e) when a localized meteorological phenomenon is affecting ground visibility and the visibility on the approach to the runway of intended approach and along that runway, observed and reported by the pilot-in-command in flight and reported immediately to air traffic services, if available, is more than or equal to the visibility specified in the CAP for procedure conducted; or</p> <p>(f) the approach is conducted under section 703.41, 704.37 or 705.48.</p> <p>The visibility with respect to an aeroplane is less than the minimum visibility required for a non-precision approach, an APV or a CAT I precision approach if in respect of the visibility referred to in the CAP set out in column I of an item in the relevant table,</p> <p>(a) where both RVR A &amp; B are reported – A &lt; the visibility set out in column II of an item in the table for the approach conducted;</p> <p>(b) where only one RVR is reported – RVR &lt; the visibility set out in column II as described above;</p> <p>(c) runway visibility &lt; the visibility set out in column II as described above if no RVR is available; or</p> <p>(d) where aerodrome is south of 60 and no RVR or runway visibility is available, ground visibility &lt; the visibility set out in column II as described above.</p> <p><u>for helicopter: minimum visibility</u></p> <p>(a) where both RVR A &amp; B are reported – A &lt; 1,200 ft.; or</p> <p>(b) where only one RVR is reported – RVR &lt; 1,200 ft.</p> <p>No non-precision approach, APV and CAT I precision approach shall be commenced to an airport where low visibility procedures are in effect.</p>	<p>The visibility with respect to an aeroplane is less than the minimum visibility required for a non-precision approach, an APV or a CAT I precision approach if in respect of the visibility referred to in the CAP set out in column I of an item in the relevant table,</p> <p>(a) where both RVR A &amp; B are reported – A &lt; the visibility set out in column II of an item in the table for the approach conducted;</p> <p>(b) where only one RVR is reported – RVR &lt; the visibility set out in column II as described above;</p> <p>(c) runway visibility &lt; the visibility set out in column II as described above, if no RVR is available; or</p> <p>(d) where aerodrome is south of 60 and no RVR or runway visibility is available, ground visibility &lt; the visibility set out in column II as described above.</p> <p>To continue a non-precision or an APV approach using the approach ban visibility criteria as provided in section 703.41, section 704.37 or section 705.48, the following conditions must be met:</p> <p>(a) the air operator must be authorized to do so in its air operator certificate;</p> <p>(b) the minimum crew must be a pilot-in-command (PIC) and a second-in-command (SIC) (for Subpart 703 operations<sup>6</sup>);</p> <p>(c) the aeroplane must have</p> <p>(i) autopilot capable of conducting a non-precision or an APV approach to less than or equal to 400 ft. AGL or the crew must use pilot-monitored-approach procedures, or</p> <p>(ii) for Subpart 704 or 705 operations, a HUD capable of conducting a non-precision or an APV approach to 400 ft. AGL or lower;</p> <p>(d) the approach must be flown to the straight-in minima; and</p> <p>(e) one of the following must exist</p> <p>(i) visibility must be equal to or more than the approach ban in the table to the relevant section as referred to above, or</p> <p>(ii) the reported RVR varying between distances &lt; and &gt; minimum RVR found in the table to the relevant section as referred to above, or</p> <p>(iii) the visibility is less than the minimum visibility described in the table in the relevant section as referred to above and, at the time the visibility report is received, the aeroplane must have passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted.</p> <p><b>SCDA Non-Precision Approaches</b></p> <p>To conduct an SCDA non-precision approach using the approach ban visibility criteria found in the table attached to the relevant section as referred to above, the following must be met:</p> <p>(a) the air operator must be authorized to do so in its operator certificate;</p> <p>(b) the minimum crew must be PIC and SIC (for Subpart 703 operations<sup>7</sup>);</p> <p>(c) the aeroplane must have</p> <p>(i) an autopilot capable of conducting a non-precision approach to 400 ft. AGL or lower or the crew must use pilot-monitored-approach procedures, or</p> <p>(ii) for Subpart 704 or 705 operations, a HUD capable of conducting a non-precision approach to 400 ft. AGL or lower;</p> <p>(d) the procedure must be conducted to straight-in minima with a final approach course that meets the requirements set forth in the associated standards;</p> <p>(e) one of the following must exist</p> <p>(i) the visibility must be equal to or more than that specified in the table attached to the relevant section as referred to above, or</p> <p>(ii) RVR varying between distances &lt; and &gt; that specified in the table attached to the relevant section as referred to above, or</p> <p>(iii) the visibility is less than the minimum visibility found in the table attached to the relevant section as referred to above and, at the time the visibility report is received, the aeroplane must have passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted.</p> <p>The associated standards will require:</p> <p>(a) the air operator must have a flight crew training and qualifications program for SCDA non-precision approaches that satisfies the appropriate standard;</p>

<sup>6</sup> Existing sections 704.106 and 705.103 require a minimum of two cockpit crew for commuter and airline operations where passengers are being carried in IFR flight

<sup>7</sup> See previous note

**Table II — Continued**

<b>Part VII Simplified Approach Ban Summary Table</b>	
<b>Section 700.10 Approach Bans – Non Precision, APV and CAT I Precision</b>	<b>Sections 703.41, 704.37 and 705.48 Approach Bans – Non Precision, APV and CAT I Precision</b>
	<p>(b) the air operator must have standard operating procedures (SOPs) for SCDA non-precision approaches which include the height to be added to the MDA to compensate for additional height loss which may be expected during missed approach initiation where</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) there has been failure of an aircraft system,</li> <li>(ii) the aircraft is above the normal maximum landing weight,</li> <li>(iii) the aircraft landing weight is limited by aborted landing climb performance, or</li> <li>(iv) height loss could be expected to be &gt; normal;</li> </ul> <p>(c) the final approach course must be less than or equal to 15 degrees from the runway centreline; and</p> <p>(d) the final approach segment must be flown using a stabilized descent with a constant descent angle between 3.5 degrees and 2.9 degrees inclusive from an FAF to target touchdown point.</p> <p><b>CAT I Precision Approaches</b></p> <p>To conduct a CAT I approach using the approach ban visibility criteria found in the table attached to the relevant section as referred to above, the following must be met:</p> <p>For all operations, the air operator must be authorized to do so in its air operator certificate and one of the following must exist</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) the visibility must be equal to or greater than that specified in the table in the relevant section as referred to above; or</li> <li>(b) the RVR must be varying between distances &lt; and &gt; the minimum RVR in the table in the relevant section as referred to above; or</li> <li>(c) the visibility must be less than the minimum visibility set out in the table in the relevant section as referred to above and, at the time the visibility report is received, the aeroplane must have passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted.</li> </ul> <p>For 703 operations:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) the minimum crew must be a PIC and a SIC;</li> <li>(b) the aeroplane must be equipped with             <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) a flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 feet AGL or lower, or</li> <li>(ii) if the flight crew uses pilot-monitored-approach procedures, a flight director capable of conducting a precision approach to 200 feet AGL or lower;</li> </ul> </li> <li>(c) the runway must be equipped with serviceable high-intensity approach lighting, high-intensity runway centreline lighting and high-intensity runway edge lighting.</li> </ul> <p>For 704 and 705 operations:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) if the aeroplane is not equipped with a HUD;             <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) the flight crew must use pilot-monitored-approach procedures or the pilot-in-command and the second-in-command must be qualified to conduct a CAT II precision approach,</li> <li>(ii) the aeroplane must have                 <ul style="list-style-type: none"> <li>(A) a flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 ft. AGL or lower, or</li> <li>(B) if the crew uses pilot-monitored-approach procedures, a flight director capable of conducting a precision approach to 200 ft. AGL or lower,</li> <li>(iii) the runway must have serviceable high-intensity approach lighting, high-intensity centreline lighting and high-intensity runway edge lighting;</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>(b) if the aeroplane is equipped with a HUD capable of conducting a precision approach to 200 feet AGL or lower;             <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) the pilot-in-command and the second-in-command must be qualified to conduct a CAT II precision approach,</li> <li>(ii) the aeroplane must be equipped with a flight director and an autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 feet AGL or lower, and</li> <li>(iii) the runway must be equipped with serviceable high-intensity approach lighting and high-intensity runway edge lighting.</li> </ul> </li> </ul>

**Tableau II**

<b>Tableau résumant l'interdiction d'approche simplifiée relevant de la Partie VII</b>	
<b>Article 700.10 Interdictions d'approche — non-précision, APV et précision CAT I</b>	<b>Articles 703.41, 704.37 et 705.48 Interdictions d'approche — non-précision, APV et précision CAT I</b>
<p>Si le compte rendu de visibilité &lt; visibilité minimale, interrompre l'approche, à moins que, selon le cas :</p> <p><i>a)</i> au moment de la réception du compte rendu de la visibilité, l'aéronef ait franchi le FAF en rapprochement ou, en l'absence de FAF, se trouve au-delà du point où la trajectoire d'approche finale est interceptée;</p> <p><i>b)</i> l'aéronef soit utilisé en vol d'entraînement sans qu'aucun atterrissage ne soit prévu et que l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente ait été avisée de l'intention de ne pas atterrir;</p> <p><i>c)</i> la RVR varie entre les distances inférieures et supérieures à la RVR minimale;</p> <p><i>d)</i> lorsque l'aérodrome se trouve au sud du 60° parallèle et en cas d'absence de RVR ou de visibilité sur la piste, la visibilité au sol varie entre des distances inférieures et supérieures à la visibilité minimale;</p> <p><i>e)</i> si un phénomène météorologique localisé affecte la visibilité au sol, la visibilité en approche de la piste prévue pour l'approche et le long de cette piste soit, telle qu'elle est observée et communiquée par le commandant de bord et communiquée immédiatement, le cas échéant, aux services de la circulation aérienne, est égale ou supérieure à la visibilité spécifiée dans le CAP pour la procédure devant être effectuée;</p> <p><i>f)</i> l'approche soit effectuée en conformité avec les articles 703.41, 704.37 ou 705.48.</p> <p>La visibilité à l'égard d'un avion est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision CAT I si, par rapport à la visibilité mentionnée dans le CAP dont il est question à la colonne I d'un élément du tableau pertinent :</p> <p><i>a)</i> si les deux RVR A et B sont communiquées – la RVR A est inférieure à la visibilité mentionnée à la colonne II d'un élément du tableau pour l'approche effectuée;</p> <p><i>b)</i> si une seule RVR est communiquée – la RVR est inférieure à la visibilité mentionnée à la colonne II dont il est question plus haut;</p> <p><i>c)</i> si aucune RVR n'est disponible – la visibilité sur la piste est inférieure à la visibilité mentionnée à la colonne II dont il est question plus haut;</p> <p><i>d)</i> si l'aérodrome se trouve au sud du 60° parallèle et qu'aucune RVR ni visibilité sur la piste ne soit disponible – la visibilité au sol est inférieure à la visibilité mentionnée à la colonne II dont il est question plus haut.</p> <p><u>Pour un hélicoptère : visibilité minimale, selon le cas :</u></p> <p><i>a)</i> si les deux RVR A et B sont communiquées – la RVR A est inférieure à 1 200 pieds;</p> <p><i>b)</i> si une seule RVR est communiquée – la RVR est inférieure à 1 200 pieds.</p> <p>Il est interdit d'amorcer une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision CAT I à un aéroport où les procédures par faible visibilité sont en vigueur.</p>	<p>La visibilité à l'égard d'un avion est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision CAT I si, par rapport à la visibilité mentionnée dans le CAP dont il est question à la colonne I d'un élément du tableau pertinent :</p> <p><i>a)</i> si les deux RVR A et B sont communiquées – la RVR A est inférieure à la visibilité mentionnée à la colonne II d'un élément du tableau pour l'approche effectuée;</p> <p><i>b)</i> si une seule RVR est communiquée – la RVR est inférieure à la visibilité mentionnée à la colonne II dont il est question plus haut;</p> <p><i>c)</i> si aucune RVR n'est disponible – la visibilité sur la piste est inférieure à la visibilité mentionnée à la colonne II dont il est question plus haut;</p> <p><i>d)</i> si l'aérodrome se trouve au sud du 60° parallèle et qu'aucune RVR ni visibilité sur la piste ne soit disponible – la visibilité au sol est inférieure à la visibilité mentionnée à la colonne II dont il est question plus haut.</p> <p>Pour pouvoir poursuivre une approche de non-précision ou une APV à l'aide des critères de visibilité relatifs à l'interdiction d'approche figurant aux articles 703.41, 704.37 ou 705.48, les conditions suivantes doivent être respectées :</p> <p><i>a)</i> l'exploitant aérien doit y être autorisé en vertu de son certificat d'exploitation aérienne;</p> <p><i>b)</i> l'équipage doit se composer au minimum d'un commandant de bord et d'un commandant en second (s'il s'agit d'opérations relevant de la sous-partie 703<sup>6</sup>);</p> <p><i>c)</i> l'avion doit être équipé, selon le cas :</p> <p>(i) d'un pilote automatique capable de mener une approche de non-précision ou une APV jusqu'à 400 pi AGL ou moins, ou bien l'équipage doit utiliser les procédures d'approche surveillée par le pilote,</p> <p>(ii) s'il s'agit d'opérations relevant des sous-parties 704 ou 705, d'un HUD capable de mener une approche de non-précision ou une APV jusqu'à 400 pi AGL ou moins;</p> <p><i>d)</i> l'approche doit être effectuée jusqu'aux minimums d'approche directe;</p> <p><i>e)</i> l'une des situations suivantes doit exister :</p> <p>(i) la visibilité doit être égale ou supérieure à celle d'interdiction d'approche figurant dans le tableau de l'article pertinent dont il est question plus haut,</p> <p>(ii) la RVR communiquée varie entre des distances inférieures et supérieures à la RVR minimale figurant dans le tableau de l'article pertinent dont il est question plus haut,</p> <p>(iii) la visibilité est inférieure à la visibilité minimale mentionnée dans le tableau de l'article pertinent dont il est question plus haut et, au moment de la réception du compte rendu de la visibilité, l'avion a passé le FAF en rapprochement ou, en l'absence de FAF, se trouve au-delà du point où la trajectoire d'approche finale est interceptée.</p> <p><u>Approches de non-précision SCDA</u></p> <p>Pour effectuer une approche de non-précision SCDA à l'aide des critères de visibilité relatifs à l'interdiction d'approche figurant dans le tableau joint à l'article pertinent dont il est question plus haut, les conditions suivantes doivent être respectées :</p> <p><i>a)</i> l'exploitant aérien doit y être autorisé en vertu de son certificat d'exploitation aérienne;</p> <p><i>b)</i> l'équipage doit se composer au minimum d'un commandant de bord et d'un commandant en second (s'il s'agit d'opérations relevant de la sous-partie 703<sup>7</sup>);</p> <p><i>c)</i> l'avion doit être équipé, selon le cas :</p> <p>(i) d'un pilote automatique capable de mener une approche de non-précision jusqu'à 400 pi AGL ou moins, ou bien l'équipage doit utiliser les procédures d'approche surveillée par le pilote,</p> <p>(ii) s'il s'agit d'opérations relevant des sous-parties 704 ou 705, d'un HUD capable de mener une approche de non-précision jusqu'à 400 pi AGL ou moins;</p> <p><i>d)</i> la procédure doit être suivie jusqu'aux minimums de l'approche directe, la trajectoire d'approche finale respectant par ailleurs les critères indiqués dans les normes connexes;</p>

<sup>6</sup> En cas d'exploitation d'un service aérien de navette ou d'une entreprise de transport aérien, les articles 704.106 et 705.103 actuellement en vigueur exigent la présence minimale de deux pilotes pour le transport de passagers en vol IFR

<sup>7</sup> Voir la note précédente

**Tableau II (suite)**

<b>Tableau résumant l'interdiction d'approche simplifiée relevant de la Partie VII</b>	
<b>Article 700.10 Interdictions d'approche — non-précision, APV et précision CAT I</b>	<b>Articles 703.41, 704.37 et 705.48 Interdictions d'approche — non-précision, APV et précision CAT I</b>
	<p>e) l'une des conditions suivantes doit exister :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) la visibilité doit être égale ou supérieure à celle figurant dans le tableau de l'article pertinent dont il est question plus haut,</li> <li>(ii) la RVR varie entre des distances inférieures et supérieures à la RVR minimale figurant dans le tableau de l'article pertinent dont il est question plus haut,</li> <li>(iii) la visibilité est inférieure à la visibilité minimale mentionnée dans le tableau de l'article pertinent dont il est question plus haut et, au moment de la réception du compte rendu de la visibilité, l'avion a franchi le FAF en rapprochement ou, en l'absence de FAF, se trouve au-delà du point où la trajectoire d'approche finale est interceptée.</li> </ul> <p>Les normes connexes exigeront ceci :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) l'exploitant aérien devra avoir, en matière d'approches de non-précision SCDA, un programme de formation et de qualifications des équipages de conduite répondant à la norme pertinente;</li> <li>b) l'exploitant aérien devra avoir des procédures d'utilisation normalisées (SOP) portant sur les approches de non-précision SCDA qui incluent la hauteur à ajouter à la MDA afin de compenser la perte d'altitude supplémentaire susceptible de se produire au moment du déclenchement de la procédure d'approche interrompue, si, selon le cas : <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) un système de l'aéronef est tombé en panne,</li> <li>(ii) la masse de l'aéronef est supérieure à sa masse maximale normale à l'atterrissage,</li> <li>(iii) la masse à l'atterrissage de l'aéronef est limitée par les performances de montée après un atterrissage interrompu,</li> <li>(iv) la perte d'altitude risque vraisemblablement d'être supérieure à la normale;</li> </ul> </li> <li>c) la trajectoire d'approche finale devra être effectuée selon un angle inférieur ou égal à 15 degrés par rapport à l'axe de la piste;</li> <li>d) le segment d'approche finale devra être effectué en descente stabilisée selon un angle de descente constant compris entre 3,5 et 2,9 degrés inclusivement, et ce, depuis le FAF jusqu'au point cible de toucher des roues.</li> </ul> <p>Approches de précision CAT I</p> <p>Pour effectuer une approche de non-précision CAT I à l'aide des critères de visibilité relatifs à l'interdiction d'approche figurant dans le tableau joint à l'article pertinent dont il est question plus haut, les conditions suivantes doivent être respectées :</p> <p>Pour toutes les opérations, l'exploitation aérien doit y être autorisé en vertu de son certificat d'exploitation aérienne et l'une des conditions suivantes doit exister :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) la visibilité doit être égale ou supérieure à celle figurant dans le tableau de l'article pertinent dont il est question plus haut;</li> <li>b) la RVR varie entre des distances inférieures et supérieures à la RVR minimale figurant dans le tableau de l'article pertinent dont il est question plus haut,</li> <li>c) la visibilité est inférieure à la visibilité minimale mentionnée dans le tableau de l'article pertinent dont il est question plus haut et, au moment de la réception du compte rendu de la visibilité, l'avion a franchi le repère d'approche finale (FAF) en rapprochement ou, en l'absence de FAF, se trouve au-delà du point où la trajectoire d'approche finale est interceptée.</li> </ul> <p>Pour les opérations relevant de la sous-partie 703 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) l'équipage doit se composer au minimum d'un commandant de bord et d'un commandant en second;</li> <li>b) l'avion doit être équipé, selon le cas : <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) d'un directeur de vol et d'un pilote automatique capables de mener une approche de précision couplée jusqu'à 200 pi AGL ou moins,</li> <li>(ii) si l'équipage utilise les procédures d'approche surveillée par le pilote, d'un directeur de vol capable de mener une approche de précision jusqu'à 200 pi AGL ou moins;</li> </ul> </li> <li>c) la piste doit être dotée d'un balisage lumineux d'approche à haute intensité ainsi que de feux d'axe de piste et de feux de bord de piste à haute intensité, le tout en bon état de fonctionnement.</li> </ul>

Tableau II (suite)

<b>Tableau résumant l'interdiction d'approche simplifiée relevant de la Partie VII</b>	
<b>Article 700.10 Interdictions d'approche — non-précision, APV et précision CAT I</b>	<b>Articles 703.41, 704.37 et 705.48 Interdictions d'approche — non-précision, APV et précision CAT I</b>
	<p>Pour les opérations relevant des sous-parties 704 et 705 :</p> <p>a) si l'avion n'est pas équipé d'un HUD :</p> <p>(i) l'équipage de conduite doit suivre les procédures d'approche surveillée par le pilote ou le commandant de bord et le commandant en second doivent être qualifiés pour effectuer des approches CAT II,</p> <p>(ii) l'avion doit être équipé, selon le cas :</p> <p>(A) d'un directeur de vol et d'un pilote automatique capables de mener une approche de précision couplée jusqu'à 200 pi AGL ou moins,</p> <p>(B) si l'équipage utilise les procédures d'approche surveillée par le pilote, d'un directeur de vol capable de mener une approche de précision jusqu'à 200 pi AGL ou moins;</p> <p>(iii) la piste doit être dotée d'un balisage lumineux d'approche à haute intensité ainsi que de feux d'axe de piste et de feux de bord de piste à haute intensité, le tout en bon état de fonctionnement;</p> <p>b) si l'avion n'est pas équipé d'un HUD capable de mener une approche de précision jusqu'à 200 pi AGL ou moins :</p> <p>(i) le commandant de bord et le commandant en second doivent être qualifiés pour effectuer des approches de CAT II,</p> <p>(ii) l'avion doit être équipé d'un directeur de vol et d'un pilote automatique capables de mener une approche de précision couplée jusqu'à 200 pi AGL ou moins,</p> <p>(iii) la piste doit être dotée d'un balisage lumineux d'approche à haute intensité ainsi que de feux de bord de piste à haute intensité, le tout en bon état de fonctionnement.</p>

**Part VIII (Air Navigation Services)**

Part VIII (*Air Navigation Services*) of the CARs deals with the rules which apply to air traffic services, aeronautical telecommunications, aeronautical information services, aviation weather services and related safety management programs, levels of service and occurrence reporting.

The amendments to sections 700.10 and 700.11 and to Subparts 703, 704 and 705, as outlined above, all allow the use of reported runway visibility in determining visibility below which an approach may not be continued beyond the FAF when an RVR report is not available. A new definition in section 101.01 for runway visibility defines it as relying upon being able to see and recognize "a visibility marker" (defined as "a dark object of suitable dimensions for use as a reference in evaluating runway visibility") or to see and recognize "lights having an intensity of more or less 1,000 candelas".

Although the reporting of runway visibility is not mandatory, if the aerodrome or airport operator chooses to make such a report, the criteria which must be met to ensure the report is reliable and consistent from one site to another are contained in the following regulatory changes.

Amendments to Subpart 804 (*Aviation Weather Services and Assessment of Runway Visibility*) and to associated standards establish the criteria (qualifications and training) which must be met by the individual (other than an instrument rated pilot) who makes or reports an assessment of runway visibility as defined in the amendment to section 101.01 (see above). As well, the

**Partie VIII (Services de la navigation aérienne)**

La Partie VIII (*Services de la navigation aérienne*) du RAC traite des règles qui s'appliquent aux services de la circulation aérienne, aux télécommunications aéronautiques, aux services d'information aéronautique, aux services de météorologie aéronautique ainsi qu'aux programmes de gestion de la sécurité, aux niveaux de service et aux comptes rendus d'événements aéronautiques qui s'y rattachent.

Les modifications aux articles 700.10, 700.11 et aux sous-parties 703, 704 et 705, lesquelles sont décrites ci-dessous, permettent toutes l'utilisation d'une visibilité sur la piste communiquée afin d'établir la visibilité au-dessous de laquelle l'approche ne peut être poursuivie au-delà du FAF, si aucun compte rendu de RVR n'est disponible. En vertu d'une nouvelle définition à l'article 101.01, la visibilité sur la piste repose sur le fait d'être en mesure de voir et de reconnaître « une balise de visibilité » (elle-même définie comme « un objet de couleur sombre et de dimensions convenables pour servir de référence pour évaluer la visibilité sur la piste ») ou de voir et d'identifier « des feux ayant une intensité de plus ou moins 1 000 candelas ».

Bien que le compte rendu de visibilité sur la piste ne soit pas obligatoire, au cas où l'exploitant de l'aérodrome ou de l'aéroport déciderait de fournir un tel compte rendu, voici les modifications aux dispositions réglementaires qui précisent les critères à respecter afin de garantir la fiabilité et la cohérence des comptes rendus d'un endroit à un autre.

Les modifications à la sous-partie 804 (*Services de météorologie aéronautique et évaluation de la visibilité sur la piste*) et aux normes qui s'y rattachent fixent les critères (de qualifications et de formation) que devront respecter les personnes (autres que les pilotes possédant une qualification de vol aux instruments) qui font ou qui communiquent une évaluation de la visibilité sur la

specifications for the markers or lights, and their locations, which are to be used in the assessment of runway visibility and for the provision of information relating to these markers or lights for a specific site, are established in these amendments and the related standards. The title of Subpart 804 is changed from *Aviation Weather Services* to *Aviation Weather Services and Assessment of Runway Visibility*.

A revision to section 804.01 *Provision of Aviation Weather Services* adds that, in addition to the standards already specified for the provision of aviation weather services, the provision of runway visibility information is subject to the requirements introduced in Division III *Runway Visibility* (as discussed below). As well, since this section incorporates Annex 3 of the Convention<sup>8</sup>, subsections are added to ensure the terminology used in that Annex is understood to have the same meanings as in the *Aeronautics Act* and the CARs.

A new Division III (*Runway Visibility*) is added to Subpart 804. This Division has five sections. A set of corresponding sections in Standard 824, Division III (*Runway Visibility Assessment Standards*) is also added. Section 804.22 (*Application*) specifies that the Division applies to every person, other than a pilot who meets the requirements of section 602.131 *Runway Visibility*, who makes or reports an assessment of runway visibility at an aerodrome with the permission of the operator of the aerodrome.

The remaining four sections set forth:

- in section 804.23 (*Visibility Markers and Visibility Markers Charts*) and associated section 824.23 of Standard 824, the criteria which must be met by the visibility markers and their locations and the format of the visibility markers chart which the aerodrome or airport operator must produce;
- in section 804.24 (*Person Qualified to Assess and Report Runway Visibility*), that, except for a pilot who satisfies the requirements of section 602.131, only a person qualified in accordance with section 804.26 may assess runway visibility and report the assessment;
- in section 804.25 (*Assessment and Reporting of Runway Visibility*), who may authorize the qualified person to report runway visibility and that that person must assess and report the runway visibility in accordance with section 824.25 of Standard 824; and
- in section 804.26 (*Qualifications and Training*) and associated section 824.26 of Standard 824, the qualifications and training which the qualified person must have before assessing runway visibility.

The initiative to introduce an approach ban for commercial air operations in Canada, the details of which are outlined above, has no effect on approach design nor on design visibility criteria, for any approach procedures, as currently published, in the CAP. As described, non-precision approaches are designed with a minimum visibility of no less than one mile and, in many instances,

piste, telle qu'elle est définie dans la modification à l'article 101.01 (voir ci-dessus). De plus, les spécifications propres aux balises ou aux feux ainsi qu'à leurs emplacements, qui serviront dans l'évaluation de la visibilité sur la piste et dans la fourniture de renseignements relatifs à ces balises ou à ces feux à un endroit particulier sont établies dans les modifications et dans les normes qui s'y rattachent. Le titre de la sous-partie 804 est modifié pour se lire *Services de météorologie aéronautique et évaluation de la visibilité sur la piste*.

Une révision de l'article 804.01 *Fourniture des services de météorologie aéronautique* ajoute que, en plus des normes déjà spécifiées pour la fourniture des services de météorologie aéronautique, la fourniture de renseignements relatifs à la visibilité sur la piste est assujettie aux exigences apparaissant à la section III *Visibilité sur la piste* (voir la discussion ci-dessous). Et, comme cet article incorpore l'annexe 3 de la Convention<sup>8</sup>, certains paragraphes sont ajoutés afin de s'assurer que la terminologie utilisée dans ladite annexe correspond à celle utilisée dans la *Loi sur l'aéronautique* et dans le RAC.

Une nouvelle section III (*Visibilité sur la piste*) est ajoutée à la sous-partie 804. Cette section est composée de cinq articles. Par ailleurs, un ensemble d'articles correspondants à la section III (*Normes relatives à l'évaluation de la visibilité sur la piste*) de la norme 824 est également ajouté. L'article 804.22 (*Application*) spécifie que ladite section s'applique à toute personne, autre qu'un pilote répondant aux exigences de l'article 602.131 *Visibilité sur la piste*, qui fait ou communique une évaluation de la visibilité sur la piste à un aérodrome avec la permission de l'exploitant de cet aérodrome.

Les quatre autres articles précisent :

- à l'article 804.23 (*Balises de visibilité et cartes des balises de visibilité*) ainsi qu'à l'article 824.23 de la norme 824 qui s'y rattache, les critères que doivent respecter les balises de visibilité et leurs emplacements ainsi que le format de la carte des balises de visibilité que l'exploitant de l'aérodrome ou de l'aéroport doit produire;
- à l'article 804.24 (*Personne qualifiée pour évaluer la visibilité sur la piste et en communiquer l'évaluation*), que, à l'exception d'un pilote répondant aux exigences de l'article 602.131, seule une personne qualifiée conformément à l'article 804.26 peut évaluer la visibilité sur la piste et transmettre cette évaluation;
- à l'article 804.25 (*Évaluation et communication de la visibilité sur la piste*), qui peut autoriser la personne qualifiée à communiquer la visibilité sur la piste et le fait que cette personne doit évaluer et transmettre la visibilité sur la piste conformément à l'article 824.25 de la norme 824;
- à l'article 804.26 (*Qualifications et formation*) ainsi qu'à l'article 824.26 de la norme 824 qui s'y rattache, les qualifications et la formation que la personne qualifiée doit posséder avant de faire des évaluations de la visibilité sur la piste.

L'initiative visant à introduire une interdiction d'approche applicable aux opérations commerciales au Canada dont les détails sont précisés ci-dessus, n'a aucune incidence sur la conception des approches ni sur les critères de visibilité prévus à la conception, et ce, pour aucune des procédures d'approche actuellement publiées dans le CAP. Tel que cela a déjà été expliqué, les

<sup>8</sup> "Convention" — means the Convention on International Civil Aviation signed on behalf of Canada at Chicago on December 7, 1944, as amended from time to time

<sup>8</sup> Convention — S'entend au sens de la Convention de l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 au nom du Canada et conformément aux modifications apportées occasionnellement à ladite Convention

with a higher minimum visibility. With the appropriate crew training, aircraft equipment and airport lighting, the approach ban for air taxi, commuter and airline operations (Subparts 3, 4 and 5 of Part VII) allows a non-precision approach with a one mile design advisory visibility to be continued with reported visibility as low as RVR 2,600 feet (2,600 feet runway visibility or 1/2 of a mile ground visibility for aerodromes south of the 60th parallel of north latitude), that is, with reported visibility of significantly less than that designed as advisable for a non-precision approach. The recognition of APV approaches, as familiarity with new technology increases, will provide additional options for conducting approaches with lower visibility minima than those permitted for traditional non-precision approaches. Category I (CAT I) precision approaches are commonly designed to allow landing minima with a design advisory visibility of RVR 2,600 feet or 1/2 of a mile. For aeroplanes in air taxi, commuter or airline operations, if the air operator chooses to invest in the required crew training and aircraft equipment, and if the runway lighting is as specified in the appropriate regulation, the approach ban allows an approach to be continued with reported visibility as low as RVR 1,200 feet (1,200 feet runway visibility or 1/4 of a mile ground visibility for aerodromes south of the 60th parallel of north latitude). As with the non-precision approach ban, this limit is significantly less than the visibility at which the approach is designed to allow a safe landing.

At no time will the design advisory visibility in the individual approach procedures published in the CAP, used to judge the probability of a successful landing, be affected by these Regulations.

#### **Alternatives**

No alternative to regulatory action is available to introduce a comprehensive approach ban into the Canadian civil aviation environment. This regulatory change makes the Canadian regulatory environment more nearly equivalent to those of other international aviation communities and addresses Transportation Safety Board of Canada (TSB) recommendations. As well, benefits (discussed further in the *Benefits and Costs* section of this document) from the reduction or elimination of consequences of accidents likely to be avoided with the introduction of the approach ban will not be achieved without regulatory action.

As a result of their investigation of an accident at Fredericton, N.B. on December 16, 1997, the TSB recommended that Category I approach and landing criteria be reassessed

approches de non-précision sont conçues avec une visibilité minimale de pas moins d'un mille et, dans plusieurs cas, avec une visibilité minimale plus grande. Si l'équipage est dûment qualifié, que l'avion soit bien équipé et que le balisage lumineux de l'aéroport le permette, l'interdiction d'approche concernant l'exploitation d'un taxi aérien, d'un service aérien de navette ou d'une entreprise de transport aérien (sous-parties 3, 4 et 5 de la Partie VII) permet la poursuite d'une approche de non-précision ayant une visibilité recommandée à la conception d'un mille par une visibilité communiquée aussi faible qu'une RVR de 2 600 pieds (visibilité sur la piste de 2 600 pieds ou visibilité au sol de 1/2 mille pour les aérodromes situés au sud du 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord), autrement dit par une visibilité communiquée nettement inférieure à celle jugée recommandable pour une approche de non-précision. La reconnaissance des approches APV, à mesure que la familiarisation avec la nouvelle technologie va augmenter, offrira des options supplémentaires pour effectuer des approches par des minimums de visibilité inférieurs à ceux que permettent les approches de non-précision traditionnelles. En général, les approches de précision de Catégorie I (CAT I) sont conçues de manière à autoriser des minimums d'atterrissage par une visibilité de conception recommandée correspondant à une RVR de 2 600 pieds ou 1/2 mille. Pour les avions engagés dans des opérations de taxi aérien, de service aérien de navette ou d'exploitation d'une entreprise de transport aérien, si l'exploitant aérien décide d'investir dans la formation requise des équipages de conduite et dans l'équipement des aéronefs requis, et si le balisage lumineux de la piste répond à la réglementation pertinente, alors l'interdiction d'approche permet à une approche de se poursuivre par une visibilité communiquée aussi faible que celle correspondant à une RVR de 1 200 pieds (visibilité sur la piste de 1 200 pieds ou visibilité au sol d'un quart de mille pour les aérodromes situés au sud du 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord). Comme pour l'interdiction d'approche de non-précision, cette limite est notablement inférieure à la visibilité selon laquelle l'approche est conçue pour permettre un atterrissage en toute sécurité.

À aucun moment, la limite de visibilité prévue à la conception figurant dans les procédures d'une approche particulière publiées dans le CAP et servant à juger la probabilité d'arriver à se poser en toute sécurité, ne sera affectée par les présentes dispositions réglementaires.

#### **Solutions envisagées**

Il n'existe aucune autre solution que la prise de mesures réglementaires pour introduire un processus exhaustif d'interdiction d'approche dans le milieu de l'aviation civile canadienne. Grâce aux présentes modifications réglementaires, le milieu canadien de la réglementation est pratiquement équivalent à celui des autres milieux internationaux de l'aviation et prend en compte les recommandations formulées par le Bureau de la sécurité des transports (BST). De plus, sans mesure réglementaire, il sera impossible de tirer profit des avantages (qui sont abordés plus loin dans la rubrique *Avantages et coûts* du présent document) découlant de la réduction ou de l'élimination des conséquences d'accidents allant probablement être évités grâce à l'introduction de l'interdiction d'approche.

À la suite de son enquête consécutive à un accident survenu le 16 décembre 1997 à Fredericton (N.-B.), le BST avait recommandé que les critères d'approche et d'atterrissage de Catégorie I

to ensure a level of safety consistent with Category II criteria<sup>9</sup>. The TSB stated

“Canadian regulations permit Category I approaches to be flown in visibilities lower than would be permitted in most other countries (including the United States), and the regulations are not consistent with what is recommended in ICAO *International Standards and Recommended Practices*. ICAO Annex 14 (*Aerodromes*) recommends the use of visibility limits whereby pilots are not permitted to carry out an approach if the reported visibility is below the limit specified for the approach. In Canada, however, the visibility values, other than RVR, are advisory only; pilots are permitted to carry out an approach regardless of the visibility, and to continue descent to ground level if they have acquired the runway environment”<sup>10</sup>.

The amendments discussed in this RIAS are the response of the Department to that recommendation.

The initial proposal presented to the General Operating and Flight Rules (GO&FR) Technical Committee by Departmental officials was to place an approach ban on all operations (including helicopter operations, private business aircraft operations and other private operations). The approach ban incorporated in this initial proposal were higher than those in the final amendment as discussed in this RIAS. There was no allowance made for advanced aircraft equipment, for high intensity airport lighting or for specialized crew training. During the process of consultation with industry and government stakeholders, this initial proposal was revised. Any of the above factors were considered by technical specialists to add elements of safety which could compensate for a lower approach ban.

Upon consideration, the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC) decided to recommend the approach ban not be imposed on either helicopter operations or on private operations. No evidence of a problem with helicopter operations was presented and the risk for private operations was judged to be insufficient to require such action. The current version of the approach ban takes into account the above considerations.

In response to comments received following pre-publication of these amendments (as indicated earlier), modifications have been introduced to establish an approach ban applicable specifically to APV approaches and to alleviate the effect of the approach ban upon communities north of the 60th parallel of north latitude. These modifications to the original proposal will reduce the cost impact of these amendments. The acknowledgement of the different criteria governing APV approaches and their increased vertical reliability will allow for a lower approach ban for APV approaches than for traditional non-precision approaches without significantly impairing the effect upon safety of the introduction of an approach ban. The removal of the application of an approach ban with respect to the receipt of ground visibility when

soient réévalués afin de garantir un niveau de sécurité équivalent à celui fourni par les critères de Catégorie II<sup>9</sup>. Le BST avait déclaré ce qui suit :

« La réglementation canadienne permet d’effectuer des approches de Catégorie I par des visibilités inférieures à ce qui est autorisé dans la plupart des autres pays (y compris aux États-Unis), et la réglementation ne cadre pas avec les recommandations qui figurent dans le document *Normes et pratiques recommandées internationales* de l’OACI. L’annexe 14 (*Aérodromes*) de l’OACI recommande l’utilisation de limites de visibilité en vertu desquelles les pilotes ne peuvent pas effectuer une approche si la visibilité signalée est inférieure à la visibilité spécifiée pour l’approche en question. Toutefois, au Canada, les valeurs de visibilité autres que les RVR sont données à titre purement indicatif; les pilotes peuvent effectuer une approche quelle que soit la visibilité et poursuivre leur descente jusqu’au sol s’ils ont acquis le contact visuel avec la piste »<sup>10</sup>.

Les modifications discutées dans le présent RÉIR constituent la réponse ministérielle à cette recommandation.

La proposition initiale présentée devant le Comité technique sur les règles générales d’utilisation et de vol des aéronefs (RÉGUVA) par des responsables du ministère consistait à créer une interdiction d’approche couvrant toutes les opérations (y compris celles faisant appel à des hélicoptères, celles concernant l’aviation d’affaires privée ainsi que les autres opérations privées). Les interdictions d’approche figurant dans cette proposition initiale étaient plus élevées que celles indiquées dans la modification finale dont il est question ici. Rien n’était prévu pour tenir compte d’un équipement de bord sophistiqué, d’un balisage lumineux d’aéroport à haute intensité ou d’une formation spécialisée de l’équipage. Pendant les consultations menées avec les parties intéressées de l’industrie et du gouvernement, la proposition initiale a été examinée, et les spécialistes techniques ont jugé que tous les facteurs susmentionnés contribuent à plus de sécurité, ce qui pourrait compenser pour une interdiction d’approche plus basse.

Après examen, le Comité réglementaire de l’Aviation civile (CRAC) a décidé de recommander que l’interdiction d’approche ne soit pas imposée aux opérations effectuées à l’aide d’hélicoptères ni aux opérations privées. Aucune preuve de problème concernant des opérations menées à l’aide d’hélicoptères n’a été présentée, et le risque entourant les opérations privées a été jugé trop faible pour justifier la prise d’une telle mesure. La version actuelle de l’interdiction d’approche tient compte des considérations précédentes.

En réponse aux commentaires reçus à la suite de la publication au préalable des présentes modifications (tel qu’indiqué plus haut), des changements ont été introduits afin d’établir une interdiction d’approche applicable spécifiquement aux approches APV et afin de réduire les effets de l’interdiction d’approche dans les communautés situées au nord du 60° parallèle de latitude nord. Ces modifications par rapport à la proposition originale vont réduire, en termes de coûts, l’impact des présentes modifications. La reconnaissance des différents critères régissant les approches APV et leur meilleure fiabilité verticale vont permettre de disposer d’interdictions d’approche plus basses pour les approches APV que pour les approches de non-précision traditionnelles sans nuire de façon significative aux effets sur la sécurité

<sup>9</sup> Transportation Safety Board of Canada, *Aviation Occurrence Report* A97H0011, p. 85

<sup>10</sup> *Ibid.*, p. 84

<sup>9</sup> Bureau de la sécurité des transports du Canada, *Rapport d’enquête sur accident aéronautique* A97H0011, p. 97

<sup>10</sup> *Ibid.*, p. 84



there is no RVR or runway visibility report at a northern aerodrome will leave unchanged the long-standing situation at airports north of 60.

Also in response to comments received following pre-publication of these amendments, the approach ban has been simplified by basing it on the design advisory visibility value of the approach procedure design. As a factor of the design advisory visibility value, the approach ban will implicitly take into account the type of approach, the navigation equipment on which the approach is based, and the obstacle environment within which the approach takes place. Those air operators who wish to take advantage of an approach ban at 50% of the design advisory visibility value will be able to invest in training and equipment and to apply for the appropriate operations specification to allow these operations. The application of the simplified approach ban will leave the costs of using precision approaches essentially unchanged from the pre-ban costs. For some non-precision approaches (those with a design advisory visibility greater than one mile) the costs of the simplified approach ban will increase over those expected from the approach ban as pre-published. However, only a minority of approaches conducted in Canada are non-precision approaches. A complete evaluation can be found in the section *Benefits and Costs*.

#### *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*. The potential environmental effects are positive and are related to the reduction or elimination of accidents involving aeroplanes. It is not expected that this amendment will produce effects that would be considered environmentally important.

The preliminary scan has led to the conclusion that a detailed analysis is not necessary. Further assessments or studies regarding 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 led to the conclusion that the imputed risk is acceptable in light of the expected benefits.

Two respondents to the pre-publication of this initiative commissioned an outside study of the initiative with particular emphasis on the benefit-cost analysis as presented in the RIAS. The authors of that study discovered an error in the calculation of the diversion costs in the RIAS. Although the simplification of the approach ban has necessitated a different method of calculating diversion costs, the corrected estimate of diversion costs based on the pre-published approach ban has been incorporated in Appendix B in which the benefit-cost analysis as pre-published is

déoulant de l'introduction d'une interdiction d'approche. La suppression d'une demande d'interdiction d'approche en ce qui a trait à la réception d'une visibilité au sol lorsqu'il n'y a ni RVR ni compte rendu de visibilité sur la piste à un aérodrome nordique va laisser telle quelle la situation qui prévaut depuis longtemps aux aéroports situés au nord de la latitude de 60 degrés nord.

Toujours en réponse aux commentaires reçus à la suite de la publication au préalable des présentes modifications, l'interdiction d'approche a été simplifiée en fondant celle-ci sur la visibilité recommandée prévue au moment de la conception de la procédure d'approche. À titre de facteur de visibilité recommandée prévue au moment de la conception, l'interdiction d'approche va implicitement prendre en compte le type d'approche, l'équipement de navigation sur lequel repose l'approche et le genre d'obstacles au milieu desquels l'approche se déroule. Les exploitants aériens souhaitant tirer avantage d'une interdiction d'approche fixée à 50 pour cent de la visibilité recommandée prévue à la conception seront en mesure d'investir dans la formation et dans l'équipement et de faire une demande d'obtention des spécifications d'exploitation pertinentes leur permettant de procéder. À la suite de l'interdiction d'approche simplifiée, les coûts inhérents aux approches de précision vont demeurer essentiellement identiques à ceux qui prévalaient avant l'interdiction. Pour quelques approches de non-précision (celles ayant une visibilité recommandée prévue à la conception supérieure à un mille), les coûts de l'interdiction d'approche simplifiée vont augmenter par rapport à ceux prévus par l'interdiction d'approche figurant dans la publication préalable. Toutefois, les approches de non-précision constituent une minorité des approches effectuées au Canada. Une évaluation complète se trouve à la rubrique *Avantages et coûts*.

#### *Évaluation environnementale stratégique*

Un examen sommaire de cette initiative a été effectué conformément aux critères de l'*Énoncé de politique de l'évaluation environnementale stratégique de Transports Canada – mars 2001*. Les conséquences potentielles sur l'environnement sont de nature positive et indiquent la réduction ou l'élimination d'accidents impliquant des aéronefs. Il ne faut toutefois pas s'attendre à ce que la présente modification puisse avoir des conséquences qui pourraient être considérées importantes du point de vue environnemental.

L'examen sommaire permet de conclure qu'il n'est pas nécessaire de mener une analyse approfondie. D'autres évaluations ou études ayant trait aux répercussions que pourrait avoir la présente initiative ne donneront probablement pas des résultats différents.

#### *Avantages et coûts*

Tout au long du processus d'élaboration de la réglementation et des normes s'appliquant à l'aviation, Transports Canada fait appel à des concepts de gestion des risques. Et à chaque fois que des risques ont été perçus, l'analyse de la réglementation a permis de conclure que les risques éventuels étaient acceptables par rapport aux avantages escomptés.

Deux personnes ayant fait parvenir des commentaires à la suite de la publication au préalable de ce projet ont commandé une étude indépendante au cours de laquelle un accent tout particulier a été mis sur l'analyse des avantages par rapport aux coûts figurant dans le RÉIR. Les auteurs de cette étude ont découvert une erreur dans les calculs des coûts de déroutement présentés dans le RÉIR. Bien que la simplification de l'interdiction d'approche ait nécessité une méthode différente de calcul des coûts de déroutement, la bonne estimation des coûts de déroutement se fondant

shown. The corrected estimate is used for comparison with the estimated diversion costs of the simplified approach ban in this RIAS.

Neither the RIAS nor the outside study makes allowances for various mitigating opportunities inherent in the approach ban provisions. The most significant of these is in section 700.10 *Approach Bans — Non Precision, APV and CAT I Precision*. In this section it is stated that when “a localized meteorological phenomenon is affecting the ground visibility to the extent that the visibility on the approach to the runway of intended approach and along that runway, as observed by the pilot-in-command in flight and reported immediately to ATS, if available, is equal to or greater than the visibility specified in the CAP in respect of the runway of intended approach for the instrument approach procedure to be conducted” the pilot-in-command does not have to discontinue the approach. This provision, among others, will serve to reduce the costs of the approach ban.

As noted previously, changes have been made to the approach ban as originally presented in the *Canada Gazette*, Part I. The simplified version of the approach ban will apply to APV approach technology as well as to the more traditional technology. Also, the region north of the 60th parallel of north latitude has been relieved of the application of an approach ban based on ground visibility reports. The consequences in terms of a benefit-cost analysis of these changes will be discussed later in this RIAS.

Since the substance of the approach ban consists of the changes to Part VI and Part VII of the CARs with the amendments to Part I and Part VIII supportive of and subsidiary to that central core, the benefit-cost analysis will concentrate upon the amendments to Parts VI and VII. The evaluation of the amendments to Parts I and VIII will follow that analysis.

The amendments to Part VI and Part VII leave essentially unchanged the previously existing approach ban for all private operations, for flight training operations, and for commercial helicopter operations. A minor revision in section 602.129 corrects the previous requirement that, if both RVR at location A and RVR at location B are reported, RVR A must be less than 1,200 ft. and RVR B must be less than 600 ft. to signify an approach ban. The corrected statement establishes an approach ban when RVR A is less than 1,200 ft. or when RVR B is less than 600 ft. A second minor revision for the same section eases the conditions under which pilots to whom this section applies can continue an instrument approach. No significant benefit-cost impact is expected from either change.

The quantifiable beneficial impact of an approach ban upon the aviation industry and upon the Canadian economy as a whole will be to reduce the frequency with which accidents result from an unsuccessful attempted landing or missed approach procedure, at the cost of foregoing the occasional discovery that the visibility is

sur l'interdiction d'approche ayant fait l'objet de la publication préalable a été incorporée à l'annexe B dans laquelle est présentée l'analyse des avantages et des coûts telle qu'elle apparaît dans la publication au préalable. Les estimations corrigées servent à des fins de comparaison par rapport aux coûts de déroutement estimés découlant de l'interdiction d'approche simplifiée du présent RÉIR.

Ni le RÉIR ni l'étude indépendante ne tiennent compte des divers éventuels facteurs d'atténuation inhérents aux dispositions de l'interdiction d'approche. Le facteur le plus important en la matière est l'article 700.10 *Interdiction d'approche — non-précision, APV et précision CAT I*. Voici ce que prévoit cet article : si « un phénomène météorologique localisé a une incidence sur la visibilité au sol au point où la visibilité en approche de la piste prévue pour l'approche et le long de cette même piste, telle qu'elle est observée en vol par le commandant de bord de l'aéronef et communiquée immédiatement aux ATS, s'ils sont disponibles, est égale ou supérieure à la visibilité précisée dans le CAP pour la piste prévue pour l'approche et selon la procédure d'approche aux instruments à effectuée », le commandant de bord n'a pas à interrompre l'approche. Cette disposition parmi d'autres va servir à réduire les coûts de l'interdiction d'approche.

Comme cela a déjà été mentionné, des modifications ont été apportées à la version originale de l'interdiction d'approche présentée dans la *Gazette du Canada* Partie I. La version simplifiée de l'interdiction d'approche va s'appliquer à la technologie de l'approche APV ainsi qu'à la technologie plus traditionnelle. De plus, la région située au nord du 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord a été exclue de l'application d'une interdiction d'approche basée sur des comptes rendus de visibilité au sol. Les conséquences que ces modifications vont entraîner au niveau de l'analyse des avantages et des coûts vont être discutées plus loin dans le présent RÉIR.

Comme l'essentiel de l'interdiction d'approche se compose de changements aux Parties VI et VII du RAC accompagnés de modifications aux Parties I et VIII venant étayer et compléter ce noyau central, l'analyse des avantages et des coûts va se concentrer sur les modifications aux Parties VI et VII. L'évaluation des modifications touchant les Parties I et VIII suivra la présente analyse.

Les modifications aux Parties VI et VII vont pour ainsi dire laisser intacte l'ancienne interdiction d'approche visant la totalité des opérations privées ainsi que les opérations de formation au pilotage et les opérations commerciales menées à l'aide d'hélicoptères. Une révision mineure à l'article 602.129 va corriger l'ancienne exigence voulant que, si les deux RVR aux emplacements A et B sont communiquées, la RVR A doit être inférieure à 1 200 pieds et la RVR B doit être inférieure à 600 pieds pour qu'il y ait interdiction d'approche. Après correction, l'article prévoit une interdiction d'approche si la RVR A est inférieure à 1 200 pieds ou si la RVR B est inférieure à 600 pieds. Une seconde révision mineure à ce même article assouplit les conditions en vertu desquelles les pilotes assujettis audit article pourront poursuivre une approche aux instruments. On ne s'attend pas à ce que l'une ou l'autre de ces modifications ait un impact significatif en matière de coûts par rapport aux avantages.

Au niveau du milieu de l'aviation et de l'économie canadienne dans son ensemble, l'impact des avantages quantifiables de l'interdiction d'approche se traduira par une réduction de la fréquence des accidents résultant de l'échec d'une tentative d'interdiction d'approche ou d'atterrissage, le coût se traduisant par le

better than that reported and that a successful landing may, in fact, be accomplished.

Canadian commercial aeroplane operations are permitted to continue an approach in one of the most permissive low-visibility environments in the world. For example, in the U.S.A., commercial airline operators (similar to Canadian Subpart 705 operators) are not permitted to continue an approach when the visibility is less than the visibility published for the instrument approach procedure and commercial commuter operations (similar to Canadian Subpart 703 and 704 operators) are not permitted to continue an approach when either the visibility or the ceiling are less than that published for the instrument approach procedure. During the investigation of the accident at Fredericton, N.B. on December 16, 1997, the TSB reviewed the occurrence rate for visibility-related events, for large aircraft only, in Canada and the U.S.A. for the period January 1, 1984 to June 30, 1998. There were 18 landing occurrences in the U.S.A. that were directly related to visibility, most of which caused aircraft damage and had the potential of causing injury to those on board. In Canada, there were 28 landing occurrences related to visibility, the most serious being the Fredericton occurrence<sup>11</sup>. Over this 14-year period, the Canadian occurrences are nearly double those of the U.S.A. although Canadian aircraft traffic levels are less than one-half those of the U.S.A.

The benefit-cost analysis will begin with a description of non-quantifiable benefits which can be attributed to the simplified version of the approach ban and will continue with an estimation of the benefits from reducing or eliminating the consequences of accidents which have been identified as potentially avoidable with the introduction of the approach ban. Following that discussion, the results of a model which was developed to estimate the costs of foregoing the opportunity to continue an approach in extremely poor reported visibility and occasionally finding that a successful landing was, in fact, possible will be presented.

The discussion of the impact of the changes to the application of the approach ban in the region north of the 60th parallel of north latitude follows the discussion of estimated costs and precedes the evaluation of the implications of the amendments to Parts I and VIII.

### Benefits

Using the design advisory visibility as a basis for the simplified approach ban will generate both non-quantifiable and quantifiable benefits. As compared to the version of the proposed approach ban which was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, the following non-quantifiable benefits will be generated by the simplified approach ban.

(1) The simplified approach ban will be easier for air crew to understand and, thus, will allow them more readily to comprehend and to comply with the approach ban for each approach they are attempting.

fait de ne pas tirer profit de la découverte ultérieure que la visibilité était meilleure que celle qui avait été communiquée et qu'un atterrissage aurait finalement été possible.

Les avions commerciaux canadiens autorisés à continuer une approche dans un environnement en mode de visibilité réduite représentent la mesure la plus permissive au monde. Par exemple, aux États-Unis, les exploitants d'une entreprise de transport aérien (l'équivalent des exploitants canadiens soumis à la sous-partie 705) ne sont pas autorisés à continuer une approche lorsque la visibilité est inférieure à la limite publiée pour la procédure d'approche aux instruments et les avions commerciaux d'un service aérien de navette (l'équivalent des exploitants canadiens soumis aux sous-parties 703 et 704) ne sont pas autorisés à continuer une approche lorsque la visibilité ou le plafond est à un niveau inférieur à celui publié pour la procédure d'approche aux instruments. Lors de l'enquête de l'accident survenu à Fredericton (N.-B.) le 16 décembre 1997, le BST a examiné la fréquence d'incidents aéronautiques liés à la visibilité dans le cas des gros aéronefs seulement, au Canada et aux États-Unis et qui sont survenus entre le 1<sup>er</sup> janvier 1984 et le 30 juin 1998. Il y a eu 18 tentatives d'atterrissage aux États-Unis liées directement à la visibilité dont la plupart ont causé des dommages à l'aéronef et auraient pu causer des blessures aux personnes à bord. Au Canada, il y a eu 28 tentatives d'atterrissage liées à la visibilité dont la plus sérieuse a été celle de Fredericton<sup>11</sup>. Durant cette période de 14 ans, il y a eu deux fois plus d'incidents au Canada qu'aux États-Unis alors que le niveau de circulation aérienne au Canada est moins que la moitié de celui des États-Unis.

L'analyse des avantages et des coûts va débiter par une description des avantages quantifiables qui peuvent être attribués à la version simplifiée de l'interdiction d'approche et va se poursuivre par une estimation de la réduction ou de l'élimination des conséquences des accidents qui ont été jugés potentiellement évitables grâce à l'introduction de l'interdiction d'approche. Après cette discussion, les résultats d'un modèle développé pour estimer les coûts inhérents au fait de ne pas avoir saisi l'occasion de poursuivre l'approche par une visibilité communiquée extrêmement faible avant de découvrir parfois qu'un atterrissage en toute sécurité aurait finalement été possible, seront présentés.

La discussion de l'impact des modifications de l'application de l'interdiction d'approche dans la région située au nord du 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord suit la discussion des coûts estimés et précède l'évaluation des implications des modifications apportées aux Parties I et VIII.

### Avantages

Le fait de prendre comme base la visibilité recommandée à la conception pour l'interdiction d'approche simplifiée va générer des avantages tant quantifiables que non quantifiables. Par comparaison avec la version de l'interdiction d'approche proposée ayant fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I, voici quels sont les avantages non quantifiables que va générer l'interdiction d'approche simplifiée :

(1) L'interdiction d'approche simplifiée sera plus facile à comprendre par les équipages de conduite et, par voie de conséquence, elle leur permettra de saisir plus facilement le sens d'une interdiction d'approche et d'en respecter les conditions à chaque fois qu'ils feront une tentative d'approche.

<sup>11</sup> Transportation Safety Board of Canada, *Aviation Occurrence Report A97H0011*, p. 84

<sup>11</sup> Rapport d'enquête sur accident aéronautique du Bureau des transports du Canada — A97H0011, p. 84

(2) The simplified approach ban resulting from the use of design advisory visibility will be based on time-tested approach design criteria and philosophy.

(3) The simplified approach ban will be tailored to the circumstances which the crew faces during each approach. Those approaches with conditions which permit lower approach bans will benefit while those where the terrain, obstacles or the type of navigation equipment dictate a higher approach ban for protection of flight operations will have a higher approach ban.

(4) An additional non-quantifiable benefit from using design advisory visibility as a criterion for the establishment of an approach ban will be the ease with which the introduction of new technology enabling reduced advisory visibility will be accommodated in the approach ban provisions. To take account of the technology allowing APV approaches with lower visibility limits for properly equipped aeroplanes, the proposed approach ban provisions as pre-published in the *Canada Gazette*, Part I would have had to be rewritten with sections added to the CARs to establish an approach ban for these types of approaches. To introduce the type of approach itself did not require an amendment to the CARs but simply the publication of these types of approaches in the CAP. In future, the publication of a new type of approach in the CAP will also establish the approach ban for that new type of approach.

The quantifiable benefits associated with the approach ban will result from the elimination of or reduction in the consequences of accidents which may potentially occur when attempting a missed approach from a low altitude or when attempting a landing under conditions where the view of the landing environment is not clear.

Under the pre-amendment regulatory regime, in Canada, when an approach, either non-precision or precision, was continued after a report had been received of visibility which was less than that published in the CAP for that procedure, one possible outcome was that, when the MAP was reached, an adequate visual reference for the runway environment would not be established and a missed approach procedure would be initiated. Occasionally, the visibility would be discovered to be better than reported, an adequate visual reference could be established, and a successful landing completed.

The approach ban will, when visibility at or below the ban is reported, require the missed approach procedure to be initiated at the higher altitude of the FAF rather than at the MAP. It is an aviation axiom, supported by statistical studies, that, if something goes wrong during a flight, chances of a successful resolution are better, the higher the aircraft at the time of the occurrence. The more altitude, the more time and space will be available in which to take corrective action. Since the aeroplane will be at a lower altitude at the MAP than prior to, or at, the FAF, initiating a missed approach at the MAP increases the possibility of an unsuccessful outcome for the missed approach with an accident as a result. The approach ban will also reduce the frequency with which landings are attempted when runway environment references are inadequate for safe operations.

(2) L'interdiction d'approche simplifiée résultant de la visibilité recommandée à la conception se basera sur une philosophie et des critères de conception d'approche ayant fait leurs preuves avec le temps.

(3) L'interdiction d'approche simplifiée sera adaptée aux circonstances auxquelles doivent faire face les équipages de conduite à chaque approche. Les approches dont les conditions permettent des interdictions d'approche à des limites plus faibles en tireront avantage, tandis que celles dont le relief, les obstacles ou le type d'équipement de navigation exigent des interdictions d'approche à des limites plus élevées à des fins de protection des opérations aériennes auront des interdictions d'approche ayant des limites plus élevées.

(4) Un autre avantage non quantifiable découlant de l'utilisation de la visibilité recommandée à la conception comme critère d'établissement d'une interdiction d'approche tiendra à la facilité avec laquelle il sera possible de tenir compte, dans les dispositions relatives à l'interdiction d'approche, de l'introduction d'une nouvelle technologie permettant une visibilité recommandée réduite. Pour tenir compte de la technologie permettant des approches APV ayant des limites de visibilité plus basses dans le cas des avions dûment équipés, il aurait fallu réécrire les dispositions d'interdiction d'approche proposées ayant fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I et ajouter des articles dans le RAC afin d'établir une interdiction d'approche pour ces types d'approche. Introduire le type d'approche comme tel n'oblige pas à modifier le RAC, car il suffit de publier ces types d'approche dans le CAP. Dorénavant, la publication d'un nouveau type d'approche dans le CAP établira également l'interdiction d'approche pour ce nouveau type d'approche.

Les avantages quantifiables liés à l'interdiction d'approche qui est proposée vont résulter de l'élimination ou de la réduction des conséquences d'accidents susceptibles de se produire au cours d'une tentative d'approche interrompue à basse altitude ou au cours d'une tentative d'atterrissage dans des conditions ne permettant pas d'avoir une bonne vue de la piste d'atterrissage et de ses abords.

En vertu du régime réglementaire antérieur aux modifications, au Canada, quand il y avait poursuite d'une approche, quelle soit de non-précision ou de précision, après réception d'un message faisant état d'une visibilité inférieure à celle publiée dans le CAP pour la procédure en question, il se pouvait que, à l'arrivée au-dessus du MAP, il n'y ait pas de références visuelles suffisantes de la piste et qu'une procédure d'approche interrompue soit entreprise. À l'occasion, il pouvait arriver que la visibilité se révèle être meilleure que celle communiquée et que l'atterrissage soit effectué sans problème.

En vertu de l'interdiction d'approche, si la visibilité communiquée est égale ou inférieure à celle d'interdiction, la procédure d'approche interrompue sera déclenchée à l'altitude plus élevée du FAF plutôt qu'à celle du MAP. Dans le domaine de l'aviation, il existe un axiome étayé par des études statistiques voulant que, si un problème doit se manifester en vol, les chances de le régler avec succès sont d'autant plus élevées que l'aéronef se trouve haut lorsque les faits surviennent. Plus l'altitude est importante, plus il y a de temps et d'espace pour prendre des mesures correctives. Comme l'avion va se trouver à une altitude plus basse au MAP qu'il ne l'était avant d'arriver ou en arrivant au FAF, cela signifie que le fait de déclencher la procédure d'approche interrompue au MAP augmente la possibilité d'un échec de l'approche interrompue, le tout pouvant se terminer par un accident. L'interdiction d'approche va également réduire la fréquence

Over a six-year period from 1994 through 1999 inclusive, eight accidents have been identified by experienced Departmental personnel which might not have happened if the approach ban had been in place. Consequences of these accidents included: seven fatalities, 26 people who suffered injuries of varying degrees of severity, the loss of four aircraft, substantial damage to two aircraft, and minor damage to the other two aircraft<sup>12</sup>.

The largest number of crew and passengers at risk in a single occurrence was in the accident at Fredericton, N.B. on December 16, 1997. There were 42 people on board the aircraft at Fredericton, three crew members and 39 passengers. Of these 42, nine were seriously injured and required hospitalization while the remaining 33 suffered minor or no injuries. The aircraft was damaged beyond repair<sup>13</sup>. The cost of the accident at Fredericton included the loss of an aircraft valued at \$32,442,900 Canadian at the time<sup>14,15</sup> and at \$29,493,840 in 1999 Canadian dollars.

The remaining seven accidents involved:

- the loss of a twin-engine Piper Navajo Chieftain at Bathurst, N.B. in 1994 (two crew on board, no passengers, both crew killed and the aircraft destroyed);
- minor damage to a similar Navajo at Alma, Quebec in 1994 (no injuries or fatalities);
- the loss of an EMB-110P1 Bandeirante at Little Grand Rapids, Manitoba in 1997 (17 on board, four fatalities, 13 serious injuries and the aircraft destroyed);
- minor damage to a DHC-6-300 at Mary's Harbour, Nfld. in 1997 (no injuries or fatalities);
- substantial damage to a twin-engine Beech 60 Duke at Winnipeg, Manitoba in 1997 (three on board, one passenger suffered minor injuries);
- substantial damage to a Beech 1900 multi-engine turbo-prop at Saint-Augustin, Quebec in January 1999 (12 on board, no injuries or fatalities); and
- the loss of a Beech 1900 at Sept-Îles, Quebec in August 1999 (four on board, one fatality and one serious injury).

The total impact of this accident record over the six-year period was: seven fatalities, 26 individuals injured and \$37,904,411

à laquelle ont lieu des tentatives d'atterrissage alors que les références de la piste et de ses abords sont insuffisantes pour permettre à la manœuvre de se dérouler sans danger.

Au cours des six ans allant de 1994 à 1999 inclusivement, du personnel qualifié du ministère a identifié huit accidents qui auraient peut-être pu être évités si l'interdiction d'approche avait été en vigueur. Les conséquences de ces accidents sont les suivantes : sept personnes ont été tuées et 26 autres ont été blessées à des degrés divers, tandis que quatre aéronefs ont été détruits, deux ont été lourdement endommagés et deux autres ont subi de légers dommages<sup>12</sup>.

C'est au cours de l'accident survenu le 16 décembre 1997 à Fredericton (N.-B.) que le plus grand nombre de membres d'équipage et de passagers ont été mis en danger en une seule fois. Il y avait 42 personnes à bord de l'avion arrivant à Fredericton, à savoir trois membres d'équipage et 39 passagers. De ces 42 personnes, neuf ont été grièvement blessées au point de devoir être hospitalisées, tandis que les 33 autres ont été blessées légèrement ou s'en sont tirées indemnes. L'avion a été endommagé au point d'être irrécupérable<sup>13</sup>. Le coût de l'accident de Fredericton comprenait la perte d'un avion évalué à 32 442 900 dollars canadiens à ce moment-là<sup>14,15</sup> et à 29 493 840 dollars canadiens à leur valeur de 1999.

Voici quels ont été les sept autres accidents :

- perte d'un bimoteur Piper Navajo Chieftain à Bathurst (N.-B.) en 1994 (deux membres d'équipage à bord, aucun passager; les deux membres d'équipage ont été tués et l'avion a été détruit);
- légers dommages à un autre Navajo à Alma (Québec) en 1994 (aucun tué ni blessé);
- perte d'un EMB-110P1 Bandeirante à Little Grand Rapids (Manitoba) en 1997 (17 personnes à bord; quatre ont été tuées, 13 ont été grièvement blessées et l'avion a été détruit);
- légers dommages à un DHC-6-300 à Mary's Harbour (Terre-Neuve) en 1997 (aucun tué ni blessé);
- importants dommages à un bimoteur Beech 60 Duke à Winnipeg (Manitoba) en 1997 (trois personnes à bord; un passager a été légèrement blessé);
- importants dommages à un biturbopropulseur Beech 1900 à Saint-Augustin (Québec) en janvier 1999 (12 personnes à bord; aucun tué ni blessé);
- enfin, perte d'un Beech 1900 à Sept-Îles (Québec) en août 1999 (quatre personnes à bord; un tué et un blessé grave).

L'impact total des divers accidents survenus pendant cette période de six ans est donc le suivant : sept personnes tuées

<sup>12</sup> Since 1999 three recent occurrences have involved large transport category aircraft, fortunately with no loss of life: a First Air Boeing 737 veered off runway 12 at Edmonton International after an approach in freezing fog with visibility RVR 1,200 feet; a JetsGo MD-83 veered off runway 34 at Calgary and then conducted a missed approach in freezing fog with a visibility of RVR 1,400 feet, and a WestJet Boeing 737-7CT damaged a left wing on landing at Halifax in fog with visibility of RVR 1,200 feet

<sup>13</sup> *Ibid.*, p. 3

<sup>14</sup> "Business Airplanes", *Business and Commercial Aviation*, May 1999, p. 84

<sup>15</sup> The exchange rate for U.S./Canadian currency conversion as published by the Bank of Canada on August 14, 2000 was used for the conversion

<sup>12</sup> Depuis 1999, trois événements survenus récemment ont mis en cause de gros avions de la catégorie transport, mais fort heureusement, il n'y a eu aucune victime : un Boeing 737 de First Air est sorti sur le côté de la piste 12 à l'aéroport international d'Edmonton après une approche effectuée dans du brouillard givrant et par une visibilité donnant une RVR de 1 200 pieds; un MD-83 de JetsGo est sorti sur le côté de la piste 34 à Calgary et a fait une remise des gaz dans du brouillard givrant et par une visibilité donnant une RVR de 1 400 pieds; enfin, l'aile gauche d'un Boeing 737-7CT de WestJet a été endommagée à l'atterrissage à Halifax dans du brouillard et par une visibilité donnant une RVR de 1 200 pieds

<sup>13</sup> *Ibid.*, p. 3

<sup>14</sup> « Business Airplanes », *Business and Commercial Aviation*, mai 1999, p. 84

<sup>15</sup> Selon le taux de change servant à la conversion entre monnaies canadienne et américaine publié par la Banque du Canada le 14 août 2000

aircraft damage<sup>16</sup> in 1999 Canadian dollars. The potential avoidance of some or all of these losses would have been the benefit if an approach ban had been in place prior to 1994.

### Costs

The continuation of an approach in visibility reported to be less than that in which a successful landing can be expected to be completed may occasionally result in the discovery that the visibility is not as limiting as reported and a safe landing can be accomplished. The cost of the approach ban will be the foregone benefit from this opportunity.

If the landing cannot be accomplished, a missed approach procedure must be initiated and either a holding procedure and a second approach and attempted landing will be conducted or the flight will continue to an alternate destination at which a successful landing can be completed. The cost involved in the missed approach procedure will be either the cost of the fuel and time consumed during the hold and second approach (assuming the second approach results in a successful landing at the original destination) or the cost of the fuel, time and inconvenience for crew and passengers of proceeding to an alternate destination with the accompanying costs of travel from that location to the destination which was originally intended. Proceeding to an alternate destination is likely to incur higher costs than a successful second approach. Therefore, the cost of proceeding to an alternate will be used as a conservative means of estimating the costs which may be expected from the approach ban. The frequency with which such diversions may be necessary will also be estimated to allow a total cost estimate for all potential diversions as a result of the approach ban to be calculated.

Costs may also be incurred as a result of scheduling difficulties which result for the operating company from diverting their flight to an alternate destination. However, the poor weather conditions which led to the approach ban taking effect at the original destination would undoubtedly cause flight cancellations and delays resulting in similar scheduling difficulties. No attempt will be made in this analysis to evaluate the net effect of costs of scheduling difficulties arising from the approach ban versus flight cancellation/flight delay costs due to weather at the destination airport.

<sup>16</sup> The value of destroyed aircraft was obtained from "Used Airplanes", *Business and Commercial Aviation* for May 1994, p. 87 for the Piper Navajo Chieftain, for May 1997, p. 94 for the Beech 60 Duke and from "Business Airplanes", *Business and Commercial Aviation* for May 1999, p.60 for the Beech 1900. For the EMB-110P1 Bandeirante, the source was "Aircraft Types & Price Guidelines, 1997-98", *Lloyd's Aviation*, published by the Corporation of Lloyd's, London, Eng., p. 61. For values for aircraft which were damaged but not destroyed, U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, *Economic Values of Evaluation of Federal Aviation Administration Investment and Regulatory Programs*, Washington, D.C., October 1989, 80, NTIS, FAA-APO-89-10 was used

et 26 autres blessées, auxquelles il faut ajouter la somme de 37 904 411 dollars canadiens à leur valeur de 1999 pour les dommages subis par les avions<sup>16</sup>. La possibilité d'éviter en tout ou en partie ces pertes aurait constitué l'avantage qu'il aurait été possible de tirer, si une interdiction d'approche avait été en vigueur avant 1994.

### Coûts

La poursuite d'une approche par une visibilité signalée comme étant inférieure à celle à laquelle il est permis de s'attendre à ce que l'atterrissage soit possible peut, à l'occasion, se traduire par la découverte que la visibilité n'est finalement pas aussi faible que celle prévue et qu'un atterrissage peut être exécuté sans problème. Le coût de l'interdiction d'approche correspondra à l'avantage perdu résultant du fait de ne pas avoir saisi l'occasion d'atterrir.

Si l'atterrissage est impossible, une procédure d'approche interrompue doit être déclenchée, laquelle sera suivie soit d'une procédure d'attente et d'une seconde approche avec tentative d'atterrissage, soit de la poursuite du vol jusqu'à une destination de dégagement où il sera possible de faire un atterrissage en toute sécurité. Le coût découlant de la procédure d'approche interrompue sera soit le coût du carburant consommé pendant l'attente et la seconde approche (en supposant que la seconde approche se traduise par un atterrissage sans problème à la destination prévue initialement) ou le coût du carburant, le temps perdu et les inconvénients subis par l'équipage et les passagers dus au fait de se rendre à une destination de dégagement ainsi que les coûts connexes du voyage pour revenir de cet endroit jusqu'à la destination prévue initialement. Se rendre à une destination de dégagement entraînera probablement des coûts plus importants que le fait de réussir à se poser après une seconde approche. Par conséquent, le coût du vol à une destination de dégagement sera utilisé de façon conservatrice dans l'estimation des coûts devant éventuellement découler de l'interdiction d'approche qui est proposée ici. La fréquence à laquelle de tels détournements risquent de s'avérer nécessaires sera elle aussi estimée afin de permettre le calcul d'une estimation du coût total de tous les détournements possibles résultant de la présente proposition.

Des coûts peuvent également être encourus à la suite de difficultés rencontrées par l'entreprise au sujet de la programmation des vols après le détournement d'un de ses appareils vers une destination de dégagement. Toutefois, les mauvaises conditions météorologiques qui ont mené à l'entrée en vigueur de l'interdiction d'approche à la destination prévue initialement causeront sans aucun doute des annulations de vols et des retards qui auront des effets similaires sur la programmation des vols. Il n'y aura donc, dans la présente analyse, aucune tentative visant à évaluer les effets nets des coûts inhérents aux difficultés de programmation des vols découlant de l'interdiction d'approche par rapport aux coûts des annulations de vols ou des retards dans les vols résultant des conditions météorologiques à l'aéroport de destination.

<sup>16</sup> La valeur des avions détruits a été tirée de « Used Airplanes », *Business and Commercial Aviation*, mai 1994, p. 87 pour le Piper Navajo Chieftain, et mai 1997, p. 94 pour le Beech 60 Duke; de « Business Airplanes », *Business and Commercial Aviation*, mai 1999, p. 60 pour le Beech 1900. Dans le cas de l'EMB-110P1 Bandeirante, la source a été « Aircraft Types & Price Guidelines », 1997-98 », *Lloyd's Aviation*, publié par The Corporation of Lloyd's, Londres (Angleterre), p. 61. Pour la valeur des aéronefs endommagés mais non détruits, la source est : U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, *Economic Values of Evaluation of Federal Aviation Administration Investment and Regulatory Programs*, Washington (D.C.), octobre 1989, 80, NTIS, FAA-APO-89-10

Estimated Representative Cost of a Diversion

The cost of a diversion is dependent on the aircraft size (the number of crew and passengers who must be accommodated and returned to their original destination when weather permits) and the distance of the alternate from the original destination. The size of aircraft and number of passengers on board, in aeroplanes affected by this amendment, will vary significantly from large jet aircraft which can transport hundreds of passengers at a time to much smaller aircraft carrying nine or fewer passengers per trip.

The number of passengers and crew on board and the distance to the available alternate for the accident at Fredericton will be used to develop an estimated cost of a diversion as part of the calculations for the estimated total costs of the approach ban. The CL-600 which was involved in the Fredericton accident can transport approximately the median number of passengers which may be carried by those aircraft which will be affected by the approach ban. Therefore, the number of passengers on board the Fredericton flight will be used to estimate the costs, when a diversion is necessary, of meals, overnight accommodation and a return flight to the original destination.

The cost of the flight to the alternate and the return to the original destination is an important component of the cost of a diversion. Since the alternate for the Fredericton occurrence flight was Saint John, N.B. which is only 52 statute miles (45 nautical miles) from Fredericton, the choice of this occurrence as the basis for quantification of potential costs of diversions may seem to introduce an untypically low cost. To allow for this, two diversion cost estimates have been developed. One estimate is based on the cost of a return flight from Fredericton to Saint John and back. The second is based on a doubling of that return flight cost. On the whole, the use of the Fredericton accident to calculate a representative diversion cost in quantifying the impact of this amendment is not likely to significantly either overestimate or underestimate such costs for the Canadian commercial aviation industry.

An estimate has been made of the cost of overnight accommodation, meals and a return flight to Fredericton, if a diversion to Saint John rather than the attempt to land at Fredericton had been made. The single occupancy rate for hotels in Saint John during September-December of 1999 which was used for the estimate was \$76.00 for a regular room<sup>17</sup>. Therefore, the cost for overnight accommodation for the 42 aircraft occupants (of whom 2 were infants who would share the room of the accompanying parent) would have been \$3,040.00. A composite meal and incidental allowance including three meals and incidental expenses was \$53.70 per person<sup>18</sup>. Including the 2 infants in this calculation resulted in an estimate of meal costs for a diversion to Saint John of \$2,255.40. A return fare for one adult on an Air Canada flight from Fredericton to Saint John and back<sup>19</sup> would have cost \$101.00 excluding taxes. For the 37 adult passengers on board this flight, the cost of diversion to Saint John and return the next

Estimation du coût représentatif d'un déroutement

Le coût d'un déroutement est fonction de la taille de l'aéronef (autrement dit du nombre de membres d'équipage et de passagers dont il faut s'occuper et qu'il faut ramener à leur destination originale lorsque les conditions météorologiques le permettent) ainsi que de la distance entre la destination de dégagement et la destination prévue initialement. Pour ce qui est des avions concernés par la présente modification, leur taille ainsi que le nombre de passagers à bord vont grandement varier, allant des gros appareils à réaction pouvant transporter plusieurs centaines de passagers à la fois jusqu'à des appareils beaucoup plus petits transportant au plus neuf passagers pendant un vol.

Le nombre de passagers et de membres d'équipage à bord ainsi que la distance jusqu'à la destination de dégagement prévue dans l'accident de Fredericton vont servir à élaborer un coût de déroutement dans le cadre des calculs des coûts totaux estimés de l'interdiction d'approche. Le CL-600 impliqué dans l'accident de Fredericton peut transporter approximativement le nombre médian de passagers qui peuvent se trouver à bord des aéronefs visés par l'interdiction d'approche. Par conséquent, le nombre de passagers à bord de l'avion du vol vers Fredericton va servir à estimer les coûts, si un déroutement s'avère nécessaire, des repas, de l'hébergement pendant une nuit et du vol de retour vers la destination originale.

Le coût du vol vers une destination de dégagement et le retour jusqu'à la destination prévue initialement constituent un composant important du coût d'un déroutement. Comme, dans le cas du vol vers Fredericton dont il est question ici, la destination de dégagement était Saint-Jean (N.-B.), situé à seulement 52 milles terrestres (45 milles marins) de Fredericton, il se pourrait que le choix de cette distance comme base pour quantifier les coûts potentiels des déroutements fasse apparaître un coût anormalement bas. Pour tenir compte de ce fait, deux coûts de déroutement estimés ont été préparés. Le premier se base sur le coût d'un vol aller et retour entre Fredericton et Saint-Jean. Le second fait appel au double du coût de ce vol aller et retour. Globalement, le recours à l'accident de Fredericton dans le but de calculer un coût représentatif de déroutement servant à quantifier l'impact de la présente modification ne devrait probablement ni trop surestimer ni trop sous-estimer de tels coûts pour le milieu de l'aviation commerciale canadienne.

Une estimation du coût a été préparée, laquelle englobe une nuit d'hôtel, les repas et un vol aller et retour vers et depuis Fredericton, s'il y avait eu déroutement vers Saint-Jean plutôt que tentative d'atterrissage à Fredericton. Le prix d'une chambre d'hôtel en occupation simple à Saint-Jean entre septembre et décembre 1999 qui a servi au calcul de l'estimation était de 76,00 \$ pour une chambre de catégorie standard<sup>17</sup>. Par conséquent, le coût de l'hébergement pendant une nuit des 42 occupants de l'avion (dont 2 enfants en bas âge partageant la chambre avec le parent accompagnateur) aurait dû s'élever à 3 040,00 \$. L'allocation combinée de repas et de faux frais comprenant trois repas et les frais accessoires était de 53,70 \$ par personne<sup>18</sup>. Par conséquent, le calcul a donné, les 2 enfants en bas âge compris, une estimation du coût des repas de 2 255,40 \$ en cas de déroutement vers Saint-Jean. Un billet aller et retour pour un adulte sur le vol d'Air Canada entre Fredericton et Saint-Jean<sup>19</sup> aurait dû coûter 101,00 \$,

<sup>17</sup> Public Works and Government Services Canada, *Hotel Directory 1999*

<sup>18</sup> Federal Government travel allowance for employees in October 1999

<sup>19</sup> Air Canada Website, August 2000

<sup>17</sup> Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, *Répertoire des hôtels 1999*

<sup>18</sup> Indemnité de déplacement accordé par le Gouvernement fédéral à ses employés en octobre 1999

<sup>19</sup> Site Web d'Air Canada, août 2000

morning to Fredericton would have been \$3,737.00. If the flight crew had discontinued the approach and diverted to Saint John, the total cost of overnight accommodation and a return flight the next morning has been estimated as \$9,032.40.

In the above comparison, the short distance between Saint John and Fredericton resulted in a relatively low cost for the return flight from Fredericton to Saint John and back. This flight was 41% of the total estimated diversion cost of \$9,032.40. An alternative set of diversion cost estimates has been included using the same costs for lodging and meals as for the Fredericton accident and a flight cost for the diversion of double that in the above estimate. This second diversion cost has been estimated at \$12,769.40.

The above estimates are summarized in the following Table VII.

**Table VII**

Type of Cost	Number of Individuals Incurring Cost	Estimated Total per Item
Overnight accommodation @ \$76.00 per room	40 individuals (not including infants)	\$3,040.00
Three meals and incidental expenses @ \$53.70	42 individuals (includes infants)	\$2,255.40
Return fare from Fredericton to Saint John and back @ \$101.00 excluding taxes	37 adult passengers	\$3,737.00
<u>Total estimated cost of diversion using above values</u>		<u>\$9,032.40</u>
Alternative estimate for return fare to diversion site and return to original destination @ \$202.00		\$7,474.00
<u>Alternative total estimated cost of diversion using alternative return fare cost</u>		<u>\$12,769.40</u>

Estimated Frequency of Diversions

For the total impact upon the economy, the frequency with which diversions may occur must be considered as part of the analysis. In estimating the frequency of diversions which may be necessary as a result of the implementation of the approach ban certain assumptions were made.

Under the pre-amendment regulatory regime:

- (1) If there were a precision approach at the airport, that approach would be used when weather minima precluded a

taxes non incluses. Cela signifie que, pour les 37 passagers adultes à bord de l'avion, il en aurait coûté 3 737,00 \$ pour le vol de détournement vers Saint-Jean et le vol de retour le lendemain matin vers Fredericton. Si l'équipage de conduite avait interrompu l'approche et s'était détourné vers Saint-Jean, le coût total estimé de l'hébergement pendant une nuit et du vol de retour le lendemain matin se serait élevé à 9 032,40 \$.

Dans le calcul présenté ci-dessus, la faible distance séparant Saint-Jean de Fredericton s'est traduite par un coût relativement faible du vol aller et retour entre Fredericton et Saint-Jean. Ce vol constituait 41 pour cent du coût total estimé du détournement s'élevant à 9 032,40 \$. Un autre ensemble d'estimations du coût du détournement a été inclus, lequel utilise les mêmes coûts d'hébergement et de repas que dans l'accident de Fredericton, mais fait appel à un coût du vol de détournement égal au double de celui estimé plus haut. Ce second coût de détournement a été estimé à 12 769,40 \$.

Les estimations mentionnées plus haut sont résumées dans le tableau VII qui suit.

**Tableau VII**

Type de coût	Nombre de personnes pour les coûts encourus	Estimation totale des coûts par article
Hébergement pour une nuit (76,00 \$ la chambre)	40 personnes (enfants en bas âge exclus)	3 040,00 \$
Trois repas et faux frais (53,70 \$ par personne)	42 personnes (enfants en bas âge inclus)	2 255,40 \$
Tarif aller et retour entre Fredericton et Saint-Jean (101,00 \$ par personne, taxes non incluses)	37 passagers adultes	3 737,00 \$
<u>Estimation du coût total du dégagement à partir des chiffres indiqués ci-dessus</u>		<u>9 032,40 \$</u>
Autre estimation proposée pour le coût du trajet aller et retour entre la destination originale et le terrain de dégagement (202,00 \$)		7 474,00 \$
<u>Autre estimation du coût total du détournement à partir de l'autre coût utilisé pour l'aller et retour</u>		<u>12 769,40 \$</u>

Estimation de la fréquence des détournements

Pour connaître l'impact total sur l'économie, il faut tenir compte dans la présente analyse de la fréquence des éventuels détournements. Certaines hypothèses ont été retenues pour estimer la fréquence des détournements susceptibles de se produire à la suite de l'entrée en vigueur de l'interdiction d'approche.

En vertu du régime réglementaire antérieur à la modification :

- (1) S'il existait une approche de précision à l'aéroport, cette approche aurait servi si les minimums météorologiques



non-precision approach. (That is, although the into-wind runway would be the preferred runway, if that runway did not have a precision approach and if visibility were less than that approved for the approach on the into-wind runway, a precision approach with a landing on an out-of-wind runway, at the same airport, would be undertaken. This assumption takes into account the type of weather conditions which produce long-term poor visibility conditions and the considerations for approach siting which, generally, result in precision approaches being located on those runways which are into-wind under conditions of long-term, extremely poor visibility.)

(2) In 90% of the attempted approaches in low visibility the approach would have been continued at least up to the MAP.

(3) There was no change in the frequency of IFR movements at an airport as a result of low visibility. For example, if the visibility at an airport were less than 3/8 of a mile, 2% of the time, then 2% of IFR movements at that airport would have been conducted in visibility of less than 3/8 of a mile.

A successful approach would conclude with visual contact and a safe landing. An unsuccessful approach would imply continuation up to the MAP and (when visual contact could not be established) the attempt to land would have been abandoned and a diversion to an alternate would take place. The frequency with which such attempted approaches in visibility below that of the approach ban resulted in successful landings is unknown. Therefore, three possibilities were estimated: (a) 25% of the approaches were successful, (b) 50% of the approaches were successful, and (c) 75% of the approaches were successful.

A summary of data, showing the frequency with which visibility was reported as being less than a given value, had been prepared by Environment Canada for the Study Group on Regulations Respecting the Approach Ban<sup>20</sup>. This summary was used, in developing the benefit-cost analysis, to estimate the frequency with which the approach ban would take effect. The data covered 18 sites over a 24-month period. Three of those 18 sites (Iqaluit, Yellowknife and Whitehorse) are located north of 60. Because of the difference in the application of the approach ban north of 60 and south of 60, separate analyses have been undertaken for airports north of 60 and for those south of 60. The north of 60 analysis follows in this RIAS.

The number of IFR itinerant aircraft movements<sup>21</sup> was used to calculate the number of IFR approaches at each site. For airports south of the 60th parallel of latitude north, 87.7% of IFR approaches are CAT I precision approaches conducted at runways with RVR available, 4.11% are CAT I precision approaches conducted at runways without RVR available, and the remaining 8.19% are non-precision approaches.

empêchaient toute approche de non-précision. (Autrement dit, si la piste dans le vent était la piste préférentielle, que cette piste ne fût pas desservie par une approche de précision et que la visibilité fût inférieure à celle approuvée pour l'approche de la piste dans le vent, une approche de précision avec atterrissage sur une piste autre que celle dans le vent aurait été entreprise à ce même aéroport. Cette hypothèse tient compte du type de conditions météorologiques produisant une situation de visibilité réduite à long terme ainsi que de l'emplacement des approches qui, en général, fait que les approches desservent les pistes qui sont orientées face au vent dans les situations de visibilité très réduite à long terme.)

(2) Dans 90 pour cent des tentatives d'approche par faible visibilité, l'approche se serait poursuivie au moins jusqu'au MAP.

(3) Il n'y avait aucun changement dans la fréquence des vols IFR à un aéroport à la suite d'une situation de faible visibilité. Par exemple, si la visibilité à un aéroport était inférieure à 3/8 de mille pendant 2 pour cent du temps, alors 2 pour cent des mouvements à cet aéroport devaient avoir lieu par une visibilité inférieure à 3/8 de mille.

Une approche réussie allait se terminer par un contact visuel et un atterrissage en toute sécurité. Une approche qui n'était pas réussie allait impliquer la poursuite du vol jusqu'au MAP, puis (s'il était impossible d'établir le contact visuel) la tentative d'atterrissage allait être abandonnée, ce qui signifiait déroutement jusqu'à un terrain de dégagement. On ne connaît pas la fréquence à laquelle de telles tentatives d'approche par une visibilité inférieure à celle de l'interdiction d'approche proposée se terminaient par des atterrissages réussis. Par conséquent, trois possibilités faisaient l'objet d'une estimation : a) 75 pour cent des approches étaient réussies, b) 50 pour cent des approches étaient réussies, et c) 25 pour cent des approches étaient réussies.

Un résumé des données montrant la fréquence à laquelle la visibilité a été communiquée comme étant inférieure à une valeur donnée, a été préparé par Environnement Canada pour le compte du Groupe d'étude sur la réglementation relative à l'interdiction d'approche<sup>20</sup>. Ce résumé a servi, dans la préparation de l'analyse des avantages et des coûts, à estimer la fréquence selon laquelle l'interdiction d'approche serait mise en œuvre. Les données couvraient 18 emplacements sur une période de 24 mois. Trois de ces 18 emplacements (Iqaluit, Yellowknife et Whitehorse) se trouvent au nord du 60<sup>e</sup> parallèle. Compte tenu de la différence d'application de l'interdiction d'approche entre le nord et le sud du 60<sup>e</sup> parallèle, des analyses distinctes ont été effectuées pour les aéroports situés au nord du 60<sup>e</sup> parallèle et pour ceux situés au sud du 60<sup>e</sup> parallèle. L'analyse concernant les aéroports situés au nord du 60<sup>e</sup> parallèle se trouve plus loin dans le présent RÉIR.

Le nombre de mouvements d'aéronefs IFR itinérants<sup>21</sup> a servi à calculer le nombre d'approches IFR à chaque emplacement. Dans le cas des aéroports situés au sud du 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord, 87,7 % des approches IFR sont des approches de précision CAT I vers des pistes disposant d'une RVR, 4,11 % sont des approches de précision CAT I vers des pistes ne disposant pas d'une RVR et les 8,19 % restants sont des approches de non-précision.

<sup>20</sup> This Study Group was a Transport Canada/Industry study group formed at the direction of the CARC

<sup>21</sup> *Aircraft Movement Statistics, Annual Report 1999*, Aviation Statistics Centre, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Tables 4 and 11 (TP577)

<sup>20</sup> Ce groupe était un groupe d'étude mixte de Transports Canada et de l'industrie constitué sous l'égide du CRAC

<sup>21</sup> *Statistiques relatives aux mouvements des aéronefs, Rapport annuel 1999*, Centre des statistiques de l'aviation, Statistiques Canada, Ottawa (Ontario), tableaux 4 et 11 (TP577)

Cost Impact Comparison Between Simplified Approach Ban and Approach Ban as pre-published in the *Canada Gazette*, Part I.

For precision approaches to runways with RVR available, the proposed approach ban as pre-published in the *Canada Gazette*, Part I imposed negligible increased likelihood of diversions and, therefore, negligible additional costs for users of those approaches. This situation remains unchanged for the approach ban based on the design advisory visibility. The previously proposed approach ban for precision approaches for an air operator without an operations specification permitting a lower approach ban was RVR or runway visibility of 1,800 feet or ground visibility of 3/8 of a mile. With the approach ban based on approximately 75% of the design advisory visibility for CAT I precision approaches of RVR 2,600 feet or ground visibility of 1/2 of a mile (the usual design advisory visibility for CAT I precision approaches), the approach ban for an air operator without an operations specification for a lower approach ban will be when reported visibility is less than RVR 1,600 feet or ground visibility of 3/8 of a mile (as shown in the table in section 700.10 of the CARs). The difference in the approach ban based on an RVR report of 200 feet will provide a small advantage to these air operators and, hence, a small cost reduction the effects of which have not been estimated in this RIAS.

At a CAT I precision approach with a design advisory visibility of 1/2 of a mile to a runway with no RVR report, for air operators using the approach ban of 75% of the CAP advisory visibility, the approach ban will take effect when reported visibility is less than 3/8 of a mile as it would have been with the proposed approach ban as pre-published. There will be no increased likelihood of diversions and, therefore, no cost changes from the new approach ban as compared to the pre-published one for these air operators.

However, for non-precision approaches, air operators will face a different approach ban structure and, therefore, a different cost structure from that resulting from the pre-published approach ban. The pre-published approach ban for those air operators without operations specifications permitting the lower ban, would have been RVR or runway visibility of 4,000 feet, or ground visibility less than the greater of 3/4 of a mile or one-half the advisory visibility in the CAP. The new approach ban based on 75% of the design advisory visibility as shown in the CAP will impose an approach ban for non-precision approaches which will range from reported visibility values of less than RVR or runway visibility of 4,000 feet or ground visibility of 3/4 of a mile (for those non-precision approaches with CAP advisory visibility of RVR 5,000 feet or of one mile) to ground visibility of 2 1/4 miles (for those non-precision approaches with CAP advisory visibility of three miles).

Comparaison de l'impact des coûts entre l'interdiction d'approche simplifiée et l'interdiction d'approche ayant fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I.

Dans le cas des approches de précision vers des pistes disposant d'une RVR, l'interdiction d'approche proposée ayant fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I imposait une infime augmentation de la probabilité des détournements et se traduisait donc par des coûts additionnels négligeables pour les utilisateurs de ces approches. La situation demeure inchangée avec l'interdiction d'approche basée sur la visibilité recommandée à la conception. L'interdiction d'approche anciennement proposée visant les approches de précision effectuées par un exploitant aérien n'ayant pas de spécification d'exploitation permettant une interdiction d'approche à des valeurs plus faibles, prévoyait une RVR ou une visibilité sur la piste de 1 800 pieds ou une visibilité au sol de 3/8 de mille. Avec une interdiction d'approche basée sur quelque 75 % de la visibilité recommandée à la conception pour des approches de précision CAT I, à savoir une RVR de 2 600 pieds ou une visibilité au sol de 1/2 mille (la visibilité normalement recommandée à la conception dans le cas des approches CAT I), l'interdiction d'approche d'un exploitant aérien n'ayant pas de spécification d'exploitation permettant une interdiction d'approche à des valeurs plus faibles sera en vigueur par une visibilité signalée inférieure à une RVR de 1 600 pieds ou à une visibilité au sol de 3/8 de mille (comme le montre le tableau de l'article 700.10 du RAC). La différence de 200 pieds pour une interdiction d'approche basée sur le signalé d'une RVR va donner un léger avantage aux exploitants aériens concernés et va donc entraîner une légère diminution des coûts dont les effets n'ont pas été estimés dans le RÉIR.

Dans le cas d'une approche de précision CAT I ayant une visibilité recommandée à la conception de 1/2 mille vers une piste ne disposant pas de RVR, pour les exploitants aériens utilisant l'interdiction d'approche fondée sur 75 % de la visibilité recommandée dans le CAP, l'interdiction d'approche entrera en vigueur par une visibilité signalée inférieure à 3/8 de mille, comme cela aurait été le cas avec l'interdiction d'approche ayant fait l'objet d'une publication au préalable. Pour ces exploitants aériens, il n'y aura aucune augmentation de la probabilité des détournements et, par conséquent, aucune différence dans les coûts entre la nouvelle interdiction d'approche et celle ayant fait l'objet d'une publication au préalable.

Toutefois, dans le cas des approches de non-précision, les exploitants aériens vont être confrontés à une structure différente des interdictions d'approche et, donc à des coûts différents par rapport à ceux qui découlaient de l'interdiction d'approche ayant fait l'objet d'une publication au préalable. Pour les exploitants aériens n'ayant pas de spécifications d'exploitation permettant une interdiction d'approche à des valeurs moins élevées, l'interdiction d'approche ayant fait l'objet d'une publication au préalable serait entrée en vigueur à une RVR ou à une visibilité sur la piste de 4 000 pieds ou à une visibilité au sol inférieure à 3/4 de mille ou à la moitié de la visibilité recommandée dans le CAP. La nouvelle interdiction d'approche fondée sur 75 % de la visibilité recommandée à la conception qui apparaît dans le CAP va imposer une interdiction d'approche de non-précision dans une gamme de valeurs de visibilité signalée allant d'une RVR ou d'une visibilité sur la piste inférieure à 4 000 pieds ou d'une visibilité au sol inférieure à 3/4 de mille (dans le cas des approches de non-précision dont la visibilité recommandée dans le CAP se chiffre à une RVR de 5 000 pieds ou 1 mille) jusqu'à une visibilité au sol

In estimating the cost effects upon users of non-precision approaches of the approach ban as a factor of the advisory visibility value shown in the CAP (and in the table included in section 700.10) it was necessary to estimate the frequency of diversions which could be associated with an approach ban for each quarter-mile interval between one mile and three miles, i.e. for each of nine possible design advisory visibility values as shown in the CAP. It was assumed that the frequency with which an approach with a given advisory visibility occurred out of the total of non-precision approaches represented the frequency with which an approach with that advisory visibility was attempted. For example, 23% of non-precision approaches have advisory visibility of one mile. Therefore, it was assumed that 23% of all non-precision approaches conducted are approaches with advisory visibility of one mile.

In tabulating the frequency with which each design advisory visibility value for a non-precision approach occurs, the following conditions were imposed:

- (1) sites north of 60 were excluded;
- (2) the approach with the lowest non-precision approach advisory visibility at an airport was selected; and
- (3) where several aircraft categories with different advisory visibility for each category were shown, the visibility associated with category B aircraft was used<sup>22</sup>.

The weather data as prepared for the Study Group was used to estimate the frequency with which poor visibility conditions would impose an approach ban at each quarter-mile interval between one and three miles. This estimate was made for both the approach ban using a factor of the design advisory visibility value and for that formulated in the *Canada Gazette*, Part I. IFR itinerant movement data as used in the estimates for the *Canada Gazette*, Part I, in conjunction with the percentage of non-precision approaches with each design advisory visibility were used to estimate the change in costs from the pre-published approach ban which would be incurred by the simplified approach ban based on the design advisory visibility.

The two sets of estimated costs per diversion were retained from the benefit-cost analysis presented in the *Canada Gazette*, Part I to keep the analyses for the two formulations of an approach ban as comparable as possible.

#### Estimated Total Costs of Diversions

The estimated costs for non-precision approaches for the simplified approach ban based on the design advisory visibility were combined with the corrected estimated costs for precision approaches as calculated for the *Canada Gazette*, Part I (which did not change significantly between the two formulations of an approach ban) to provide a revised estimated total cost of a

<sup>22</sup> The aircraft categories shown in the CAP are based on the manoeuvring speed of an aircraft. The higher the manoeuvring speed the less time will be available to identify the necessary runway environment visual references and the higher the design visibility criteria must be. Category B aircraft are representative of those aircraft commonly using non-precision approaches

de 2 1/4 milles (dans le cas des approches de non-précision dont la visibilité recommandée dans le CAP se chiffre à 3 milles).

Pour estimer les effets sur les coûts ressentis par les utilisateurs des approches de non-précision dans le cadre de l'interdiction d'approche comme facteur du chiffre de la visibilité recommandée dans le CAP (et dans le tableau inclus à l'article 700.10), il a été nécessaire d'estimer la fréquence des déroutements pouvant avoir un lien avec l'interdiction d'approche à chaque intervalle d'un quart de mille entre un et trois milles, autrement dit pour les neuf visibilités recommandées à la conception figurant dans le CAP. Il a été pris comme hypothèse que la fréquence selon laquelle une approche ayant une visibilité recommandée donnée se produisait parmi toutes les approches de non-précision correspondait à la fréquence selon laquelle une approche ayant une telle visibilité recommandée était tentée. Par exemple, 23 % des approches de non-précision ont une visibilité recommandée de 1 mille. Par conséquent, il a été pris comme hypothèse que 23 % de toutes les approches de non-précision effectuées sont des approches ayant une visibilité recommandée de 1 mille.

Pour calculer la fréquence de chaque visibilité recommandée à la conception associée à une approche de non-précision, les conditions suivantes ont été imposées :

- (1) les emplacements situés au nord du 60<sup>e</sup> parallèle ont été exclus;
- (2) c'est l'approche ayant la visibilité recommandée la plus basse pour une approche de non-précision à un aéroport qui a été choisie;
- (3) en présence de plusieurs catégories d'aéronefs ayant différentes visibilités recommandées, c'est la visibilité associée à la catégorie B qui a été retenue<sup>22</sup>.

Les données météorologiques préparées par le Groupe d'étude ont servi à estimer la fréquence selon laquelle des conditions de mauvaise visibilité allaient imposer une interdiction d'approche, estimation faite à des intervalles d'un quart de mille entre un et trois milles. Cette estimation a été faite tant pour l'interdiction d'approche utilisant un coefficient de la visibilité recommandée à la conception que pour celle formulée dans la *Gazette du Canada* Partie I. Les données des aéronefs IFR itinérants ont servi dans l'estimation figurant dans la *Gazette du Canada* Partie I, de concert avec les pourcentages des approches de non-précision ayant chacune des visibilités recommandées à la conception, afin d'estimer, par rapport à l'interdiction d'approche ayant fait l'objet d'une publication préalable, les changements dans les coûts découlant de l'interdiction d'approche simplifiée basée sur la visibilité recommandée à la conception.

Deux ensembles de coûts estimés par déroutement ont été retenus de l'analyse des avantages et des coûts présentés dans la *Gazette du Canada* Partie I, le but étant de pouvoir comparer au mieux l'analyse entre les deux formulations de l'interdiction d'approche.

#### Estimation des coûts totaux des déroutements

Les coûts estimés des approches de non-précision découlant de l'interdiction d'approche simplifiée basée sur la visibilité recommandée à la conception ont été combinés aux coûts estimés corrigés des approches de précision correspondant aux calculs destinés dans la *Gazette du Canada* Partie I (ce qui ne changeait pas beaucoup entre les deux formulations de l'interdiction

<sup>22</sup> Les catégories d'aéronefs figurant dans le CAP se basent sur la vitesse de manœuvre d'un aéronef. Plus cette vitesse est élevée, moins il y a de temps pour identifier les repères visuels de la piste et plus les critères de visibilité prévus à la conception doivent être élevés. La catégorie B est représentative des aéronefs effectuant généralement des approches de non-précision

simplified approach ban based on the design advisory visibility. This estimated total cost of the simplified approach ban has been compared with the corrected estimated total cost of the approach ban as pre-published in the *Canada Gazette*, Part I.

The following methodology, which reproduces that used in the *Canada Gazette*, Part I for ease of comparison, was used to estimate the total costs of diversions which would be necessary with the introduction of the simplified approach ban. The systemwide estimated cost was provided for each of the three possibilities of success (25%, 50%, or 75%), for each type of approach (precision or non-precision) for each of the two estimated diversion costs. Assuming that if a precision approach is available for any runway at a site, the precision approach will be used, under visibility conditions which would otherwise preclude a successful non-precision approach, the costs estimated for each type of approach were combined using the following weighting factors for the frequency with which each type of approach was attempted: 87.7% CAT I precision approaches currently having RVR available and, therefore, negligible approach ban change and negligible cost increase; 4.11% CAT I precision approaches with no RVR and 8.19% non-precision approaches. The present value for a six-year period was calculated for each of the cost estimates to provide a comparison with the six-year period over which accident occurrence information had been obtained. The resulting estimates are summarized in Table VIII following. These estimates have been corrected to eliminate the calculation error drawn to our attention by the authors of the commissioned study referred to earlier.

The following Table shows the corrected estimated costs from the *Canada Gazette*, Part I as compared to those from the simplified approach ban based on the design advisory visibility.

d'approche) afin de donner une estimation des coûts totaux révisés de l'interdiction d'approche simplifiée basée sur la visibilité recommandée à la conception. L'estimation des coûts totaux de l'interdiction d'approche simplifiée a été comparée avec l'estimation des coûts totaux révisés de l'interdiction d'approche ayant fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I.

La méthodologie suivante, qui reproduit celle utilisée dans la *Gazette du Canada* Partie I afin de faciliter la comparaison, a servi à estimer les coûts totaux de déroutement pouvant s'avérer nécessaires à la suite de l'introduction de l'interdiction d'approche simplifiée. Ce coût estimé à la grandeur du système a été donné pour chacune des trois possibilités de réussite supposées (75, 50 ou 25 pour cent), pour chaque type d'approche (de précision ou de non-précision) et pour chacun des deux coûts de déroutement estimés. En prenant comme hypothèse que, si une approche de précision était possible pour chaque piste d'emplacement donné, c'est l'approche de précision qui allait être utilisée dans des conditions de visibilité qui n'auraient pas autrement permis de mener à bien une approche de non-précision, les coûts estimés de chaque type d'approche ont été combinés en prenant les facteurs de pondération suivants correspondant à la fréquence des tentatives de chaque type d'approche : 87,7 pour cent d'approches de précision CAT I disposant actuellement d'une RVR, d'où un effet négligeable de l'interdiction d'approche et une augmentation des coûts négligeable; 4,11 pour cent d'approches de précision CAT I sans RVR et 8,19 pour cent d'approches de non-précision. La valeur actuelle sur une période de six ans a été calculée pour chacun des coûts estimés afin de permettre une comparaison avec la période de six ans pour laquelle des renseignements sur les accidents ont été obtenus. Les estimations calculées sont résumées dans le tableau VIII, ci-dessous. Ces estimations ont été corrigées afin d'éliminer l'erreur de calcul portée à notre attention par les auteurs de l'étude indépendante mentionnée plus haut.

Le tableau qui suit permet de comparer les estimations corrigées tirées dans la *Gazette du Canada* Partie I avec celles de l'interdiction d'approche simplifiée basée sur la visibilité recommandée à la conception.

**Table VIII**

<b>Estimated Weighted Costs of Total Diversions Incurred with Implementation of Approach Ban</b> (weighting factors were 87.7% CAT I precision approaches with RVR, negligible approach ban change and negligible cost increase, 4.11% CAT I precision approaches with no RVR, and 8.19% non-precision approaches)				
Present Value over 6-year Period				
	Corrected Estimated Costs pre-published in the <i>Canada Gazette</i> , Part I		Estimated Costs of simplified approach ban based on the design advisory visibility	
<b>Estimated Cost of One Diversion</b>	<b>\$9,032.40</b>	<b>\$12,769.40</b>	<b>\$9,032.40</b>	<b>\$12,769.40</b>
<u>Assumption: 25% of approaches required to be discontinued under the approach ban would have been successful under the pre-amendment regime.</u>				
Estimated costs for precision and non-precision approaches	\$23,076,529.84	\$32,624,046.78	\$36,343,685.64	\$51,380,259.88
<u>Assumption: 50% of approaches required to be discontinued under the approach ban would have been successful under the pre-amendment regime.</u>				
Estimated costs for precision and non-precision approaches	\$46,153,059.68	\$65,248,093.56	\$72,687,371.28	\$102,760,519.81
<u>Assumption: 75% of approaches required to be discontinued under the approach ban would have been successful under the pre-amendment regime.</u>				
Estimated costs for precision and non-precision approaches	\$69,229,589.52	\$97,872,140.33	\$109,031,056.92	\$154,140,779.68

**Tableau VIII**

<b>Pondération des coûts estimés du nombre total de déroutements inhérents à la mise en œuvre de l'interdiction d'approche proposée</b>				
(facteurs de pondération : 87,7 % d'approches de précision CAT I disposant actuellement d'une RVR, d'où un effet négligeable de l'interdiction d'approche et une augmentation des coûts négligeable; 4,11 % d'approches de précision CAT I sans RVR et 8,19 % d'approches de non-précision)				
Valeur actuelle sur une période de 6 ans				
	Coûts estimés corrigés tirés dans la <i>Gazette du Canada</i> Partie I		Coûts estimés corrigés de l'interdiction d'approche simplifiée basée sur la visibilité recommandée à la conception	
<b>Coût estimé d'un déroutement</b>	<b>9 032,40 \$</b>	<b>12 769,40 \$</b>	<b>9 032,40 \$</b>	<b>12 769,40 \$</b>
<u>Hypothèse : 25 % des approches devant être interrompues en vertu de l'interdiction d'approche proposée auraient été menées à bien en vertu du régime antérieur à la modification.</u>				
Coûts estimés des approches de précision et de non-précision	23 076 529,84 \$	32 624 046,78 \$	36 343 685,64 \$	51 380 259,88 \$
<u>Hypothèse : 50 % des approches devant être interrompues en vertu de l'interdiction d'approche proposée auraient été menées à bien en vertu du régime antérieur à la modification.</u>				
Coûts estimés des approches de précision et de non-précision	46 153 059,68 \$	65 248 093,56 \$	72 687 371,28 \$	102 760 519,81 \$
<u>Hypothèse : 75 % des approches devant être interrompues en vertu de l'interdiction d'approche proposée auraient été menées à bien en vertu du régime antérieur à la modification.</u>				
Coûts estimés des approches de précision et de non-précision	69 229 589,52 \$	97 872 140,33 \$	109 031 056,92 \$	154 140 779,68 \$

### **Benefit-Cost Analysis for Relief from Approach Ban Provisions for Airports North of 60**

After consideration of the comments received following pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I, Departmental officials decided to review the benefit-cost analysis with the aim of examining the consequences of the application of the approach ban at airports north of 60 separately from those at Canadian airports south of that latitude.

Data for airports north of 60 comparable to that available for airports south of 60 are lacking. Aircraft movement data is provided in *Aircraft Movement Statistics* (TP577) which is published by Statistics Canada. The sites reporting this data are shown as towered sites, flight service station sites and "other" sites. Sites with towers and flight service stations report movement data series for several types of movements and types of aircraft operations. Sites without either type of facility ("other" sites) report only the aggregate movement data series. The data series "IFR itinerant movements" is most representative of the type of aircraft traffic which will be affected by the approach ban. However, this data series is not reported by "other" reporting sites. For sites north of 60 nearly 40% of total movements are reported at "other" sites whereas for sites south of 60 fewer than 10% of total movements are reported at "other" sites. Because of this difference between the frequency of traffic reported as occurring at "other" sites north of 60 versus "other" sites south of 60, it was not appropriate to simply separate the available data into two parts — north of 60 and south of 60 — and perform two analyses. The difficulty was dealt with by using the limited data (total movement data) available for airports north of 60 to derive the statistical

### **Analyse des avantages et des coûts découlant de la non-application des dispositions relatives à l'interdiction d'approche aux aéroports situés au nord du 60° parallèle de latitude nord**

Après examen des commentaires reçus à la suite de la publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I, les responsables du ministère ont décidé de revoir l'analyse des avantages et des coûts dans le but d'examiner à part les conséquences de l'application de l'interdiction d'approche aux aéroports situés au nord du 60° parallèle par rapport aux aéroports situés au sud de cette latitude.

Il y a un manque de données comparables entre les aéroports situés au nord du 60° parallèle et ceux situés au sud. Les données sur les mouvements d'aéronefs proviennent des *Statistiques relatives aux mouvements des aéronefs* (TP577), un document publié par Statistiques Canada. Les endroits communiquant ces données sont ceux possédant une tour de contrôle, ceux ayant une station d'information de vol et des endroits « divers ». Les endroits ayant une tour de contrôle ou une station d'information de vol fournissent des séries de données sur les mouvements d'aéronefs pour plusieurs types de mouvements et pour plusieurs types d'opérations aériennes. Les endroits ne disposant pas de ce genre d'installation (les endroits « divers ») ne fournissent que des séries regroupées de données sur les mouvements. La série de données sur les mouvements itinérants IFR est la plus représentative du type de circulation aérienne qui va être touchée par l'interdiction d'approche. Toutefois, les endroits « divers » ne fournissent pas cette série de données. Dans le cas des endroits situés au nord du 60° parallèle, près de 40 % des mouvements totaux sont signalés par des endroits « divers », tandis que pour les endroits situés au sud du 60° parallèle, moins de 10 % des mouvements totaux sont signalés par des endroits « divers ». Compte tenu de cette

weights for the frequency with which each type of approach is attempted (movements at sites with CAT I precision approaches with RVR, with CAT I precision approaches with no RVR and with non-precision approaches) for the north of 60 system. The assumption underlying this estimating process is that all “other” sites north of 60 have at least a non-precision approach and are usable in instrument meteorological conditions (IMC).

Because of the difference in data series used to derive the statistical weights, statistical weights for sites north of 60 cannot be considered representative of the frequency with which the different types of approach are used at sites south of 60. The north of 60 statistical weights as a percentage of total movements were as follows:

- 46.73% CAT I precision approaches with RVR and no approach ban change;
- 2.56% CAT I precision approaches with no RVR; and
- 50.7% non-precision approaches.

The limited movement data available indicated the majority of flights at sites north of 60 would be adversely affected by the approach ban.

The statistical weights from the north of 60 data were then used to estimate costs, based on the estimated frequency of diversions, for all sites systemwide. This calculation provided an estimate of the potential costs of introducing an approach ban into a system, such as that north of 60, with an approach structure in which non-precision approaches or CAT I precision approaches with no RVR were undertaken by the majority of the traffic.

The resulting cost estimate was compared to the previously estimated systemwide benefits.

The result of this process indicated that, for a system with an approach structure such as that indicated for sites north of 60, none of the supporting assumptions gave a benefit-cost ratio equal to or greater than one. That is to say, in no case did the benefits outweigh the costs.

The removal of an approach ban based on a ground visibility report effectively leaves northern civil aviation operations with the pre-amendment situation. That is, an approach ban is only applicable at northern sites when there is an RVR report or a runway visibility report.

différence dans la fréquence des mouvements signalés par des endroits « divers » entre les endroits situés au nord du 60° parallèle et ceux situés au sud, il n'est pas judicieux de simplement répartir les données en deux — nord du 60° parallèle et sud du 60° parallèle — et d'effectuer deux analyses. Le problème a été résolu en utilisant les données limitées (données sur les mouvements totaux) disponibles aux aéroports situés au nord du 60° parallèle afin de dériver les pondérations statistiques correspondant à la fréquence selon laquelle chaque type d'approche fait l'objet d'une tentative (mouvements aux emplacements ayant des approches de précision CAT I avec RVR, ayant des approches de précision CAT I sans RVR et ayant des approches de non-précision) dans les aéroports situés au nord du 60° parallèle. En vertu de l'hypothèse sous-jacente au processus d'estimation des coûts, tous les endroits « divers » situés au nord du 60° parallèle possèdent au moins une approche de non-précision et peuvent être utilisés dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC).

Compte tenu de la différence entre les séries de données ayant servi à dériver les pondérations statistiques, lesdites pondérations servant aux endroits situés au nord du 60° parallèle ne peuvent être jugées représentatives de la fréquence selon laquelle les différents types d'approche sont utilisés au sud du 60° parallèle. Les pondérations statistiques au nord du 60° parallèle dans le pourcentage des mouvements totaux sont les suivantes :

- 46,73 % sont des approches de précision CAT I avec RVR et l'interdiction d'approche ne change pas;
- 2,56 % sont des approches de précision CAT I sans RVR;
- 50,7 % sont des approches de non-précision.

D'après les données limitées sur les mouvements d'aéronefs qui sont disponibles, l'interdiction d'approche va avoir une incidence négative sur la majorité des vols se déroulant au nord du 60° parallèle.

Les pondérations statistiques des données concernant le nord du 60° parallèle ont ensuite été utilisées pour estimer les coûts, en fonction de la fréquence estimée des détournements, et ce, pour tous les endroits du système visé. Ce calcul a donné une estimation des coûts potentiels inhérents à l'introduction de l'interdiction d'approche dans un système, comme celui des endroits situés au nord du 60° parallèle, à l'intérieur duquel une structure composée d'approches de non-précision ou d'approches de précision CAT I sans RVR constitue la majorité des approches entreprises par les aéronefs.

Les coûts estimés qui ont résulté ont été comparés aux avantages estimés antérieurement à la grandeur du système.

Les résultats de cet exercice ont montré que, dans un système ayant une structure d'approches comme celle indiquée pour les endroits situés au nord du 60° parallèle, aucune des hypothèses à l'appui du processus ne donnait un rapport avantages-coûts égal ou supérieur à un. En d'autres termes, les avantages ne dépassaient jamais les coûts.

Dans les faits, la suppression de l'interdiction d'approche basée sur un compte rendu de visibilité au sol laisse les opérations de l'aviation civile qui se déroulent dans le nord dans la situation qui prévalait avant la modification. Autrement dit, l'interdiction d'approche ne s'applique dans les endroits nordiques qu'en présence d'un compte rendu de RVR ou de visibilité sur la piste.

Estimated Diversion Costs for Airports North of 60

The costs of an individual diversion in the area north of 60 were also examined as a result of the comments made following pre-publication. In part, these comments asserted that diversion costs for northern operations were underestimated because of the greater distances between possible alternate landing sites. However, the commentators did not take into account that the generally smaller communities in the north would imply that smaller aeroplanes with fewer crew and passengers on board would be affected by the approach ban. Using the assumptions that the diversion distance was four times the distance of the diversion flight estimated for the Fredericton accident (400 n.m. vs 100 n.m.) and that one-half the number of persons were on board as in the Fredericton accident, i.e. 18 passengers and 2 crew members (Fredericton, 37 passengers and 3 crew members), estimated diversion costs were calculated for northern operations. The resulting different cost estimates for a diversion were insignificantly different from those using the original methodology. (For the area north of 60 the cost estimates were \$9,919.70 and \$10,099.70 per diversion. The cost estimates in the original benefit-cost analysis which did not differentiate between the two geographic areas were \$9,032.40 and \$12,769.40.)

**Associated Amendments**

Those amendments in Part I (*General Provisions*) and Part VIII (*Air Navigation Services*) will have a neutral benefit-cost impact.

The amendment to section 101.01 (*Interpretation*) which defines "low visibility procedures" and refers the reader to the CAP for those procedures will have no impact on operations. Such procedures were established, prior to this amendment, in the CAP, for Toronto/Lester B. Pearson International and for Vancouver International Airports. Flight crews are legally required to follow procedures in the CAP. The effect of these provisions is to prevent Category I operations from impeding Category III operations during weather conditions which permit only Category III operations to continue to a landing. The remaining added definitions to section 101.01 clarify interpretation of provisions in the amendments introducing an approach ban. They will not, by themselves, have a benefit-cost impact.

The revisions to the Schedule in Subpart 103 are administrative provisions with no benefit-cost impact.

The new regulations added to Part VIII (*Air Navigation Services*) ensure that, if an aerodrome or airport operator chooses to report runway visibility, such reports will be reliable and consistent from one site to another. There is no obligation imposed requiring an aerodrome or airport operator to make such a report. Therefore, any impact generated by the changes introduced into Part VIII will be voluntarily incurred. Aerodrome or airport operators will not decide to undertake such reporting unless they perceive the benefit to be obtained as justifying their additional costs.

Estimations des coûts de déroutement pour les aéroports situés au nord du 60° parallèle

Les coûts unitaires d'un déroutement dans la région située au nord du 60° parallèle ont également été examinés à la suite des commentaires ayant suivi la publication préalable. Ces commentaires affirmaient notamment que les coûts de déroutement des vols dans le nord avaient été sous-estimés, compte tenu des distances plus grandes à parcourir avant de trouver un éventuel terrain de dégagement. Toutefois, les personnes qui ont présenté des commentaires n'ont pas tenu compte du fait que la présence de villages plus petits dans le nord allait généralement vouloir dire que ce sont des aéronefs plus petits ayant un moins grand nombre de membres d'équipage et de passagers qui allaient être touchés par l'interdiction d'approche. En prenant comme hypothèse une distance de déroutement égale à quatre fois la distance de déroutement estimée dans l'accident de Fredericton (400 milles marins plutôt de 100 milles marins) et la présence de moitié moins de personnes à bord que dans l'accident de Fredericton, à savoir 18 passagers et 2 membres d'équipage (à Fredericton, il y avait 37 passagers et 3 membres d'équipage), les coûts estimés des déroutements dans le nord ont pu être calculés. Les coûts estimés différents ainsi obtenus pour un déroutement ne différaient que très peu de ceux obtenus avec la méthodologie originale. (Pour la région située au nord du 60° parallèle, les coûts estimés étaient de 9 919,70 et 10 099,70 \$ par déroutement. Les coûts estimés dans l'analyse originale des avantages et des coûts, laquelle ne faisait pas de différence entre les deux régions géographiques, étaient de 9 032, 40 \$ et 12 769,40 \$.)

**Modifications connexes**

Les modifications à la Partie I (*Dispositions générales*) et à la Partie VIII (*Services de la navigation aérienne*) auront un impact nul en terme d'avantages et de coûts.

La modification à l'article 101.01 (*Définitions*) qui définit l'expression « procédures par faible visibilité » et qui renvoie le lecteur au CAP pour connaître lesdites procédures, n'aura aucun impact sur les opérations. De telles procédures figuraient, avant cette modification, dans le CAP pour l'aéroport international de Toronto/Lester B. Pearson et pour l'aéroport international de Vancouver. De par la loi, les équipages de conduite sont tenus de respecter les procédures du CAP. Ces dispositions ont pour effet d'empêcher que les opérations de Catégorie I n'entravent les opérations de Catégorie III pendant des conditions météorologiques obligeant à recourir à des opérations de Catégorie III afin de poursuivre la procédure jusqu'à l'atterrissage. Les autres nouvelles définitions à l'article 101.01 permettent de clarifier l'interprétation des dispositions dans les modifications en matière d'interdiction d'approche. Elles n'auront, par elles-mêmes, aucun impact en terme d'avantages et de coûts.

Les révisions à l'annexe de la sous-partie 103 sont des dispositions de nature administrative qui n'ont aucun impact en terme d'avantages et de coûts.

Les nouvelles dispositions réglementaires ajoutées à la Partie VIII (*Services de la navigation aérienne*) garantissent que, dans le cas où un exploitant d'aérodrome ou d'aéroport choisirait de rendre compte de la visibilité sur la piste, les comptes rendus en question seront fiables et cohérents d'un emplacement à un autre. Rien n'oblige un exploitant d'aérodrome ou d'aéroport à faire de tels comptes rendus. Par conséquent, tout impact découlant des modifications présentées à la Partie VIII sera subi sur une base volontaire. Les exploitants d'aérodrome ou d'aéroport ne décideront pas de faire de tels comptes rendus, à moins de juger que les avantages à en tirer justifient les coûts additionnels.

The subsections added to section 804.01 *Provision of Aviation Weather Services* will have no operational impact and, consequently, no benefit-cost impact.

### Summary of Benefits and Costs

The potential benefits from these amendments outweigh the estimated costs. Examination of the accident record for a six-year period identified consequences, from accidents which were potentially avoidable if the approach ban had been in place, of seven fatalities, 26 individuals injured and over \$37 million in aircraft damage. For all but the most conservative assumptions (that is, that 75% of approaches, to be foregone under the approach ban, would have resulted in a successful landing at the intended destination or that the higher of the two estimated diversion costs (\$12,769.40 per diversion) is applicable), the potential reduction or elimination of the accident consequences will provide a benefit which would exceed the estimated costs of the approach ban.

In addition to the safety benefits from the potential reduction in the frequency of accidents as a consequence of approaches which were attempted in extremely poor visibility, the simplified approach ban (as compared to the formulation pre-published in the *Canada Gazette*, Part I) will provide non-quantifiable benefits as a consequence of easier comprehension and, therefore, improved compliance for air crew; a foundation based on time-tested approach design criteria and philosophy; the tailoring of the approach ban to the circumstances surrounding each approach, and easier introduction of new approach design technology.

Quantifiable safety benefits as well as non-quantifiable benefits are expected to outweigh cost increases for approaches for which the simplified approach ban will introduce a more stringent requirement than that based on the pre-published ban in the *Canada Gazette*, Part I.

The introduction of relief from the application of an approach ban based on the availability of ground visibility reports for the region north of the 60th parallel of north latitude will remove both potential costs and potential benefits from this region. The result will be a neutral benefit-cost impact for northern commercial civil aviation operations.

Overall, the combination of the simplified approach ban and the relief for sites north of 60 is expected to provide an acceptable benefit-cost impact for Canadian civil aviation.

### Consultation

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, VI, VII and VIII)* were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 20, 2004. Thirty comments were received. These comments centred around seven themes. Each comment and a detailed Departmental response can be found in

Les paragraphes ajoutés à l'article 804.01 portant sur la *Four-niture des services de météorologie aéronautique* n'auront aucune répercussion sur les opérations et par le fait même aucune incidence en matière de coûts et d'avantages.

### Résumé des avantages et des coûts

Les avantages potentiels que présentent les modifications dépassent de beaucoup les coûts estimés qui s'y rattachent. L'examen du dossier des accidents couvrant une période de six ans a permis de découvrir que les conséquences d'accidents qui auraient été potentiellement évitables si l'interdiction d'approche avait été en vigueur, s'étaient traduites par sept personnes tuées, 26 personnes blessées et plus de 37 millions de dollars en aéronefs endommagés. En prenant toutes les hypothèses à l'exception de la plus conservatrice, à savoir que 75 pour cent des approches impossibles à effectuer en vertu de l'interdiction d'approche, se seraient terminées par un atterrissage sans problème au terrain de destination prévu et en supposant que c'est le plus élevé des deux coûts de déroutement estimés (12 769,40 \$ par déroutement) qui s'applique, la réduction ou l'élimination potentielle des conséquences des accidents offrira des avantages qui devraient dépasser les coûts estimés de l'interdiction d'approche.

En plus des avantages en matière de sécurité découlant de la réduction potentielle de la fréquence des accidents consécutifs à des approches tentées par très mauvaise visibilité, l'interdiction d'approche simplifiée (par comparaison avec la formulation ayant fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I) va offrir des avantages non quantifiables inhérents à une compréhension plus facile, et donc à un meilleur respect par l'équipage, de la procédure; elle va également servir de base à la philosophie et aux critères de conception d'approche ayant fait leur preuve avec le temps, en plus d'adapter l'interdiction d'approche aux circonstances propres à chaque approche et de faciliter l'introduction de nouvelles technologies de conception d'approche.

On s'attend à ce que les avantages quantifiables en matière de sécurité, tout comme les avantages non quantifiables, l'emportent sur l'augmentation des coûts des approches pour lesquelles l'interdiction d'approche simplifiée va introduire une exigence plus contraignante que celle basée sur l'interdiction ayant fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I.

L'introduction de la non-application d'une interdiction d'approche fondée sur la présence de comptes rendus de visibilité au sol dans la région située au nord du 60° parallèle de latitude nord va permettre d'éliminer tant les coûts potentiels que les avantages potentiels dans cette région. Dans le cas des vols de l'aviation civile se déroulant dans le nord, l'impact des avantages par rapport aux coûts sera donc neutre.

En résumé, la combinaison entre l'interdiction d'approche simplifiée et sa non-application dans les endroits situés au nord du 60° parallèle devrait avoir, pour l'aviation civile canadienne, un impact acceptable en terme d'avantages par rapport aux coûts.

### Consultations

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, VI, VII et VIII)* a fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 20 novembre 2004. Trente commentaires ont été reçus, lesquels tournaient autour de sept thèmes. Il est possible de se procurer auprès du Secrétariat du



the *Disposition of Comments* that can be obtained from the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) Secretariat. The study, referred to earlier in the RIAS, which was commissioned by two of the commentators and a detailed evaluation of that study can also be found in the *Disposition of Comments*. A summary of all the comments along with a brief Departmental response to each follows.

#### (1) Restricts Aerodrome Access

Several commentators expressed concern that the approach ban as pre-published would restrict access to airports that provide an essential service in the north. The effect on medevac services was emphasized by these commentators.

As discussed earlier in this RIAS, the Department has reviewed the approach ban taking these comments into consideration. Changes have been made to alleviate the effect of the approach ban on operations north of 60.

In general, the impact of the approach ban is a function of how often low visibility conditions occur at an airport and of the airport facilities. Private aircraft operations and commercial helicopter medevac operations are not affected by the approach ban.

#### (2) New Approach Procedures

A frequent comment was that the proposed approach ban did not give credit for approaches with vertical guidance (APV) which were soon to be introduced.

As discussed earlier in this RIAS these approaches will be included as part of the new simplified version of the approach ban based on design advisory visibility. Other approaches employing new technology will be more easily incorporated in future with this version of the approach ban.

#### (3) Not Internationally Harmonized

Commentators pointed out that the Canadian approach ban is not in harmony with ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) nor with the United States Federal Aviation Administration (FAA) rules.

Departmental officials agree with this statement. However, the Canadian approach ban is justifiable since it is the result of a compromise reached during consultation with the Canadian aviation industry. The approach ban will increase the level of safety for Canadian commercial operations and will have no impact on foreign commercial operations.

#### (4) Dramatic Cost Increase

Many commentators addressed the question of costs. A study presenting a detailed response with emphasis on the benefit-cost analysis was commissioned by two of the associations that commented on the approach ban.

During the course of preparing this study, its authors discovered an error in the calculation of the costs in the RIAS. A corrected evaluation of the diversion costs from the pre-publication

Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) le *Suivi des commentaires*, document qui renferme chaque commentaire reçu ainsi que la réponse officielle du ministère. L'étude mentionnée plus haut dans le RÉIR qui a été commandée par deux personnes ainsi qu'une évaluation détaillée de cette étude se trouvent également dans le *Suivi des commentaires*. Voici un aperçu des commentaires ainsi que des réponses fournies par le ministère.

#### (1) Limitation de l'accès aux aérodromes

Plusieurs personnes ayant envoyé des commentaires s'inquiétaient du fait que l'interdiction d'approche ayant fait l'objet de la publication préalable risquait de limiter l'accès à des aéroports fournissant des services essentiels dans le nord. Ces personnes insistaient notamment sur la question des vols d'évacuation sanitaire.

Comme on l'a dit plus haut dans le RÉIR, le ministère a réexaminé l'interdiction d'approche à la lumière de ces commentaires. Des modifications ont été apportées pour atténuer l'effet de l'interdiction d'approche sur les vols effectués au nord du 60° parallèle.

En général, l'impact de l'interdiction d'approche est fonction de la fréquence selon laquelle des conditions de mauvaise visibilité règnent à un aéroport et des installations de cet aéroport. Les vols privés et les vols d'évacuation sanitaire effectués par hélicoptère ne sont pas visés par l'interdiction d'approche.

#### (2) Nouvelles procédures d'approche

Un commentaire fréquent indiquait que l'interdiction d'approche proposée n'accordait aucun crédit aux approches qui utilisent un guidage vertical (APV) à la veille d'être introduites.

Comme on l'a dit plus haut dans le RÉIR, ces approches vont être incluses dans la version simplifiée de l'interdiction d'approche basée sur la visibilité recommandée à la conception. Dans le futur, d'autres approches faisant appel à de nouvelles technologies seront plus facilement incorporées dans cette version de l'interdiction d'approche.

#### (3) Pas d'harmonisation internationale

Plusieurs personnes ayant envoyé des commentaires signalaient que l'interdiction d'approche canadienne n'était pas harmonisée avec les Normes et procédures recommandées (SARP) de l'OACI ni avec les règles de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis.

Les responsables du ministère sont d'accord avec cette remarque. Toutefois, l'interdiction d'approche canadienne se justifie, car elle est le résultat d'un compromis obtenu pendant les consultations avec l'industrie de l'aviation du Canada. L'interdiction d'approche va augmenter le niveau de sécurité des vols commerciaux canadiens sans avoir d'impact sur les vols commerciaux étrangers.

#### (4) Importante augmentation des coûts

Plusieurs personnes ayant envoyé des commentaires se sont penchées sur la question des coûts. Une étude donnant une réponse détaillée dont l'accent était mis sur l'analyse des avantages et des coûts a été commandée par deux des associations ayant envoyé des commentaires relatifs à l'interdiction d'approche.

Pendant la préparation de cette étude, ses auteurs ont découvert dans le RÉIR une erreur de calcul des coûts. Une évaluation corrigée des coûts de déroutement de la version de l'interdiction

version of the approach ban as compared to the costs from the simplified version of the approach ban presented in this RIAS can be found in the benefit-cost analysis earlier in this RIAS.

A detailed evaluation of the approach taken in the study can be found in the *Disposition of Comments*. In general, the Department is of the opinion that the authors of the study have overstated the costs and understated the benefits.

Many commentators including the authors of the study appeared to be under the impression that the approach ban will require airport operators to install expensive equipment. This is not the case. There is no requirement in the provisions for airport operators to take any action. However, if they wish to improve access to their sites (and this is solely a business decision) they can voluntarily install an RVR sensor or provide runway visibility reports.

Similarly, no requirement for air operators to purchase aircraft equipment or to institute additional crew training is introduced in the approach ban. As noted earlier in the *Benefits and Costs* section of this RIAS, the costs estimated in the analysis in the RIAS are based on the most stringent approach ban applicable to commercial operations. It is a business decision for any individual operator to determine whether the advantages offered by a lower approach ban justify the costs of additional aircraft equipment and crew training. In this context it is worth noting that Canada's largest air operator has been operating under a self-imposed approach ban since 1998.

The authors of the study reject the relevance of some of the accidents used to derive benefits in the RIAS on the grounds that the approach ban would not have prevented them. These accidents were selected by experienced Departmental personnel. In accident investigations it is accepted that many factors will be identified as causal. However, it is also accepted that eliminating any one factor in the chain of causation can prevent an accident. The Department's position in identifying the selected accidents is that attempting an approach under low visibility conditions was one factor which, if removed, could have prevented the accident. Since 1999 three recent occurrences have involved large transport category aircraft attempting an approach in extremely poor visibility, fortunately with no loss of life.

#### (5) No Safety Justification

Many commentators argued there was no safety justification for the introduction of an approach ban. They stated that Canadian commercial operations, particularly those taking place in the north, are safe.

While the Department agrees Canadian commercial operations, wherever they take place, are safe, the safety hazards addressed by these amendments are documented in TSB occurrence reports. The hazards are associated with attempts to land under conditions of poor visibility and exist independent of the geographic location in which aviation operations take place.

d'approche ayant fait l'objet d'une publication au préalable par rapport aux coûts de la version simplifiée de l'interdiction d'approche présentée dans le RÉIR se trouve plus haut dans le RÉIR à la rubrique consacrée à l'analyse des avantages et des coûts.

Une évaluation détaillée de l'approche adoptée dans l'étude se trouve dans le *Suivi des commentaires*. En général, le ministère est d'avis que les auteurs de cette étude ont surestimé les coûts et sous-estimé les avantages.

Plusieurs personnes ayant envoyé des commentaires, y compris les auteurs de l'étude, semblaient avoir l'impression que l'interdiction d'approche allait forcer les exploitants d'aéroport à installer de l'équipement coûteux. Tel n'est pas le cas. Rien dans les dispositions n'oblige un exploitant d'aéroport à prendre des mesures. Toutefois, s'il souhaite améliorer l'accès à son terrain (et il ne s'agit que d'une décision d'affaires), il peut installer volontairement un capteur de RVR ou fournir des comptes rendus de visibilité sur la piste.

De la même façon, rien dans l'interdiction d'approche n'oblige les exploitants d'aéronefs à acheter de l'équipement de bord ou à dispenser une formation additionnelle à leurs équipages de conduite. Comme on l'a noté plus haut dans le RÉIR à la rubrique consacrée à l'analyse des *Avantages et coûts*, les coûts estimés dans l'analyse du RÉIR se fondent sur l'interdiction d'approche la plus contraignante applicable aux vols commerciaux. C'est à partir d'une décision d'affaires que tout exploitant pris isolément devra déterminer si les avantages offerts par une interdiction d'approche à une valeur plus basse justifient les coûts de l'équipement de bord supplémentaire et de la formation additionnelle des équipages. À ce propos, il importe de noter que le plus important exploitant aérien canadien s'est imposé lui-même une interdiction d'approche depuis 1998.

Les auteurs de l'étude ont rejeté la pertinence de certains des accidents ayant servi à dériver des avantages dans le RÉIR en se basant sur le fait que, même avec une interdiction d'approche, les accidents seraient survenus. Ces accidents ont été choisis par du personnel expérimenté du ministère. Dans une enquête consécutive à un accident, il est admis que la cause peut être reliée à plusieurs facteurs. Toutefois, il est également admis que l'élimination de l'un ou l'autre des facteurs dans la chaîne de causalité peut éviter un accident. En présentant ces accidents choisis, le ministère adoptait la position voulant qu'une tentative d'approche effectuée dans des conditions de mauvaise visibilité constituait un facteur qui, s'il n'avait pas été présent, aurait pu prévenir l'accident. Depuis 1999, trois événements récents ont mis en cause de gros avions de la catégorie transport faisant des tentatives d'approche dans des conditions de visibilité extrêmement réduite; fort heureusement, aucune victime n'a été à déplorer.

#### (5) Aucune justification en matière de sécurité

Plusieurs personnes ayant envoyé des commentaires ont déclaré que l'introduction de l'interdiction d'approche ne reposait sur aucune justification en matière de sécurité. Elles prétendaient que les opérations commerciales canadiennes, et notamment celles qui se déroulent dans le nord, étaient sûres.

Bien que le ministère reconnaisse volontiers que les opérations commerciales canadiennes, quel que soit l'endroit où elles se déroulent, sont sûres, les problèmes de sécurité que visent à régler les présentes modifications sont documentés dans les rapports d'événement du BST. Ces problèmes sont liés à des tentatives d'atterrissage dans des conditions de mauvaise visibilité et se manifestent indépendamment de l'endroit géographique où les opérations aériennes ont lieu.

**(6) The Initiative Was Not Consulted**

A few commentators expressed the view that the proposed changes had not been consulted at CARAC.

In accordance with the *CARAC Management Charter and Procedures*, the proposed changes were consulted at the GO&FR, Commercial Air Service Operations (CASO) and Air Navigation Services and Airspace (ANS&A) CARAC Technical Committees. A full description of the consultation process follows in this section of the RIAS.

**(7) Increased Enforcement Required**

A few commentators expressed the opinion that a new approach ban was not needed but rather more consistent enforcement of section 602.128 *Landing Minima*. Section 602.128 prohibits descent on an instrument approach below the decision height or minimum descent altitude (whichever is applicable) without the required visual reference.

In response, the Department pointed out that several occurrences took place where section 602.128 had been complied with.

A summary of the comments and responses, as shown above, was presented at the CARC meeting on June 29, 2005. At that meeting the decisions were made to include an approach ban based on APV procedures and to alleviate the application of the approach ban in the region north of the 60th parallel of north latitude. At a further CARC meeting on March 8, 2006 the simplified version of the approach ban based on the design advisory visibility was approved.

**Consultation Prior to Pre-Publication in the *Canada Gazette*, Part I**

In January 1997, a Working Group on the Regulations Respecting Take-off Minima, Landing Minima and Approach Ban was established under the GO&FR Technical Committee of CARAC. Among other objectives, the Working Group was tasked with making recommendations to the GO&FR Technical Committee concerning the effectiveness of existing regulations in meeting regulatory objectives with respect to an approach ban.

While the Working Group was still deliberating, the accident at Fredericton, N.B., which was referred to previously in this RIAS<sup>23</sup>, took place. The Working Group delayed making recommendations concerning an approach ban pending the release of the TSB Aviation Occurrence Report. In May 1999, the Report was released. In response to the Occurrence Report, it was stated that regulatory amendments to strengthen the standards for low-weather instrument approaches would be made based on the TSB recommendations.

<sup>23</sup> Transportation Safety Board of Canada, *Aviation Occurrence Report* A97H0011

**(6) Cette initiative n'a pas fait l'objet de consultations**

Quelques personnes ayant envoyé des commentaires ont fait part de leur impression voulant que les modifications proposées n'aient pas fait l'objet des consultations devant le CCRAC.

Conformément au document intitulé *Charte de gestion et procédures du CCRAC*, les modifications proposées ont fait l'objet de consultation devant les Comités techniques sur les règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs (RÉGUVA), sur l'utilisation d'aéronefs dans le cadre d'un service aérien commercial (UDASAC) et sur les services de navigation aérienne et l'espace aérien (SNA&EA) du CCRAC. Une description complète du processus de consultation suit cette rubrique du RÉIR.

**(7) Une meilleure application de la réglementation est nécessaire**

Quelques personnes ayant envoyé des commentaires ont fait savoir qu'une nouvelle interdiction d'approche n'était pas nécessaire mais qu'il faudrait plutôt faire appliquer de manière plus uniforme l'article 602.128 *Minimums d'atterrissage*. Cet article interdit, au cours d'une approche aux instruments, de descendre au-dessous de la hauteur de décision ou de l'altitude minimale de descente (selon celle qui s'applique) sans avoir les références visuelles requises.

Dans sa réponse, le ministère a souligné que plusieurs événements sont survenus alors que les dispositions de l'article 602.128 avaient été respectées.

Un résumé des commentaires et des réponses, tel qu'il apparaît ci-dessus, a été présenté à la réunion du CRAC qui a eu lieu le 29 juin 2005. Au cours de cette réunion, il a été décidé d'inclure une interdiction d'approche basée sur des procédures APV et de ne pas appliquer l'interdiction d'approche dans la région située au nord du 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord. Au cours d'une réunion subséquente du CRAC qui a eu lieu le 8 mars 2006, la version simplifiée de l'interdiction d'approche basée sur la visibilité recommandée à la conception, a été approuvée.

**Consultations antérieures à la publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I**

En janvier 1997, le Groupe de travail sur les dispositions réglementaires relatives aux minimums de décollage, aux minimums d'atterrissage et aux interdictions d'approche a été mis sur pied sous l'égide du Comité technique RÉGUVA du CCRAC. Parmi divers objectifs, il était notamment demandé au Groupe de travail de faire des recommandations au Comité technique RÉGUVA portant sur l'efficacité de la réglementation existante en ce qui a trait à l'atteinte des objectifs réglementaires en matière d'interdiction d'approche.

Alors que le Groupe de travail poursuivait toujours ses délibérations, l'accident de Fredericton (N.-B.) dont il a été question plus tôt dans le présent RÉIR<sup>23</sup>, s'est produit. Le Groupe de travail n'a pas voulu faire de recommandations relatives à une interdiction d'approche avant que ne soit publié le Rapport d'enquête sur l'accident aéronautique du BST, lequel a été rendu public en mai 1999. Suite à la publication du Rapport d'enquête, il a été mentionné que des modifications réglementaires destinées à renforcer les normes relatives aux approches aux instruments effectuées par mauvais temps allaient être prises en se fondant sur les recommandations du BST.

<sup>23</sup> Bureau de la sécurité des transports du Canada, *Rapport d'enquête sur accident aéronautique* A97H0011

The Final Report of the Working Group was presented to the GO&FR Technical Committee in September 1999. The Report acknowledged the existence of two opposing points of view, with respect to the concept of an approach ban, each of which was strongly held by some members of the Working Group. On the one hand were those who held that trained, qualified flight crew members could be relied upon to make the final decision as to whether an approach could be safely conducted. On the other hand were those who argued that, unless there is a positive indication that an approach could be successful, a pilot should not have the option to continue an approach beyond the FAF. In light of these two irreconcilable positions and because of the Department's expressed intention of strengthening the existing approach ban regulations, the Working Group did not provide explicit recommendations regarding proposed amendments to those existing regulations.

Despite the absence of specific recommendations for amendments to the existing approach ban from the Working Group, a proposed amendment was presented by Departmental officials to the GO&FR Technical Committee during the September 1999 meeting. This proposal would have applied to all aeroplane operations. The visibility minima proposed were higher for both non-precision and precision approaches than those included in the final proposed amendments as pre-published in the *Canada Gazette*, Part I. Members of the Technical Committee objected to this initial proposal. They recommended a System Safety Review be conducted by the Department and the results be used to develop regulations and standards for an approach ban, if required, to apply to the type of operations where identified hazards and level of risks warranted such an application.

On September 23, 1999, CARC, which is composed of senior managers within the Civil Aviation Directorate of Transport Canada, met to consider the results of the GO&FR Technical Committee meeting with respect to the proposed approach ban. The members of CARC decided a System Safety Review was not warranted. They chose to create a Study Group on Regulations Respecting the Approach Ban. This Study Group was tasked to make written recommendations in two areas: strengthening an approach ban which would apply to both precision and non-precision approaches; and developing requirements and standards which would permit operations in visibility lower than that provided for in the approach ban while ensuring a level of safety equivalent to that obtained by respecting the approach ban without the additional requirements.

The proposed regulations and standards prepared by the Study Group were presented to a joint meeting of the GO&FR and CASO Technical Committees on February 15, 2000. Members of the Technical Committees objected to including private business operators in an approach ban. Based on the safety record of private business operations and on the status of their U.S. counterparts, who are not subject to an approach ban, Canadian Business Aircraft Association (since renamed the Canadian Business Aviation Association) representatives requested that their operations be excluded from the proposed amendment. The Canadian Owners and Pilots Association, representing other private

Le rapport final du Groupe de travail a été présenté au Comité technique RÉGUVA en septembre 1999. Ce rapport reconnaissait l'existence, en matière d'interdiction d'approche, de deux points de vue opposés et farouchement défendus par certains membres du Groupe de travail. D'un côté, il y avait ceux qui étaient d'avis qu'il était possible de faire confiance à des membres d'équipage de conduite entraînés et qualifiés pour prendre la décision finale quant à savoir si une approche pouvait être effectuée en toute sécurité. De l'autre côté, il y avait ceux qui pensaient que, en l'absence d'indication positive comme quoi l'approche pouvait être effectuée sans problème, un pilote ne devait pas avoir le choix de poursuivre une approche au-delà du repère d'approche finale. Compte tenu de ces deux points de vue irréconciliables et de l'intention exprimée par le ministère de renforcer la réglementation actuelle en matière d'interdiction d'approche, le Groupe de travail n'a pas formulé de recommandations explicites portant sur les modifications proposées aux dispositions réglementaires concernées.

Bien que le Groupe de travail n'ait pas formulé de recommandations spécifiques quant à une modification de l'interdiction d'approche existante, des responsables du ministère ont présenté une proposition de modification au Comité technique RÉGUVA au cours de sa réunion de septembre 1999. Cette proposition se serait appliquée à toutes les opérations faisant appel à des avions. Les minimums de visibilité proposés étaient supérieurs, tant pour les approches de précision que pour celles de non-précision, à ceux inclus dans les dernières modifications proposées ayant fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I. Les membres du Comité technique se sont objectés à cette première proposition. Ils ont recommandé que le ministère fasse procéder à un examen par la Sécurité du système et que les résultats servent à élaborer des dispositions réglementaires et des normes pertinentes à une interdiction d'approche, le cas échéant, qui s'appliquerait aux opérations pour lesquelles les dangers et les niveaux de risques identifiés justifiaient une telle interdiction.

Le 23 septembre 1999, le CRAC, composé de hauts responsables de la direction générale de l'Aviation civile de Transports Canada, s'est réuni pour examiner les résultats de la réunion du Comité technique RÉGUVA portant sur l'interdiction d'approche proposée. Les membres du CRAC ont décidé qu'un examen de la Sécurité du système n'était pas nécessaire. Ils ont plutôt opté pour la création d'un Groupe d'étude sur les dispositions réglementaires relatives à l'interdiction d'approche. Ce Groupe d'étude a reçu pour mission de faire des recommandations écrites dans deux domaines : le renforcement d'une interdiction d'approche qui s'appliquerait tant aux approches de précision qu'aux approches de non-précision, et la préparation d'exigences et de normes qui permettraient des opérations par une visibilité inférieure à celle prévue dans l'interdiction d'approche tout en garantissant un niveau de sécurité équivalent à celui obtenu en respectant l'interdiction d'approche sans les exigences additionnelles.

Les dispositions réglementaires et les normes proposées qui avaient été préparées par le Groupe d'étude ont été présentées le 15 février 2000 à une réunion conjointe du Comité technique RÉGUVA et UDASAC. Les membres des Comités techniques se sont objectés à l'inclusion d'exploitants d'affaires privés dans l'interdiction d'approche. D'après le dossier de sécurité de l'aviation d'affaires privée et du statut de sa contrepartie aux É.-U., laquelle n'est pas assujettie à une interdiction d'approche, les représentants de l'Association canadienne de l'aviation d'affaires ont demandé que leurs opérations soient exclues de la modification proposée. De son côté, la Canadian Owners and Pilots

operators, also objected to the inclusion of their types of operation in the proposed approach ban on the grounds that the safety record did not provide evidence to justify their inclusion.

Active membership of the GO&FR and CASO Technical Committees includes the Advisory Committee on Accessible Transportation, Aerospace Industries Association of Canada, Air B.C., Air Canada, Air Canada Pilots Association, Air Line Pilots Association, Air Nova, Air Operations Group Association, Air Transport Association of Canada, Association québécoise des transporteurs aériens inc., Bearskin Airlines, Calm Air, Canadian Air Line Dispatchers' Association, Canadian Airlines International Ltd., Canadian Airports Council, Canadian Air Traffic Controllers Association, Canadian Association of Professional Radio Operators, Canadian Auto Workers, Canadian Balloon Association, Canadian Business Aviation Association, Canadian Labour Congress, Canadian Owners and Pilots Association, Canadian Regional, Canadian Union of Public Employees, Exeaire Inc., Experimental Aircraft Association — Canadian Council, First Air, Hang Gliding and Paragliding Association of Canada, Helicopter Association of Canada, International Council of Air Shows, NAV CANADA Inc., Parks Canada, Perimeter Airlines, Policyshop.com, Provincial Air Lines Ltd., Recreational Aircraft Association of Canada, Royal Airlines, St. John's International Airport Authority, Soaring Association of Canada and Teamsters Canada.

Following the joint meeting of the GO&FR and CASO Technical Committees, CARC met on March 10, 2000 to review the deliberations of the Committees and the revised amendments. The members of CARC decided to proceed with the status quo for private business aircraft and for other private operations and to exclude these operations from the approach ban. The status of these operations is to be reviewed two years after the promulgation of the amendments.

On June 27 and 28, 2000, the members of the ANS&A Technical Committee of CARAC were consulted with respect to the amendments to Part VIII relating to runway visibility assessment. The members of the Air Navigation Services Technical Committee include the Advisory Committee on Accessible Transportation, the Aero Club of Canada, Aéroports de Montréal, Aerodevco Consulting, AMCO, the Air Transport Association of Canada, the Aircraft Operations Group Association, the Air Line Pilots Association, the Alberta Aviation Council, the Association québécoise des transporteurs aériens inc., the British Columbia Aviation Council, CAR Electronics, the Canadian Aerial Applicators Association, the Canadian Air Line Dispatchers' Association, the Canadian Air Traffic Control Association, the Canadian Association of Professional Radio Operators, the Canadian Owners and Pilots Association, the Canadian Union of Public Employees, the Department of National Defence, the Edmonton Regional Airports Authority, Environment Canada, the International Aircraft Owners and Pilots Association, the International Brotherhood of Electrical Workers, KSK Industries, Inc., the National Capital Air Show, NAV CANADA Inc., the Ministry of Transportation, Air Transportation Office (Quebec), the Ministry of Employment and Investment (British Columbia), Simdel Flight Academy, the Soaring Association of Canada, and the Union of Canadian Transport Employees. The members of the ANS&A

Association, qui représente d'autres exploitants privés, s'est également objectée à l'inclusion de ses types d'opérations dans l'interdiction d'approche proposée en arguant du fait que le dossier de sécurité ne contenait aucune preuve justifiant une telle inclusion.

Parmi les membres actifs des Comités techniques RÈGUVA et UDASAC, on compte le Comité consultatif sur le transport accessible, l'Association des industries aérospatiales du Canada, Air B.C., Air Canada, l'Association des pilotes d'Air Canada, l'Air Line Pilots Association, Air Nova, l'Association du groupe de la navigation aérienne, l'Association du transport aérien du Canada, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., Bearskin Airlines, Calm Air, l'Association canadienne des régulateurs de vol, les Lignes aériennes Canadien International Ltée., le Conseil des aéroports du Canada, l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, l'Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio, les Travailleurs et travailleuses canadien(ne)s de l'automobile, l'Association montgolfière canadienne, l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, le Congrès du travail du Canada, la Canadian Owners and Pilots Association, les Lignes aériennes Canadien Régional, le Syndicat canadien de la fonction publique, Exeaire Inc., l'Experimental Aircraft Association — Canadian Council, First Air, l'Association canadienne de vol libre, l'Helicopter Association of Canada, l'International Council of Air Shows, NAV CANADA Inc., Parcs Canada, Perimeter Airlines, Policyshop.com, Provincial Air Lines Ltd., le Réseau aéronefs amateur Canada, Royal Airlines, l'Administration de l'aéroport international de St. John's, l'Association canadienne de vol à voile et Teamsters Canada.

Après la réunion conjointe des Comités techniques RÈGUVA et UDASAC, le CRAC s'est réuni le 10 mars 2000 afin d'examiner les délibérations des Comités et les modifications révisées. Les membres du CRAC ont décidé de conserver le statu quo pour les avions d'affaires privés ainsi que pour les autres opérations privées, et donc de les exclure de l'interdiction d'approche. Le statut de ces opérations sera réexaminé deux ans après la promulgation des modifications.

Les 27 et 28 juin 2000, les membres du Comité technique sur les services de la navigation aérienne et espace aérien (SNA et EA) du CCRAC ont été consultés sur les modifications à la Partie VIII à l'égard de l'évaluation de la visibilité sur la piste. Parmi les membres du Comité technique sur les services de la navigation aérienne et espace aérien, on compte le Comité consultatif sur le transport accessible, l'Aéro Club du Canada, les Aéroports de Montréal, Aerodevco Consulting, AMCO, l'Association du transport aérien du Canada, l'Association du groupe de la navigation aérienne, l'Air Line Pilots Association, l'Alberta Aviation Council, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., le British Columbia Aviation Council, CAE Électronique, la Canadian Aerial Applicators Association, l'Association canadienne des régulateurs de vol, l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, l'Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio, la Canadian Owners and Pilots Association, le Syndicat canadien de la fonction publique, le ministère de la Défense nationale, l'Edmonton Regional Airports Authority, Environnement Canada, l'International Aircraft Owners and Pilots Association, la Fraternité internationale des ouvriers en électricité, KSK Industries Inc., le Spectacle aérien de la capitale nationale, NAV CANADA Inc., le ministère des Transports, le Bureau du transport aérien (Québec), le Ministry of Employment and Investment (Colombie-Britannique), Simdel Flight Academy,

Technical Committee agreed to these amendments and recommended their promulgation.

The amendments to Part VIII were presented at CARC in October and December 2000 and approved by the members of CARC.

***Compliance and Enforcement***

The 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  
Safety and Security  
Transport Canada  
Place de Ville, Tower C  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N8  
Telephone: (613) 993-7284 or 1-800-305-2059  
FAX: (613) 990-1198  
E-mail : [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca)

l'Association canadienne du vol à voile et l'Union canadienne des employés des transports. Les membres du Comité technique SNA et EA ont approuvé les modifications proposées et en ont recommandé la promulgation.

Les modifications à la Partie VIII ont été présentées devant le CRAC en octobre et décembre 2000, et les membres du CRAC les ont approuvées.

***Respect et exécution***

Les modifications au RAC seront appliquées au moyen de l'imposition d'amendes en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, de la suspension ou de l'annulation d'un document d'aviation canadien, ou encore de poursuites judiciaires intentées par procédure sommaire en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

***Personne-ressource***

Chef  
Affaires réglementaires, AARBH  
Sécurité et sûreté  
Transports Canada  
Place de Ville, Tour C  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N8  
Téléphone : (613) 993-7284 ou 1-800-305-2059  
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-1198  
Courriel : [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca)

**Appendix A****Proposed Approach Ban as Pre-published  
in the *Canada Gazette*, Part I**

The changes proposed to Part VII are contained in proposed amended and new regulations in four Subparts of Part VII along with the necessary associated standards. These proposals are intended to tailor an approach ban for commercial operations, which will enhance aviation safety while taking into account the varying requirements and operating conditions of different types of commercial operations. No specific amendment is proposed for Subpart 701 (*Foreign Air Operations*). Foreign air operators in Canada will be governed by the more conservative of the proposed amendments contained in Subpart 700 (*General*) or by their own domestic regulations.

In Subpart 700 the introduction is proposed of three new sections, *Non-Precision Approach Ban* section 700.09 and *Precision Approach Ban* sections 700.10 and 700.11.

An amendment to an existing regulation is proposed for each of Subpart 703 (*Air Taxi Operations*), Subpart 704 (*Commuter Operations*) and Subpart 705 (*Airline Operations*). These three proposed amendments will each require anyone who wishes to continue an instrument approach when the visibility is less than that specified in Subpart 700 for the type of approach being flown to be doing so under the authorization of an air operator certificate and to abide by specified conditions to be detailed in each proposed amendment. The conditions under which a CAT II or a CAT III instrument approach may be conducted will be included in sections 704.30 and 705.38.

As well, three new standards are proposed, one for each of Subparts 703, 704 and 705, which will provide criteria which must be satisfied for Stabilized Constant-Descent-Angle (SCDA) Non-Precision Approach training and procedures. These criteria are among the requirements, some of which are also specified in the applicable sections, giving the conditions under which an SCDA approach may be continued when the visibility is lower than that permitted under Subpart 700.

**Summary and Comparison of Proposed Amendments to  
Subparts of Part VII**

The proposed new regulations to be added to Subpart 700, *Non-Precision Approach Ban* section 700.09, and *Precision Approach Ban* sections 700.10 and 700.11, along with the proposed amendments to existing regulations in Subpart 703 (*Air Taxi Operations*), Subpart 704 (*Commuter Operations*) and Subpart 705 (*Airline Operations*) and the associated standards for SCDA training and procedures are summarized and compared in the following two tables (Table II and Table III). The proposed amendments have been grouped in accordance with the two types of approach discussed above, that is, Table II deals with the conditions creating an approach ban for non-precision approaches and Table III, with those creating an approach ban for precision approaches.

**Annexe A****Interdiction d'approche proposée selon la publication au  
préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I**

Les modifications proposées à la Partie VII se trouvent dans les dispositions réglementaires, nouvelles et modifiées, de quatre sous-parties de la Partie VII ainsi que dans les normes nécessaires qui s'y rattachent. Ces propositions ont pour objet de tailler sur mesure une interdiction d'approche applicable aux opérations commerciales, laquelle va rehausser la sécurité aérienne tout en tenant compte des différences existant dans les exigences et dans les conditions d'utilisation inhérentes aux divers types d'exploitation commerciale. Aucune modification particulière n'est proposée à la sous-partie 701 (*Opérations aériennes étrangères*). Au Canada, les exploitants aériens étrangers seront régis par les mesures les plus conservatrices entre les modifications proposées figurant à la sous-partie 700 ou leur propre réglementation nationale.

Il est proposé, à la sous-partie 700 (*Généralités*), d'ajouter trois nouveaux articles, à savoir l'article 700.09 *Interdiction d'approche de non-précision* et les articles 700.10 et 700.11 *Interdiction d'approche de précision*.

Une modification à une disposition réglementaire existante est proposée à chacune des sous-parties 703 (*Exploitation d'un taxi aérien*), 704 (*Exploitation d'un service aérien de navette*) et 705 (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*). En vertu de chacune de ces trois modifications proposées, toute personne souhaitant poursuivre une approche aux instruments alors que la visibilité est inférieure à celle spécifiée à la sous-partie 700, eu égard au type d'approche effectuée, ne doit le faire qu'en vertu de l'autorisation figurant dans un certificat d'exploitation aérienne et qu'en respectant les conditions précises qui seront indiquées dans chacune des modifications proposées. Les conditions en vertu desquelles il sera permis d'effectuer une approche aux instruments de CAT II ou de CAT III seront incluses aux articles 704.30 et 705.38.

De la même façon, trois nouvelles normes sont proposées, une pour chacune des sous-parties 703, 704 et 705, normes qui donneront les critères devant être respectés pour la formation et les procédures propres à une approche de non-précision stabilisée à angle de descente constant (SCDA). Ces critères font partie des exigences, dont certaines sont également précisées dans les articles pertinents, donnant les conditions en vertu desquelles il est possible de poursuivre une approche SCDA alors que la visibilité est inférieure à celle permise en vertu de la sous-partie 700.

**Résumé et comparaison des modifications proposées aux  
sous-parties de la Partie VII**

Les nouvelles dispositions réglementaires devant être ajoutées à la sous-partie 700, à savoir l'article 700.09 *Interdiction d'approche de non-précision* et les articles 700.10 et 700.11 *Interdiction d'approche de précision*, ainsi que les modifications proposées aux dispositions réglementaires figurant déjà aux sous-parties 703 (*Exploitation d'un taxi aérien*), 704 (*Exploitation d'un service aérien de navette*) et 705 (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*) et les normes connexes portant sur la formation et les procédures en matière de SCDA, font l'objet d'un résumé et d'une comparaison dans les deux tableaux qui suivent (tableau II et tableau III). Les modifications proposées ont été groupées conformément aux deux types d'approche susmentionnés, ce qui veut dire que le tableau II porte sur les conditions

**Part VII Non-Precision Approach Ban Summary and Comparison**

The proposed new section 700.09 *Non-Precision Approach Ban* will establish an approach ban for non-precision approaches which is applicable to all operations carried out under Part VII of the CARs. Continuation of non-precision approaches when the reported visibility is lower than that set forth in this proposed section will only be allowed for aircraft in certain types of commercial operation when requirements (discussed below) pertaining to the specific Subpart governing their activities are satisfied. Subpart 702 (*Aerial Work*) operations will be offered no alternative to section 700.09. There will be no changes in section 700.09 to the minima for helicopters from those currently in effect under section 602.129.

The provisions for minimum visibility which will apply to aeroplanes in the proposed section 700.09 for continuation of a non-precision approach are more restrictive than those in section 602.129. The minimum RVR or reported runway visibility permitted for a non-precision approach to be continued, for aeroplane operations, under section 700.09 will be 4,000 feet or, if ground visibility is being used, the greater of either three-quarters of a mile or one half the published visibility for the approach. As well, the proposed regulation will prohibit the pilot-in-command from commencing a non-precision approach to an airport at which low visibility procedures are in effect.

For air taxi, commuter or airline operations, additional conditions will be established in the applicable regulation (section 703.35, 704.30 or 705.38 respectively) in accordance with which non-precision approaches will be permitted when the visibility is poorer than that permitted under section 700.09. The most stringent requirements proposed for these Regulations (for stabilized constant-descent-angle or SCDA non-precision approaches) will permit a non-precision approach to be continued when the RVR or runway visibility is as low as 2,600 feet or, if ground visibility is being used, half of a mile.

donnant lieu à une interdiction d’approche dans le cas des approches de non-précision, tandis que le tableau III indique les conditions donnant lieu à une interdiction d’approche dans le cas des approches de précision.

**Sommaire et comparaison des interdictions d’approche de non-précision en vertu de la Partie VII**

Le nouvel article 700.09 qui est proposé (*Interdiction d’approche de non-précision*) va établir une interdiction d’approche de non-précision applicable à toutes les opérations effectuées en vertu de la Partie VII du RAC. La poursuite d’une approche de non-précision alors que la visibilité communiquée est inférieure à celle prévue dans ce nouvel article ne sera permise que dans le cas d’aéronefs effectuant certains types d’opérations commerciales, les exigences (abordées ci-dessous) se rapportant à la sous-partie précise régissant leurs activités étant par ailleurs respectées. Les opérations relevant de la sous-partie 702 (*Opérations de travail aérien*) n’auront d’autre choix que de respecter l’article 700.09. Toujours à l’article 700.09, il n’y aura pas de modifications aux minimums applicables aux hélicoptères par rapport à ceux actuellement en vigueur à l’article 602.129.

Les dispositions relatives à la visibilité minimale qui vont s’appliquer aux avions dans la proposition d’article 700.09 portant sur la poursuite d’une approche de non-précision sont plus restrictives que celles de l’article 602.129. Dans le cas d’un avion, la valeur minimale de la RVR ou de la visibilité sur la piste communiquée permettant la poursuite d’une approche de non-précision sera, en vertu de l’article 700.09, de 4 000 pieds ou, en cas d’utilisation de la visibilité au sol, de la plus grande des valeurs entre trois quarts de mille et la moitié de la visibilité publiée pour cette approche. De plus, la réglementation proposée va interdire au commandant de bord d’entreprendre une approche de non-précision à un aéroport où les procédures par faible visibilité sont en vigueur.

Dans le cas de l’exploitation d’un taxi aérien, d’un service aérien de navette ou d’une entreprise de transport aérien, les dispositions réglementaires pertinentes (à savoir, les articles 703.35, 704.30 ou 705.38 respectivement) renfermeront des conditions supplémentaires permettant des approches de non-précision si la visibilité est inférieure à celle permise en vertu de l’article 700.09. Les exigences les plus contraignantes qui sont proposées pour ces dispositions réglementaires (dans le cas des approches de non-précision stabilisées à angle de descente constant ou SCDA) permettront la poursuite d’une approche de non-précision par une RVR ou une visibilité sur la piste aussi basse que 2 600 pieds, ou bien par une visibilité au sol d’un demi-mille, si c’est cette dernière qui est utilisée.

**Table II**

<b>Part VII Non-Precision Approach Ban Summary Table</b>	
<b>Proposed section 700.09</b>	<b>Proposed sections 703.35, 704.30 and 705.38</b>
When the visibility < minimum visibility, discontinue approach unless: (a) when visibility report received, aircraft has passed final approach fix (FAF) inbound or, for procedures without an FAF, is beyond the point where final approach course is intercepted; (b) the aircraft is on a training flight with no landing intended and the appropriate air traffic control unit has been notified of the intention not to land; (c) the RVR is varying between distances < and > minimum RVR; (d) when no RVR or runway visibility is available, ground visibility is variable between distances < and > minimum visibility;	minimum visibility for aeroplane operations (a) where both RVR A & B are reported – A < 4,000 ft.; (b) where only one RVR is reported – RVR < 4,000 ft.; (c) runway visibility < 4,000 ft. if no RVR is available; or (d) ground visibility < 3/4 m. if no RVR or runway visibility is available.



Table II — Continued

<b>Part VII Non-Precision Approach Ban Summary Table</b>	
<b>Proposed section 700.09</b>	<b>Proposed sections 703.35, 704.30 and 705.38</b>
<p>(e) when a localized phenomenon is affecting ground visibility and the visibility on the approach and along the intended landing runway, observed and reported by the pilot-in-command, is more than or equal to the visibility specified in the CPA for procedure to be flown; or</p> <p>(f) the approach is conducted under section 703.35, 704.30 or 705.38.</p> <p><u>for aeroplane:</u> minimum visibility</p> <p>(a) where both RVR A &amp; B are reported – A &lt; 4,000 ft.;</p> <p>(b) where only one RVR is reported – RVR &lt; 4,000 ft.;</p> <p>(c) runway visibility &lt; 4,000 ft. if no RVR is available; or</p> <p>(d) ground visibility &lt; greater of 3/4 m. and 1/2 published visibility for approach if no RVR or runway visibility is available.</p> <p><u>for helicopter:</u> minimum visibility</p> <p>(a) where both RVR A &amp; B are reported – A &lt; 1,200 ft.; or</p> <p>(b) where only one RVR is reported – RVR &lt; 1,200 ft.</p> <p>No non-precision approach shall be commenced to an airport where low visibility procedures are in effect.</p>	<p>To continue a non-precision approach using the above visibility criteria, the following must be met:</p> <p>(a) the minimum crew must be a pilot-in-command (PIC) and a second-in-command (SIC) (for Subpart 703 operations)<sup>1</sup>;</p> <p>(b) the aeroplane must have</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) autopilot capable of conducting a non-precision approach to less than or equal to 400 ft. AGL or the crew must use pilot-monitored approach procedures, or</p> <p style="padding-left: 20px;">(ii) for Subpart 704 or 705 operations, a HUD capable of conducting a non-precision approach to 400 ft. AGL or lower;</p> <p>(c) the approach must be flown to the straight-in minima; and</p> <p>(d) one of the following must exist</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) visibility must be equal to or more than the above, or</p> <p style="padding-left: 20px;">(ii) the reported RVR varying between distances &lt; and &gt; minimum RVR above.</p> <p><u>SCDA Non-Precision Approaches</u></p> <p>minimum visibility:</p> <p>(a) where both RVR A &amp; B are reported – A &lt; 2,600 ft.;</p> <p>(b) where only one RVR is reported – RVR &lt; 2,600 ft.;</p> <p>(c) runway visibility &lt; 2,600 ft. if no RVR is available; or</p> <p>(d) ground visibility of aerodrome &lt; 1/2 m. where no RVR or runway visibility is available.</p> <p>To conduct an SCDA non-precision approach using the above minimum visibility criteria, the following must be met:</p> <p>(a) the minimum crew must be a PIC and a SIC (for Subpart 703 operations)<sup>2</sup>;</p> <p>(b) the aeroplane must have</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) an autopilot capable of conducting a non-precision approach to 400 ft. AGL or lower or the crew must use pilot-monitored approach procedures, or</p> <p style="padding-left: 20px;">(ii) for Subpart 704 or 705 operations, a HUD capable of conducting a non-precision approach to 400 ft. AGL or lower;</p> <p>(c) the procedure must be conducted to straight-in minima with a final approach course that meets the criteria set forth in the associated standards;</p> <p>(d) one of the following must exist</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) the visibility must be equal to or more than that specified for SCDA approaches, or</p> <p style="padding-left: 20px;">(ii) RVR varying between distances &lt; and &gt; that specified for SCDA approaches; and</p> <p>(e) a missed approach must be initiated at the latest upon reaching the earlier of the MDA or the missed approach point (MAP), if the necessary visual reference has not been established for landing.</p> <p>The associated standards will require:</p> <p>(a) the air operator must have a flight crew training and qualifications program for SCDA non-precision approaches that satisfies the appropriate standard;</p> <p>(b) the air operator must have standard operating procedures (SOPs) for SCDA non-precision approaches which include the height to be added to the MDA to compensate for additional height loss which may be expected during missed approach initiation where</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) there has been failure of an aircraft system,</p> <p style="padding-left: 20px;">(ii) the aircraft is above the normal maximum landing weight,</p> <p style="padding-left: 20px;">(iii) the aircraft landing weight is limited by aborted landing climb performance, or</p> <p style="padding-left: 20px;">(iv) height loss could be expected to be &gt; normal;</p> <p>(c) the final approach course must be less than or equal to 15 degrees from the runway centreline; and</p> <p>(d) the final approach segment must be flown using a stabilized descent with a constant descent angle between 3.5 degrees and 2.9 degrees inclusive from an FAF to target touchdown point.</p>

<sup>1</sup> Existing sections 704.106 and 705.103 require a minimum of two cockpit crew for commuter and airline operations where passengers are being carried in IFR flight

<sup>2</sup> See previous note

Tableau II

<b>Tableau résumant les interdictions d'approche de non-précision relevant de la Partie VII</b>	
<b>Article 700.09 proposé</b>	<b>Articles 703.35, 704.30 et 705.38 proposés</b>
<p>Si la visibilité est inférieure à la visibilité minimale, interrompre l'approche, à moins que, selon le cas :</p> <p><i>a)</i> au moment de la réception du compte rendu de la visibilité, l'aéronef ait franchi le FAF de rapprochement ou, en l'absence de FAF, se trouve au-delà du point d'interception de la trajectoire d'approche finale;</p> <p><i>b)</i> l'aéronef soit utilisé en vol d'entraînement sans qu'aucun atterrissage ne soit prévu et que l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente ait été avisée de l'intention de ne pas atterrir;</p> <p><i>c)</i> la RVR varie entre des distances inférieures et supérieures à la RVR minimale;</p> <p><i>d)</i> en cas d'absence de RVR ou de visibilité sur la piste, la visibilité au sol varie entre des distances inférieures et supérieures à la visibilité minimale;</p> <p><i>e)</i> si un phénomène localisé affecte la visibilité au sol, la visibilité en approche et le long de la piste devant servir à l'atterrissage soit, selon l'observation et le compte rendu du commandant de bord, égale ou supérieure à la visibilité spécifiée dans le CAP pour la procédure devant être suivie;</p> <p><i>f)</i> l'approche soit effectuée en vertu des articles 703.35, 704.30 ou 705.38.</p> <p><b>Pour un avion :</b> visibilité minimale, selon le cas :</p> <p><i>a)</i> si les deux RVR A et B sont communiquées – <math>A &lt; 4\ 000</math> pi;</p> <p><i>b)</i> si une seule RVR est communiquée – <math>RVR &lt; 4\ 000</math> pi;</p> <p><i>c)</i> si aucune RVR n'est disponible, la visibilité sur la piste est <math>&lt; 4\ 000</math> pi;</p> <p><i>d)</i> si aucune RVR ni aucune visibilité sur la piste n'est disponible, la visibilité au sol est inférieure à la plus grande des valeurs entre <math>\frac{3}{4}</math> mi et <math>\frac{1}{2}</math> de la visibilité publiée pour cette approche.</p> <p><b>Pour un hélicoptère :</b> visibilité minimale, selon le cas :</p> <p><i>a)</i> si les deux RVR A et B sont communiquées – <math>A &lt; 1\ 200</math> pi;</p> <p><i>b)</i> si une seule RVR est communiquée – <math>RVR &lt; 1\ 200</math> pi.</p> <p>Il est interdit d'entreprendre une approche de non-précision à un aéroport où les procédures par faible visibilité sont en vigueur.</p>	<p>Visibilité minimale pour les avions, selon le cas :</p> <p><i>a)</i> si les deux RVR A et B sont communiquées – <math>A &lt; 4\ 000</math> pi;</p> <p><i>b)</i> si une seule RVR est communiquée – <math>RVR &lt; 4\ 000</math> pi;</p> <p><i>c)</i> si aucune RVR n'est disponible, la visibilité sur la piste est <math>&lt; 4\ 000</math> pi;</p> <p><i>d)</i> si aucune RVR ni aucune visibilité sur la piste n'est disponible, la visibilité au sol est inférieure à <math>\frac{3}{4}</math> mi.</p> <p>Pour pouvoir poursuivre une approche de non-précision à l'aide des critères de visibilité indiqués ci-dessus, les conditions suivantes doivent être respectées :</p> <p><i>a)</i> l'équipage minimal doit se composer d'un commandant de bord et d'un commandant en second (s'il s'agit d'opérations relevant de la sous-partie 703<sup>1</sup>);</p> <p><i>b)</i> l'avion doit être équipé, selon le cas :</p> <p>(i) d'un pilote automatique capable de mener une approche de non-précision jusqu'à 400 pi AGL ou moins, ou bien l'équipage doit utiliser les procédures d'approche surveillée par le pilote,</p> <p>(ii) s'il s'agit d'opérations relevant des sous-parties 704 ou 705, d'un HUD capable de mener une approche de non-précision jusqu'à 400 pi AGL ou moins;</p> <p><i>c)</i> l'approche doit être effectuée jusqu'aux minimums de l'approche directe;</p> <p><i>d)</i> l'une des situations suivantes doit exister :</p> <p>(i) la visibilité doit être égale ou supérieure à celle indiquée plus haut,</p> <p>(ii) la RVR communiquée varie entre des distances inférieures et supérieures à la RVR minimale indiquée plus haut.</p> <p><b>Approches de non-précision SCDA</b></p> <p>Visibilité minimale :</p> <p><i>a)</i> si les deux RVR A et B sont communiquées – <math>A &lt; 2\ 600</math> pi;</p> <p><i>b)</i> si une seule RVR est communiquée – <math>RVR &lt; 2\ 600</math> pi;</p> <p><i>c)</i> si aucune RVR n'est disponible, la visibilité sur la piste est <math>&lt; 2\ 600</math> pi;</p> <p><i>d)</i> si aucune RVR ni aucune visibilité sur la piste n'est disponible, la visibilité au sol à l'aérodrome est inférieure à <math>\frac{1}{2}</math> mi.</p> <p>Pour pouvoir poursuivre une approche de non-précision SCDA en ayant recours aux critères de visibilité minimale indiqués ci-dessus, les conditions suivantes doivent être respectées :</p> <p><i>a)</i> l'équipage minimal doit se composer d'un commandant de bord et d'un commandant en second (s'il s'agit d'opérations relevant de la sous-partie 703<sup>2</sup>);</p> <p><i>b)</i> l'avion doit être équipé, selon le cas :</p> <p>(i) d'un pilote automatique capable de mener une approche de non-précision jusqu'à 400 pi AGL ou moins, ou bien l'équipage doit utiliser les procédures d'approche surveillée par le pilote,</p> <p>(ii) s'il s'agit d'opérations relevant des sous-parties 704 ou 705, d'un HUD capable de mener une approche de non-précision jusqu'à 400 pi AGL ou moins;</p> <p><i>c)</i> la procédure doit être suivie jusqu'aux minimums de l'approche directe, la trajectoire d'approche finale respectant par ailleurs les critères indiqués dans les normes connexes;</p> <p><i>d)</i> l'une des conditions suivantes doit exister :</p> <p>(i) la visibilité doit être égale ou supérieure à celle spécifiée pour les approches SCDA,</p> <p>(ii) la RVR varie entre des distances inférieures et supérieures à celles spécifiées pour les approches SCDA;</p> <p><i>e)</i> si la référence visuelle au sol nécessaire n'a pas été acquise en prévision de l'atterrissage, une approche interrompue doit être entreprise au plus tard en arrivant soit à la MDA, soit au point d'approche interrompue (MAP), selon l'élément qui est atteint le premier.</p> <p>Les normes connexes exigeront ceci :</p> <p><i>a)</i> l'exploitant aérien devra avoir, en matière d'approches de non-précision SCDA, un programme de formation et de qualifications des équipages de conduite répondant à la norme pertinente;</p>

<sup>1</sup> En cas d'exploitation d'un service aérien de navette ou d'une entreprise de transport aérien, les articles 704.106 et 705.103 actuellement en vigueur exigent la présence minimale de deux pilotes pour le transport de passagers en vol IFR

<sup>2</sup> Voir la note précédente

Tableau II (suite)

Tableau résumant les interdictions d'approche de non-précision relevant de la Partie VII	
Article 700.09 proposé	Articles 703.35, 704.30 et 705.38 proposés
	<p>b) l'exploitant aérien devra avoir des procédures d'utilisation normalisées (SOP) portant sur les approches de non-précision SCDA qui incluent la hauteur à ajouter à la MDA afin de compenser la perte d'altitude supplémentaire susceptible de se produire au moment du déclenchement de la procédure d'approche interrompue, si, selon le cas :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) un système de l'aéronef est tombé en panne,</li> <li>(ii) la masse de l'aéronef est supérieure à sa masse maximale normale à l'atterrissage,</li> <li>(iii) la masse à l'atterrissage de l'aéronef est limitée par les performances de montée après un atterrissage interrompu,</li> <li>(iv) la perte d'altitude risque vraisemblablement d'être supérieure à la normale;</li> </ul> <p>c) la trajectoire d'approche finale devra être effectuée selon un angle inférieur ou égal à 15 degrés par rapport à l'axe de la piste;</p> <p>d) le segment d'approche finale devra être effectué en descente stabilisée selon un angle de descente constant compris entre 3,5 et 2,9 degrés inclusivement, et ce, depuis le FAF jusqu'au point cible de toucher des roues.</p>

### Part VII Precision Approach Ban Summary and Comparison

Table III, as follows, summarizes the proposed amendments in new section 700.10 *Precision Approach Ban* and in existing sections in Subpart 703, Subpart 704 and Subpart 705 to establish a precision approach ban for commercial operations.

Proposed new section 700.10 *Precision Approach Ban*, will establish an approach ban for all Category I precision approaches which is applicable to all operations carried out under Part VII. Continuation of CAT I precision approaches with lower visibility than that set forth in this proposed section will only be allowed for aircraft in certain types of commercial operation when requirements (summarized below) pertaining to the specific Subpart governing their activities are satisfied. Subpart 702 (*Aerial Work*) operations will be offered no alternative to section 700.10. There will be no changes proposed to the minima for helicopters from those currently in effect under section 602.129.

More restrictive provisions than those in section 602.129 for continuation of a CAT I precision approach will be incorporated in the proposed section 700.10. The minimum RVR or runway visibility which will be allowed for a CAT I precision approach under section 700.10 will be 1,800 feet. If ground visibility is being used the minimum will be three-eighths of a mile. If the approach is authorized in accordance with the appropriate section from Subpart 703, Subpart 704 or Subpart 705, lower visibility minima may apply. (Visibility minima less than RVR 1,200 feet, as set forth in section 602.129, will not be allowed under any circumstances for CAT I approaches.)

As well, proposed section 700.10 will prohibit the pilot-in-command from commencing a CAT I or CAT II approach to an airport at which low visibility procedures are in effect.

Proposed new section 700.11 will forbid a pilot-in-command who is conducting a CAT II or a CAT III approach from continuing beyond the final approach fix inbound or, where there is no final approach fix, the point where the final approach course is

### Sommaire et comparaison des interdictions d'approche de précision en vertu de la Partie VII

Le tableau III qui suit résume les modifications proposées au nouvel article 700.10 (*Interdiction d'approche de précision*) ainsi qu'aux articles existants des sous-parties 703, 704 et 705, le but étant de créer une interdiction d'approche de précision applicable aux opérations commerciales.

Le nouvel article 700.10 qui est proposé (*Interdiction d'approche de précision*) va établir une interdiction d'approche englobant toutes les approches de précision de Catégorie I qui s'appliquera à toutes les opérations effectuées en vertu de la Partie VII. La poursuite d'une approche de précision CAT I alors que la visibilité communiquée est inférieure à celle prévue dans ce nouvel article ne sera permise que dans le cas d'aéronefs effectuant certains types d'opérations commerciales, les exigences (abordées ci-dessous) se rapportant à la sous-partie précise régissant leurs activités étant par ailleurs respectées. Les opérations relevant de la sous-partie 702 (*Opérations de travail aérien*) n'auront d'autre choix que de respecter l'article 700.10. Aucune modification n'est proposée quant aux minimums applicables aux hélicoptères par rapport à ceux actuellement en vigueur à l'article 602.129.

En ce qui a trait à la poursuite d'une approche de précision CAT I, des dispositions plus restrictives que celles de l'actuel article 602.129 seront incorporées à l'article 700.10 qui est proposé. La valeur minimale de la RVR ou de la visibilité sur la piste permettant d'effectuer une approche de précision CAT I en vertu de l'article 700.10 sera fixée à 1 800 pieds. Si c'est la visibilité au sol qui est utilisée, le minimum sera alors de trois huitièmes de mille. Si l'approche est autorisée en vertu de l'article pertinent des sous-parties 703, 704 ou 705, les minimums de visibilité inférieurs pourront s'appliquer. (Les minimums de visibilité inférieurs à une RVR de 1 200 pieds, tels qu'ils sont prévus à l'article 602.129, ne seront en aucune circonstance autorisés pour des approches de précision CAT I.)

De plus, l'article 700.10 proposé va interdire au commandant de bord d'entreprendre une approche de précision CAT I ou CAT II à un aéroport où des procédures par faible visibilité sont en vigueur.

Le nouvel article 700.11 qui est proposé va interdire au commandant de bord qui effectue une approche de précision CAT II ou CAT III de poursuivre au-delà du repère d'approche finale en rapprochement ou, en l'absence d'un tel repère, au-delà du point

intercepted unless the RVR is at least equal to the minimum approach RVR as specified in the CAP for the approach being conducted.

For air taxi, commuter and airline operations (as provided for in sections 703.35, 704.30 and 705.38 respectively), lower visibility will be allowed if the requirements contained in the appropriate section are met. The lowest RVR or runway visibility which will be permitted for a CAT I precision approach (with the most rigorous conditions for crew qualifications, aircraft equipment and runway lighting) will be 1,200 feet. The corresponding lowest ground visibility will be one-quarter of a mile.

d'interception de la trajectoire d'approche finale, à moins que la RVR ne soit au moins égale à la RVR d'approche minimale indiquée dans le CAP pour l'approche en question.

Dans le cas de l'exploitation d'un taxi aérien, d'un service aérien de navette ou d'une entreprise de transport aérien (tel que cela est prévu aux articles 703.35, 704.30 et 705.38 respectivement), une visibilité plus faible sera permise si les exigences prévues à l'article pertinent sont respectées. La RVR ou la visibilité sur la piste la plus faible qui sera autorisée pendant une approche de précision CAT I (avec les conditions les plus rigoureuses en matière de qualifications de l'équipage, d'équipement de l'aéronef et de balisage lumineux de la piste) sera de 1 200 pieds. La visibilité au sol la plus faible correspondante sera d'un quart de mille.

**Table III**

<b>Part VII Precision Approach Ban Summary Table</b>	
<b>Proposed section 700.10</b>	<b>Proposed sections 703.35, 704.30 and 705.38</b>
<p>When visibility &lt; minimum visibility and on a CAT I approach, discontinue approach unless</p> <p>(a) when visibility report received, aircraft has passed FAF inbound or, where there is no FAF, has passed the point where the final approach course is intercepted;</p> <p>(b) the aircraft is on a training flight with no landing intended and the appropriate air traffic control unit has been notified of the intention not to land;</p> <p>(c) the RVR is varying between distances &lt; and &gt; minimum RVR;</p> <p>(d) when no RVR or runway visibility is available, ground visibility is variable between distances &lt; and &gt; minimum visibility;</p> <p>(e) when a localized phenomenon is affecting ground visibility and the visibility on the approach and along the intended landing runway, observed and reported by the PIC, is more than or equal to the visibility specified in the CAP for procedure to be flown; or</p> <p>(f) the approach is conducted under section 703.35, 704.30 or 705.38.</p> <p><u>for aeroplane:</u> minimum visibility for CAT I</p> <p>(a) where both RVR A &amp; B are reported – A &lt; 1,800 ft.;</p> <p>(b) where only one RVR is reported, RVR &lt; 1,800 ft.;</p> <p>(c) runway visibility &lt; 1,800 ft. if no RVR is available; or</p> <p>(d) ground visibility &lt; 3/8 m. if no RVR or runway visibility is available.</p> <p><u>for helicopter:</u> minimum visibility for CAT I</p> <p>(a) where both RVR A &amp; B are reported – A &lt; 1,200 ft.;</p> <p>(b) where only one RVR is reported, RVR &lt; 1,200 ft.</p> <p>No CAT I or CAT II approach is to be commenced to an airport where low visibility procedures are in effect.</p>	<p><u>CAT I precision approaches</u></p> <p><u>for aeroplane:</u> minimum visibility</p> <p>(a) where both RVR A &amp; B are reported – A &lt; 1,600 ft.;</p> <p>(b) where only one RVR is reported, RVR &lt; 1,600 ft.;</p> <p>(c) runway visibility &lt; 1,600 ft. if no RVR is available; or</p> <p>(d) ground visibility &lt; 3/8 m. if no RVR or runway visibility is available.</p> <p>To conduct a CAT I precision approach using the above minimum visibility criteria, the following must be met:</p> <p>(a) the minimum crew must be a PIC and a SIC (for Subpart 703 operations<sup>3</sup>);</p> <p>(b) the aeroplane must have</p> <p>(i) a flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 ft. AGL or lower, or</p> <p>(ii) if the crew uses pilot-monitored approach procedures, a flight director capable of conducting a precision approach to 200 ft. AGL or lower;</p> <p>(c) the runway must have serviceable high-intensity approach lighting and high-intensity runway edge lighting;</p> <p>(d) one of the following must exist</p> <p>(i) visibility equal to or greater than that specified above, or</p> <p>(ii) RVR varying between distances &lt; and &gt; that specified above; and</p> <p>(e) for Subpart 704 or 705 operations, each flight crew member must be qualified for CAT II procedures or the crew must use pilot-monitored approach procedures.</p> <p><u>CAT I approach to a runway with centreline lighting</u></p> <p>minimum visibility</p> <p>(a) where both RVR A &amp; B are reported – A &lt; 1,200 ft.;</p> <p>(b) where only one RVR is reported – RVR &lt; 1,200 ft.;</p> <p>(c) runway visibility &lt; 1,200 ft. if no RVR is available; or</p> <p>(d) ground visibility &lt; 1/4 m. if no RVR or runway visibility is available.</p> <p>To conduct a CAT I approach using the above minimum visibility criteria for a runway with centreline lighting, the following must be met:</p> <p>(a) the minimum crew must be a PIC and a SIC (for Subpart 703 operations<sup>4</sup>);</p> <p>(b) the aeroplane must have</p> <p>(i) a flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 ft. AGL or lower, or</p> <p>(ii) if the crew uses pilot-monitored approach procedures, a flight director capable of conducting a precision approach to 200 ft. AGL or lower;</p> <p>(c) the runway must have serviceable high-intensity approach lighting, high-intensity centreline lighting and high-intensity runway edge lighting;</p> <p>(d) one of the following must exist</p> <p>(i) the visibility must be equal to or greater than that specified above, or</p> <p>(ii) the RVR must be varying between distances &lt; and &gt; the minimum RVR; and</p>

<sup>3</sup> See note 4

<sup>4</sup> See note 4

Table III — Continued

Part VII Precision Approach Ban Summary Table	
<b>Proposed section 700.10</b>	<b>Proposed sections 703.35, 704.30 and 705.38</b>
	<p>(e) also, for Subpart 704 or 705 operations, if the aeroplane is not equipped with a HUD, if the flight crew does not use pilot-monitored approach procedures, each flight crew member must be qualified for CAT II procedures.</p> <p><u>CAT I approach in an aircraft with a HUD (this alternative is not offered to Subpart 703 operations)</u>  minimum visibility criteria:  same as set forth above for an approach to a runway with centreline lighting.  To conduct a CAT I approach using a HUD capable of conducting a precision approach to 200 ft. AGL or lower (to a runway with no centreline lighting), the following must be met:</p> <p>(a) each pilot-in-command and second-in-command must be qualified for CAT II procedures;</p> <p>(b) the aeroplane must have flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 ft. AGL or lower; and</p> <p>(c) the runway must have serviceable high-intensity approach lighting and high-intensity runway edge lighting.</p>

Tableau III

Tableau résumant les interdictions d'approche de précision relevant de la Partie VII	
<b>Article 700.10 proposé</b>	<b>Articles 703.35, 704.30 et 705.38 proposés</b>
<p>Si la visibilité est inférieure à la visibilité minimale pendant une approche CAT I, interrompre l'approche, à moins que, selon le cas :</p> <p>a) au moment de la réception du compte rendu de la visibilité, l'aéronef ait franchi le FAF de rapprochement ou, en l'absence de FAF, ait franchi le point d'interception de la trajectoire d'approche finale;</p> <p>b) l'aéronef soit utilisé en vol d'entraînement sans qu'aucun atterrissage ne soit prévu et que l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente ait été avisée de l'intention de ne pas atterrir;</p> <p>c) la RVR varie entre des distances inférieures et supérieures à la RVR minimale;</p> <p>d) en cas d'absence de RVR ou de visibilité sur la piste, la visibilité au sol varie entre des distances inférieures et supérieures à la visibilité minimale;</p> <p>e) si un phénomène localisé affecte la visibilité au sol, la visibilité en approche et le long de la piste devant servir à l'atterrissage soit, selon l'observation et le compte rendu du commandant de bord, égale ou supérieure à la visibilité spécifiée dans le CAP pour la procédure devant être suivie;</p> <p>f) l'approche soit effectuée en vertu des articles 703.35, 704.30 ou 705.38.</p> <p><u>Pour un avion</u> : visibilité minimale pendant une approche CAT I, selon le cas :</p> <p>a) si les deux RVR A et B sont communiquées – A &lt; 1 800 pi;</p> <p>b) si une seule RVR est communiquée – RVR &lt; 1 800 pi;</p> <p>c) si aucune RVR n'est disponible, la visibilité sur la piste est &lt; 1 800 pi;</p> <p>d) si aucune RVR ni aucune visibilité sur la piste n'est disponible, la visibilité au sol est &lt; 3/8 mi.</p> <p><u>Pour un hélicoptère</u> : visibilité minimale pendant une approche CAT I, selon le cas :</p> <p>a) si les deux RVR A et B sont communiquées – A &lt; 1 200 pi;</p> <p>b) si une seule RVR est communiquée – RVR &lt; 1 200 pi.</p> <p>Il est interdit d'entreprendre une approche de précision CAT I ou CAT II à un aéroport où les procédures par faible visibilité sont en vigueur.</p>	<p><u>Approches de précision CAT I</u>  <u>Pour un avion</u> : Visibilité minimale, selon le cas :</p> <p>a) si les deux RVR A et B sont communiquées – A &lt; 1 600 pi;</p> <p>b) si une seule RVR est communiquée – RVR &lt; 1 600 pi;</p> <p>c) si aucune RVR n'est disponible, la visibilité sur la piste est &lt; 1 600 pi;</p> <p>d) si aucune RVR ni aucune visibilité sur la piste n'est disponible, la visibilité au sol est inférieure à 3/8 mi.</p> <p>Pour effectuer une approche de précision CAT I à l'aide des critères de visibilité minimale indiqués ci-dessus, les conditions suivantes doivent être respectées :</p> <p>a) l'équipage minimal doit se composer d'un commandant de bord et d'un commandant en second (s'il s'agit d'opérations relevant de la sous-partie 703<sup>3</sup>);</p> <p>b) l'avion doit être équipé, selon le cas :</p> <p>(i) d'un directeur de vol et d'un pilote automatique capables de mener une approche de précision couplée jusqu'à 200 pi AGL ou moins,</p> <p>(ii) si l'équipage utilise les procédures d'approche surveillée par le pilote, d'un directeur de vol capable de mener une approche de précision jusqu'à 200 pi AGL ou moins;</p> <p>c) la piste doit être dotée d'un balisage lumineux d'approche à haute intensité ainsi que de feux de bord de piste à haute intensité, le tout en bon état de fonctionnement;</p> <p>d) l'une des situations suivantes doit exister :</p> <p>(i) la visibilité doit être égale ou supérieure à celle indiquée plus haut,</p> <p>(ii) la RVR communiquée varie entre des distances inférieures et supérieures à celle indiquée plus haut;</p> <p>e) s'il s'agit d'opérations relevant des sous-parties 704 ou 705, chaque membre d'équipage de conduite doit être qualifié pour exécuter les procédures d'approche CAT II ou l'équipage doit suivre les procédures d'approche surveillée par le pilote.</p> <p><u>Approche CAT I vers une piste dotée de feux d'axe de piste</u>  Visibilité minimale, selon le cas :</p> <p>a) si les deux RVR A et B sont communiquées – A &lt; 1 200 pi;</p> <p>b) si une seule RVR est communiquée – RVR &lt; 1 200 pi;</p> <p>c) si aucune RVR n'est disponible, la visibilité sur la piste est &lt; 1 200 pi;</p> <p>d) si aucune RVR ni aucune visibilité sur la piste n'est disponible, la visibilité au sol est inférieure à ¼ mi.</p>

<sup>3</sup> Voir note 4

Tableau III (suite)

<b>Tableau résumant les interdictions d'approche de précision relevant de la Partie VII</b>	
<b>Article 700.10 proposé</b>	<b>Articles 703.35, 704.30 et 705.38 proposés</b>
	<p>Pour effectuer, vers une piste dotée de feux d'axe de piste, une approche de précision CAT I à l'aide des critères de visibilité minimale indiqués ci-dessus, les conditions suivantes doivent être respectées :</p> <p><i>a)</i> l'équipage minimal doit se composer d'un commandant de bord et d'un commandant en second (s'il s'agit d'opérations relevant de la sous-partie 703<sup>4</sup>);</p> <p><i>b)</i> l'avion doit être équipé, selon le cas :</p> <p style="margin-left: 20px;"><i>(i)</i> d'un directeur de vol et d'un pilote automatique capables de mener une approche de précision couplée jusqu'à 200 pi AGL ou moins,</p> <p style="margin-left: 20px;"><i>(ii)</i> si l'équipage utilise les procédures d'approche surveillée par le pilote, d'un directeur de vol capable de mener une approche de précision jusqu'à 200 pi AGL ou moins;</p> <p><i>c)</i> la piste doit être dotée d'un balisage lumineux d'approche à haute intensité, de feux d'axe de piste à haute intensité ainsi que de feux de bord de piste à haute intensité, le tout en bon état de fonctionnement;</p> <p><i>d)</i> l'une des situations suivantes doit exister :</p> <p style="margin-left: 20px;"><i>(i)</i> la visibilité doit être égale ou supérieure à celle indiquée plus haut,</p> <p style="margin-left: 20px;"><i>(ii)</i> la RVR doit varier entre des distances inférieures et supérieures à celle indiquée plus haut;</p> <p><i>e)</i> de plus, s'il s'agit d'opérations relevant des sous-parties 704 ou 705, que l'avion soit dépourvu de HUD et que l'équipage de conduite ne suive pas les procédures d'approche surveillée par le pilote, chaque membre d'équipage de conduite doit être qualifié pour exécuter les procédures d'approche CAT II.</p> <p><u>Approche CAT I dans le cas d'un aéronef équipé d'un HUD (les opérations relevant de la sous-partie 703 ne peuvent se prévaloir de cette autre possibilité)</u></p> <p>Critères de visibilité minimale :</p> <p>identiques à ceux indiqués pour une approche vers une piste dotée de feux d'axe de piste.</p> <p>Pour effectuer une approche CAT I à l'aide d'un HUD capable de mener une approche de précision jusqu'à 200 pi AGL ou moins (vers une piste dépourvue de balisage lumineux d'axe de piste), les conditions suivantes doivent être respectées :</p> <p><i>a)</i> chaque commandant de bord et chaque commandant en second doit être qualifié pour exécuter les procédures d'approche CAT II;</p> <p><i>b)</i> l'avion doit être équipé d'un directeur de vol et d'un pilote automatique capables de mener une approche de précision couplée jusqu'à 200 pi AGL ou moins;</p> <p><i>c)</i> la piste doit être dotée d'un balisage lumineux d'approche à haute intensité ainsi que de feux de bord de piste à haute intensité, le tout en bon état de fonctionnement.</p>

<sup>4</sup> Voir note 4

**Appendix B****Benefits and Costs for Proposed Approach Ban as  
Pre-published in the *Canada Gazette*, Part I**

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

Two respondents to the pre-publication of this initiative commissioned an outside study of the initiative with particular emphasis on the benefit-cost analysis as presented in the RIAS. The authors of that study discovered an error in the calculation of the diversion costs in the RIAS. The corrected evaluation of diversion costs has been incorporated in this benefit-cost analysis.

Since the substance of the proposed approach ban consists of the changes to Part VI and Part VII of the *Canadian Aviation Regulations* with the proposed amendments to Part I and Part VIII supportive of and subsidiary to that central core, the benefit-cost analysis will concentrate upon the proposed amendments to Parts VI and VII. The evaluation of the associated proposals for Parts I and VIII will follow that analysis.

These proposed amendments to Part VI and Part VII will leave essentially unchanged the current approach ban for all private operations, for flight training operations, and for commercial helicopter operations. A minor revision proposed for section 602.129 will correct the present requirement that, if both RVR at location A and RVR at location B are reported, RVR A must be less than 1,200 ft. and RVR B must be less than 600 ft. to signify an approach ban. The corrected statement will establish an approach ban when RVR A is less than 1,200 ft. or when RVR B is less than 600 ft. A second proposed minor revision for the same section will ease the conditions under which pilots to whom this section applies can continue an instrument approach. No significant benefit-cost impact is expected from either change.

The impact of the proposed approach ban upon the aviation industry and upon the Canadian economy as a whole will be to reduce the frequency with which accidents result from an unsuccessful attempted landing or missed approach procedure, at the cost of foregoing the occasional discovery that the visibility is better than that reported and that a successful landing may, in fact, be accomplished. The benefit-cost analysis will begin with an estimation of the benefits from reducing or eliminating the consequences of accidents which have been identified as potentially avoidable with the introduction of the proposed approach ban. Following that discussion, the results of a model which was developed to estimate the costs of foregoing the opportunity to continue an approach in extremely poor reported visibility and occasionally finding that a successful landing was, in fact, possible will be presented.

**Annexe B****Avantages et coûts de l'interdiction d'approche proposée  
selon la publication au préalable dans la  
*Gazette du Canada* Partie I**

Tout au long du processus d'élaboration de la réglementation et des normes s'appliquant à l'aviation, Transports Canada fait appel à des concepts de gestion des risques. Et à chaque fois que des risques ont été perçus, l'analyse de la réglementation a permis de conclure que les risques éventuels étaient acceptables par rapport aux avantages escomptés.

Deux personnes ayant fait parvenir des commentaires à la suite de la publication au préalable de ce projet ont commandé une étude indépendante au cours de laquelle un accent tout particulier a été mis sur l'analyse des avantages par rapport aux coûts figurant dans le RÉIR. Les auteurs de cette étude ont découvert une erreur dans les calculs des coûts de déroutement présentés dans le RÉIR. Les chiffres corrigés des coûts de déroutement ont été incorporés dans la présente analyse des avantages par rapport aux coûts.

Comme l'essentiel de l'interdiction d'approche proposée se compose de changements aux Parties VI et VII du *Règlement de l'aviation canadien* accompagnés de modifications proposées aux Parties I et VIII venant étayer et compléter ce noyau central, l'analyse des avantages et des coûts va se concentrer sur les modifications proposées aux Parties VI et VII. L'évaluation des propositions connexes touchant les Parties I et VIII suivra la présente analyse.

Les modifications proposées aux Parties VI et VII vont pour ainsi dire laisser intacte l'interdiction d'approche actuelle visant la totalité des opérations privées ainsi que les opérations de formation au pilotage et les opérations commerciales menées à l'aide d'hélicoptères. Une révision mineure proposée à l'article 602.129 va corriger l'exigence actuelle voulant que, si les deux RVR aux emplacements A et B sont communiquées, la RVR A doit être inférieure à 1 200 pieds et la RVR B doit être inférieure à 600 pieds pour qu'il y ait interdiction d'approche. Après correction, l'article prévoira une interdiction d'approche si la RVR A est inférieure à 1 200 pieds ou si la RVR B est inférieure à 600 pieds. Une seconde révision mineure proposée à ce même article assouplira les conditions en vertu desquelles les pilotes assujettis audit article pourront poursuivre une approche aux instruments. On ne s'attend pas à ce que l'une ou l'autre de ces modifications ait un impact au niveau des avantages et des coûts.

En ce qui concerne le milieu de l'aviation et l'économie canadienne dans son ensemble, l'impact de l'interdiction d'approche proposée se traduira par une réduction de la fréquence des accidents résultant de l'échec d'une tentative d'interruption d'approche ou d'atterrissage, le coût se traduisant par le fait de ne pas tirer profit de la découverte ultérieure que la visibilité était meilleure que celle qui avait été communiquée et qu'un atterrissage aurait finalement été possible. L'analyse des avantages et des coûts va débiter par une estimation de la réduction ou de l'élimination des conséquences des accidents qui ont été jugés potentiellement évitables grâce à l'introduction de l'interdiction d'approche proposée. Après cette discussion, les résultats d'un modèle développé pour estimer les coûts inhérents au fait de ne pas avoir saisi l'occasion de poursuivre l'approche par une visibilité communiquée extrêmement faible avant de découvrir parfois qu'un atterrissage en toute sécurité aurait finalement été possible seront présentés.

**Benefits**

The benefit associated with the proposed approach ban will result from the elimination of or reduction in the consequences of accidents which may potentially occur when attempting a missed approach from a low altitude or when attempting a landing under conditions where the view of the landing environment is not clear.

Under the current regulatory regime, when an approach, either non-precision or precision, is continued after a report has been received of visibility which is less than that published in the CAP for that procedure, one possible outcome is that, when the Missed Approach Point (MAP) is reached, an adequate visual reference for the runway environment will not be established and a missed approach procedure will be initiated. Occasionally, the visibility is discovered to be better than reported, an adequate visual reference can be established, and a successful landing completed.

The proposed approach ban will, when visibility at or below the ban is reported, require the missed approach procedure to be initiated at the higher altitude of the FAF rather than at the MAP. It is an aviation axiom, supported by statistical studies, that, if something goes wrong during a flight, chances of a successful resolution are better, the higher the aircraft at the time of the occurrence. The more altitude, the more time and space will be available in which to take corrective action. Since the aeroplane will be at a lower altitude at the MAP than prior to, or at, the FAF, initiating a missed approach at the MAP increases the possibility of an unsuccessful outcome for the missed approach with an accident as a result. The proposed approach ban will also reduce the frequency with which landings are attempted when runway environment references are inadequate for safe operations.

Over a six-year period from 1994 through 1999 inclusive, eight accidents have been identified which might not have happened if the proposed approach ban had been in place. Consequences of these accidents included: seven fatalities, 26 people who suffered injuries of varying degrees of severity, the loss of four aircraft, substantial damage to two aircraft, and minor damage to the other two aircraft.

The largest number of crew and passengers at risk in a single occurrence was in the accident at Fredericton, N.B. on December 16, 1997. There were 42 people on board the aircraft at Fredericton, three crew members and 39 passengers. Of these 42, nine were seriously injured and required hospitalization while the remaining 33 suffered minor or no injuries. The aircraft was damaged beyond repair<sup>1</sup>. The cost of the accident at Fredericton included the loss of an aircraft valued at \$29,493,840 in 1998 Canadian dollars<sup>2,3</sup>.

**Avantages**

Les avantages liés à l'interdiction d'approche qui est proposée vont résulter de l'élimination ou de la réduction des conséquences d'accidents susceptibles de se produire au cours d'une tentative d'approche interrompue à basse altitude ou au cours d'une tentative d'atterrissage dans des conditions ne permettant pas d'avoir une bonne vue de la piste d'atterrissage et de ses abords.

En vertu du régime réglementaire actuel, quand il y a poursuite d'une approche, qu'elle soit de non-précision ou de précision, après réception d'un message faisant état d'une visibilité inférieure à celle publiée dans le CAP pour la procédure en question, il se peut que, à l'arrivée au-dessus du point d'approche interrompue (MAP), il n'y ait pas de références visuelles suffisantes de la piste et qu'une procédure d'approche interrompue soit entreprise. À l'occasion, il peut arriver que la visibilité se révèle être meilleure que celle communiquée et que l'atterrissage soit effectué sans problème.

En vertu de l'interdiction d'approche proposée, si la visibilité communiquée est égale ou inférieure à celle de l'interdiction, la procédure d'approche interrompue sera déclenchée à l'altitude plus élevée du FAF plutôt qu'à celle du MAP. Dans le domaine de l'aviation, il existe un axiome étayé par des études statistiques voulant que, si un problème doit se manifester en vol, les chances de le régler avec succès sont d'autant plus élevées que l'aéronef se trouve haut lorsque les faits surviennent. Plus l'altitude est importante, plus il y a de temps et d'espace pour prendre des mesures correctives. Comme l'avion va se trouver à une altitude plus basse au MAP qu'il ne l'était avant d'arriver ou en arrivant au FAF, cela signifie que le fait de déclencher la procédure d'approche interrompue au MAP augmente la possibilité d'un échec de l'approche interrompue, le tout pouvant se terminer par un accident. L'interdiction d'approche proposée va également réduire la fréquence à laquelle ont lieu des tentatives d'atterrissage alors que les références de la piste et de ses abords sont insuffisantes pour permettre à la manœuvre de se dérouler sans danger.

Au cours des six ans allant de 1994 à 1999 inclusivement, il y a eu 8 accidents qui auraient peut-être pu être évités si l'interdiction d'approche qui est proposée avait été en vigueur. Les conséquences de ces accidents sont les suivantes : 7 personnes ont été tuées et 26 autres ont été blessées à des degrés divers, tandis que 4 aéronefs ont été détruits, 2 ont été lourdement endommagés et 2 autres ont subi de légers dommages.

C'est au cours de l'accident survenu le 16 décembre 1997 à Fredericton (Nouveau-Brunswick) que le plus grand nombre de membres d'équipage et de passagers ont été mis en danger. Il y avait 42 personnes à bord de l'avion arrivant à Fredericton, à savoir 3 membres d'équipage et 39 passagers. De ces 42 personnes, 9 ont été grièvement blessées au point de devoir être hospitalisées, tandis que les 33 autres ont été blessées légèrement ou s'en sont tirées indemnes. L'avion a été endommagé au point d'être irrécupérable<sup>1</sup>. Le coût de l'accident de Fredericton comprenait la perte d'un avion évalué à 29 493 840 dollars canadiens à leur valeur de 1998<sup>2,3</sup>.

<sup>1</sup> Ibid., p. 3

<sup>2</sup> « Business Airplanes », *Business and Commercial Aviation*, May 1999, p. 84

<sup>3</sup> The exchange rate for U.S./Canadian currency conversion as published by the Bank of Canada on August 14, 2000 was used for the conversion

<sup>1</sup> Ibid., p. 3-4

<sup>2</sup> « Business Airplanes », *Business and Commercial Aviation*, mai 1999, p. 84

<sup>3</sup> Selon le taux de change servant à la conversion entre monnaies canadienne et américaine publié par la Banque du Canada le 14 août 2000



The remaining seven accidents involved:

- the loss of a twin-engine Piper Navajo Chieftain at Bathurst, N.B. in 1994 (two crew on board, no passengers, both crew killed and the aircraft destroyed);
- minor damage to a similar Navajo at Alma, Quebec in 1994 (no injuries or fatalities);
- the loss of an EMB-110P1 Bandeirante at Little Grand Rapids, Manitoba in 1997 (17 on board, four fatalities, 13 serious injuries and the aircraft destroyed);
- minor damage to a DHC-6-300 at Mary's Harbour, Nfld. in 1997 (no injuries or fatalities);
- substantial damage to a twin-engine Beech 60 Duke at Winnipeg, Manitoba in 1997 (three on board, one passenger suffered minor injuries);
- substantial damage to a Beech 1900 multi-engine turbo-prop at Saint-Augustin, Quebec in January 1999 (12 on board, no injuries or fatalities); and
- the loss of a Beech 1900 at Sept-Îles, Quebec in August 1999 (four on board, one fatality and one serious injury).

The total impact of this accident record over the six-year period was: seven fatalities, 26 individuals injured and \$37,904,411 aircraft damage<sup>4</sup> in 1999 Canadian dollars. The potential avoidance of some or all of these losses would have been the benefit if an approach ban such as the one proposed had been in place prior to 1994.

### Costs

The continuation of an approach in visibility reported to be less than that in which a successful landing can be expected to be completed may occasionally result in the discovery that the visibility is not as limiting as reported and a safe landing can be accomplished. The cost of the proposed approach ban will be the foregone benefit from this opportunity.

If the landing cannot be accomplished, a missed approach procedure must be initiated and either a holding procedure and a second approach and attempted landing will be conducted or the flight will continue to an alternate destination at which a successful landing can be completed. The cost involved in the missed approach procedure will be either the cost of the fuel and time consumed during the hold and second approach (assuming the second approach results in a successful landing at the original destination) or the cost of the fuel, time and inconvenience for crew and passengers of proceeding to an alternate destination with the accompanying costs of travel from that location to the destination which was originally intended. Proceeding to an

Voici quels ont été les sept autres accidents :

- perte d'un bimoteur Piper Navajo Chieftain à Bathurst (Nouveau-Brunswick) en 1994 (deux membres d'équipage à bord, aucun passager; les deux membres d'équipage ont été tués et l'avion a été détruit);
- légers dommages à un autre Navajo à Alma (Québec) en 1994 (aucun mort ni blessé);
- perte d'un EMB-110P1 Bandeirante à Little Grand Rapids (Manitoba) en 1997 (17 personnes à bord; 4 ont été tuées, 13 ont été grièvement blessées et l'avion a été détruit);
- légers dommages à un DHC-6-300 à Mary's Harbour (Terre-Neuve-et-Labrador) en 1997 (aucun mort ni blessé);
- importants dommages à un bimoteur Beech 60 Duke à Winnipeg (Manitoba) en 1997 (trois personnes à bord; un passager a été légèrement blessé);
- importants dommages à un biturbopropulseur Beech 1900 à Saint-Augustin (Québec) en janvier 1999 (12 personnes à bord; aucun mort ni blessé);
- enfin, perte d'un Beech 1900 à Sept-Îles (Québec) en août 1999 (quatre personnes à bord; un mort et un blessé grave).

L'impact total des divers accidents survenus pendant cette période de 6 ans est donc le suivant : 7 personnes tuées et 26 autres blessées, auxquelles il faut ajouter la somme de 37 904 411 dollars canadiens à leur valeur de 1999 pour les dommages subis par les avions<sup>4</sup>. La possibilité d'éviter en tout ou en partie ces pertes aurait constitué l'avantage qu'il aurait été possible de tirer, si une interdiction d'approche semblable à celle proposée avait été en vigueur avant 1994.

### Coûts

La poursuite d'une approche par une visibilité signalée comme étant inférieure à celle à laquelle il est permis de s'attendre à ce que l'atterrissage soit possible peut, à l'occasion, se traduire par la découverte que la visibilité n'est finalement pas aussi faible que celle prévue et qu'un atterrissage peut être exécuté sans problème. Le coût de l'interdiction d'approche proposée correspondra à l'avantage perdu résultant du fait de ne pas avoir saisi l'occasion d'atterrir.

Si l'atterrissage est impossible, une procédure d'approche interrompue doit être déclenchée, laquelle sera suivie soit d'une procédure d'attente et d'une seconde approche avec tentative d'atterrissage, soit de la poursuite du vol jusqu'à une destination de décollage où il sera possible de faire un atterrissage en toute sécurité. Le coût découlant de la procédure d'approche interrompue sera soit le coût du carburant consommé pendant l'attente et la seconde approche (en supposant que la seconde approche se traduise par un atterrissage sans problème à la destination prévue initialement) ou le coût du carburant, le temps perdu et les inconvénients subis par l'équipage et les passagers dus au fait de se rendre à une destination de décollage ainsi que les coûts

<sup>4</sup> The value of destroyed aircraft was obtained from "Used Airplanes", *Business and Commercial Aviation* for May 1994, p. 87 for the Piper Navajo Chieftain, for May 1997, p. 94 for the Beech 60 Duke and from "Business Airplanes", *Business and Commercial Aviation* for May 1999, p. 60 for the Beech 1900. For the EMB-110P1 Bandeirante, the source was "Aircraft Types & Price Guidelines, 1997-98", *Lloyd's Aviation*, published by the Corporation of Lloyd's, London, Eng., p. 61. For values for aircraft which were damaged but not destroyed, U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, *Economic Values of Evaluation of Federal Aviation Administration Investment and Regulatory Programs*, Washington, D.C., October 1989, 80, NTIS, FAA-APO-89-10 was used

<sup>4</sup> La valeur des avions détruits a été tirée de « Used Airplanes », *Business and Commercial Aviation*, mai 1994, p. 87 pour le Piper Navajo Chieftain, et mai 1997, p. 94 pour le Beech 60 Duke; de « Business Airplanes », *Business and Commercial Aviation*, mai 1999, p. 60 pour le Beech 1900. Dans le cas de l'EMB-110P1 Bandeirante, la source a été « Aircraft Types & Price Guidelines 1997-98 », *Lloyd's Aviation*, publié par The Corporation of Lloyd's, Londres (Angleterre), p. 61. Pour la valeur des aéronefs endommagés mais non détruits, la source est : U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, *Economic Values of Evaluation of Federal Aviation Administration Investment and Regulatory Programs*, Washington (D.C.), octobre 1989, 80, NTIS, FAA-APO-89-10

alternate destination is likely to incur higher costs than a successful second approach. Therefore, the cost of proceeding to an alternate will be used as a conservative means of estimating the costs which may be expected from the proposed approach ban. The frequency with which such diversions may be necessary will also be estimated to allow a total cost estimate for all diversions as a result of the proposal to be calculated.

Costs may also be incurred as a result of scheduling difficulties which result for the operating company from diverting their flight to an alternate destination. However, the poor weather conditions which led to the approach ban taking effect at the original destination would undoubtedly cause flight cancellations and delays resulting in similar scheduling difficulties. No attempt will be made in this analysis to evaluate the net effect of costs of scheduling difficulties arising from the proposed approach ban versus flight cancellation/flight delay costs due to weather at the destination airport.

#### Estimated Representative Cost of a Diversion

The cost of a diversion is dependent on the aircraft size (the number of crew and passengers who must be accommodated and returned to their original destination when weather permits) and the distance of the alternate from the original destination. The size of aircraft and number of passengers on board, in aeroplanes affected by this proposal, will vary significantly from large jet aircraft which can transport hundreds of passengers at a time to much smaller aircraft carrying nine or fewer passengers per trip.

The number of passengers and crew on board and the distance to the available alternate for the accident at Fredericton will be used to develop an estimated cost of a diversion as part of the calculations for the estimated total costs of the proposed approach ban. The CL-600 (Regional Jet) which was involved in the Fredericton accident can transport approximately the median number of passengers which may be carried by those aircraft which will be affected by the proposed approach ban. Therefore, the number of passengers on board the Fredericton flight will be used to estimate the costs, when a diversion is necessary, of meals, overnight accommodation and a return flight to the original destination. The cost of the flight to the alternate and the return to the original destination is an important component of the cost of a diversion. Since the alternate for the Fredericton occurrence flight was Saint John, N.B. which is only 52 statute miles (45 nautical miles) from Fredericton, the choice of this occurrence as the basis for quantification of potential costs of diversions may seem to introduce an untypically low cost. To allow for this, two diversion cost estimates have been developed. One estimate is based on the cost of a return flight from Fredericton to Saint John and back. The second is based on a doubling of that return flight cost. On the whole, the use of the Fredericton accident to calculate a representative diversion cost in quantifying the impact of this proposal is not likely to significantly either

connexes du voyage pour revenir de cet endroit jusqu'à la destination prévue initialement. Se rendre à une destination de dégage- ment entraînera probablement des coûts plus importants que le fait de réussir à se poser après une seconde approche. Par consé- quent, le coût du vol à une destination de dégage- ment sera utilisé de façon conservatrice dans l'estimation des coûts devant éventuellement découler de l'interdiction d'approche qui est proposée ici. La fréquence à laquelle de tels détournements risquent de s'avérer nécessaires sera elle aussi estimée afin de permettre le calcul d'une estimation du coût total de tous les détournements résultant de la présente proposition.

Des coûts peuvent également être encourus à la suite de diffi- cultés rencontrées par l'entreprise au sujet de la programmation des vols après le détournement d'un de ses appareils vers une des- tination de dégage- ment. Toutefois, les mauvaises conditions mé- téorologiques qui ont mené à l'entrée en vigueur de l'interdiction d'approche à la destination prévue initialement causeront sans aucun doute des annulations de vols et des retards qui auront des effets similaires sur la programmation des vols. Il n'y aura donc, dans la présente analyse, aucune tentative visant à évaluer les effets nets des coûts inhérents aux difficultés de programmation des vols découlant de l'interdiction d'approche proposée par rap- port aux coûts des annulations de vols ou des retards dans les vols résultant des conditions météorologiques à l'aéroport de destina- tion.

#### Estimation du coût représentatif d'un détournement

Le coût d'un détournement est fonction de la taille de l'aéronef (autrement dit du nombre de membres d'équipage et de passagers dont il faut s'occuper et qu'il faut ramener à leur destination ori- ginale lorsque les conditions météorologiques le permettent) ainsi que de la distance entre la destination de dégage- ment et la desti- nation prévue initialement. Pour ce qui est des avions concernés par la présente proposition, leur taille ainsi que le nombre de pas- sagers à bord vont grandement varier, allant des gros appareils à réaction pouvant transporter plusieurs centaines de passagers à la fois jusqu'à des appareils beaucoup plus petits transportant au plus neuf passagers pendant un vol.

Le nombre de passagers et de membres d'équipage à bord ainsi que la distance jusqu'à la destination de dégage- ment prévue dans l'accident de Fredericton vont servir à élaborer un coût de dérou- tement dans le cadre des calculs des coûts totaux estimés de l'interdiction d'approche proposée. Le CL-600 (Regional Jet) impliqué dans l'accident de Fredericton peut transporter approxi- mativement le nombre médian de passagers qui peuvent se trou- ver à bord des aéronefs visés par l'interdiction d'approche propo- sée. Par conséquent, le nombre de passagers à bord de l'avion du vol vers Fredericton va servir à estimer les coûts, si un détoute- ment s'avère nécessaire, des repas, de l'hébergement pendant une nuit et du vol de retour vers la destination originale. Le coût du vol vers une destination de dégage- ment et le retour jusqu'à la destination prévue initialement constituent un composant impor- tant du coût d'un détournement. Comme, dans le cas du vol vers Fredericton dont il est question ici, la destination de dégage- ment était Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), situé à seulement 52 mil- les terrestres (45 milles marins) de Fredericton, il se pourrait que le choix de cette distance comme base pour quantifier les coûts potentiels des détournements fasse apparaître un coût anormale- ment bas. Pour tenir compte de ce fait, deux coûts de détournement estimés ont été préparés. Le premier se base sur le coût d'un vol aller et retour entre Fredericton et Saint-Jean. Le second fait appel au double du coût de ce vol aller et retour. Globalement, le

overestimate or underestimate such costs for the Canadian commercial aviation industry.

An estimate has been made of the cost of overnight accommodation, meals and a return flight to Fredericton, if a diversion to Saint John rather than the attempt to land at Fredericton had been made. The single occupancy rate for hotels in Saint John during September-December of 1999 which was used for the estimate was \$76.00 for a regular room<sup>5</sup>. Therefore, the cost for overnight accommodation for the 42 aircraft occupants (of whom 2 were infants who would share the room of the accompanying parent) would have been \$3,040.00. A composite meal and incidental allowance including three meals and incidental expenses was \$53.70 per person<sup>6</sup>. Including the 2 infants in this calculation resulted in an estimate of meal costs for a diversion to Saint John of \$2,255.40. A return fare for one adult on an Air Canada flight from Fredericton to Saint John and back<sup>7</sup> would have cost \$101.00 excluding taxes. For the 37 adult passengers on board this flight, the cost of diversion to Saint John and return the next morning to Fredericton would have been \$3,737.00. If the flight crew had discontinued the approach and diverted to Saint John, the total cost of overnight accommodation and a return flight the next morning has been estimated as \$9,032.40.

In the above comparison, the short distance between Saint John and Fredericton resulted in a relatively low cost for the return flight from Fredericton to Saint John and back. This flight was 41 per cent of the total estimated diversion cost of \$9,032.40. An alternative set of diversion cost estimates has been included using the same costs for lodging and meals as for the Fredericton accident and a flight cost for the diversion of double that in the above estimate. This second diversion cost has been estimated at \$12,769.40.

The above estimates are summarized in the following Table IV.

**Table IV**

Type of Cost	Number of Individuals Incurring Cost	Estimated Total per Item
Overnight accommodation @ \$76.00 per room	40 individuals (not including infants)	\$3,040.00
Three meals and incidental expenses @ \$53.70	42 individuals (includes infants)	\$2,255.40
Return fare from Fredericton to Saint John and back @ \$101.00 excluding taxes	37 adult passengers	\$3,737.00

<sup>5</sup> Public Works and Government Services Canada, *Hotel Directory 1999*

<sup>6</sup> Federal Government travel allowance for employees in October 1999

<sup>7</sup> Air Canada Website, August 2000

recours à l'accident de Fredericton dans le but de calculer un coût représentatif de déroutement servant à quantifier l'impact de la présente proposition ne devrait probablement ni trop surestimer ni trop sous-estimer de tels coûts pour le milieu de l'aviation commerciale canadienne.

Une estimation du coût a été préparée, laquelle englobe une nuit d'hôtel, les repas et un vol aller et retour vers et depuis Fredericton, s'il y avait eu déroutement vers Saint-Jean plutôt que tentative d'atterrissage à Fredericton. Le prix d'une chambre d'hôtel en occupation simple à Saint-Jean entre septembre et décembre 1999 qui a servi au calcul de l'estimation était de 76 \$ pour une chambre de catégorie standard<sup>5</sup>. Par conséquent, le coût de l'hébergement pendant une nuit des 42 occupants de l'avion (dont 2 enfants en bas âge partageant la chambre avec le parent accompagnateur) aurait dû s'élever à 3 040 \$. L'allocation combinée de repas et de faux frais comprenant trois repas et les frais accessoires était de 53,70 \$ par personne<sup>6</sup>. Par conséquent, le calcul a donné, les 2 enfants en bas âge compris, une estimation du coût des repas de 2 255,40 \$ en cas de déroutement vers Saint-Jean. Un billet aller et retour pour un adulte sur le vol d'Air Canada entre Fredericton et Saint-Jean<sup>7</sup> aurait dû coûter 101 \$, taxes non incluses. Cela signifie que, pour les 37 passagers adultes à bord de l'avion, il en aurait coûté 3 737 \$ pour le vol de déroutement vers Saint-Jean et le vol de retour le lendemain matin vers Fredericton. Si l'équipage de conduite avait interrompu l'approche et s'était dérivé vers Saint-Jean, le coût total estimé de l'hébergement pendant une nuit et du vol de retour le lendemain matin se serait élevé à 9 032,40 \$.

Dans le calcul présenté ci-dessus, la faible distance séparant Saint-Jean de Fredericton s'est traduite par un coût relativement faible du vol aller et retour entre Fredericton et Saint-Jean. Ce vol constituait 41 p. 100 du coût total estimé du déroutement s'élevant à 9 032,40 \$. Un autre ensemble d'estimations du coût de déroutement a été inclus, lequel utilise les mêmes coûts d'hébergement et de repas que dans l'accident de Fredericton, mais fait appel à un coût du vol de déroutement égal au double de celui estimé plus haut. Ce second coût de déroutement a été estimé à 12 769,40 \$.

Les estimations mentionnées plus haut sont résumées dans le tableau IV qui suit.

**Tableau IV**

Type de coûts	Nombre de personnes pour les coûts encourus	Estimation totale des coûts par article
Hébergement pour une nuit (76,00 \$ la chambre)	40 personnes (enfants en bas âge exclus)	3 040,00 \$
Trois repas et faux frais (53,70 \$ par personne)	42 personnes (enfants en bas âge inclus)	2 255,40 \$
Tarif aller et retour entre Fredericton et Saint-Jean (101,00 \$ par personne, taxes non incluses)	37 passagers adultes	3 737,00 \$

<sup>5</sup> Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, *Répertoire des hôtels 1999*

<sup>6</sup> Indemnité de déplacement accordée par le gouvernement fédéral à ses employés en octobre 1999

<sup>7</sup> Site Web d'Air Canada, août 2000

**Table IV — Continued**

Type of Cost	Number of Individuals Incurring Cost	Estimated Total per Item
Total estimated cost of diversion using above values		\$9,032.40
Alternative estimate for return fare to diversion site and return to original destination @ \$202.00		\$7,474.00
Alternative total estimated cost of diversion using alternative return fare cost		\$12,769.40

Estimated Frequency of Diversions

For the total impact upon the economy, the frequency with which diversions may occur must be considered as part of the analysis. In estimating the frequency of diversions which may be necessary as a result of the implementation of the proposed approach certain assumptions have been made.

Under the current regulatory regime:

- (1) If there is a precision approach at the airport, that approach will be used when weather minima preclude a non-precision approach. (That is, although the into-wind runway is the preferred runway, if that runway does not have a precision approach and if visibility is less than that approved for the approach on the into-wind runway, a precision approach with a landing on an out-of-wind runway, at the same airport, will be undertaken.)
- (2) In 90 per cent of the attempted approaches in low visibility the approach will be continued at least up to the MAP.
- (3) There is currently no change in the frequency of IFR movements at an airport as a result of low visibility. For example, if the visibility at an airport is less than three-eighths of a mile, 2 per cent of the time, then 2 per cent of IFR movements at that airport will be conducted in visibility of less than three-eighths of a mile.

A successful approach will conclude with visual contact and a safe landing. An unsuccessful approach implies continuation up to the MAP and (when visual contact cannot be established) the attempt to land will be abandoned and a diversion to an alternate will take place. The frequency with which such attempted approaches in visibility below that of the proposed approach ban currently result in successful landings is unknown. Therefore, three possibilities have been estimated: (a) 75 per cent of the approaches are successful, (b) 50 per cent of the approaches are successful and (c) 25 per cent of the approaches are successful.

A summary of data, showing the frequency with which visibility was reported as being less than a given value, had been

**Tableau IV (suite)**

Type de coûts	Nombre de personnes pour les coûts encourus	Estimation totale des coûts par article
Estimation du coût total du dégagement à partir des chiffres indiqués ci-dessus		9 032,40 \$
Autre estimation proposée pour le coût du trajet aller et retour entre la destination originale et le terrain de dégagement (202,00 \$)		7 474,00 \$
Autre estimation du coût total du déroutement à partir de l'autre coût utilisé pour l'aller et retour		12 769,40 \$

Estimation de la fréquence des déroutements

Pour connaître l'impact total sur l'économie, il faut tenir compte dans la présente analyse de la fréquence des éventuels déroutements. Certaines hypothèses ont été retenues pour estimer la fréquence des déroutements susceptibles de se produire à la suite de l'entrée en vigueur de l'interdiction d'approche proposée.

En vertu de l'actuel régime réglementaire :

- (1) S'il existe une approche de précision à l'aéroport, cette approche servira si les minimums météorologiques empêchent toute approche de non-précision. (Autrement dit, si la piste dans le vent est la piste préférentielle, que cette piste ne soit pas desservie par une approche de précision et que la visibilité soit inférieure à celle approuvée pour l'approche de la piste dans le vent, une approche de précision avec atterrissage sur une piste autre que celle dans le vent sera entreprise à ce même aéroport.)
- (2) Dans 90 p. 100 des tentatives d'approche par faible visibilité, l'approche va se poursuivre au moins jusqu'au MAP.
- (3) À l'heure actuelle, il n'y a aucun changement dans la fréquence des vols IFR à un aéroport à la suite d'une situation de faible visibilité. Par exemple, si la visibilité à un aéroport est inférieure à trois huitièmes de mille pendant 2 p. 100 du temps, alors 2 p. 100 des mouvements à cet aéroport auront lieu par une visibilité inférieure à trois huitièmes de mille.

Une approche réussie va se terminer par un contact visuel et un atterrissage en toute sécurité. Une approche qui n'est pas réussie va impliquer la poursuite du vol jusqu'au MAP, puis (s'il est impossible d'établir le contact visuel) la tentative d'atterrissage va être abandonnée, ce qui signifie déroutement jusqu'à un terrain de dégagement. On ne connaît pas la fréquence à laquelle de telles tentatives d'approche par une visibilité inférieure à celle de l'interdiction d'approche proposée se terminent actuellement par des atterrissages réussis. Par conséquent, trois possibilités ont fait l'objet d'une estimation : a) 75 p. 100 des approches sont réussies; b) 50 p. 100 des approches sont réussies; c) 25 p. 100 des approches sont réussies.

Un résumé des données montrant la fréquence à laquelle la visibilité a été communiquée comme étant inférieure à une valeur

prepared by Environment Canada for the Study Group on Regulations Respecting the Approach Ban<sup>8</sup>. This summary has been used, in developing the benefit-cost analysis, to estimate the frequency with which the proposed approach ban would take effect. The data covered 18 sites over a 24-month period. A percentage annual average for which the visibility had been reported as equal to or below three-eighths of a mile and three-quarters of a mile was calculated for each of the sites. For the 18 sites for which weather frequency statistics were obtained for the purpose of this analysis, the average frequency with which visibility less than three-eighths of a mile occurred was 1.84 per cent while visibility of less than three-quarters of a mile occurred with an average frequency of 3.54 per cent.

The number of IFR itinerant aircraft movements<sup>9</sup> was used to calculate the number of IFR approaches at each site. The number of IFR approaches was then multiplied by the frequency with which the visibility at each of the 18 sites was below the relevant proposed approach ban to estimate the number of approaches which might currently, in the absence of an approach ban, be conducted under visibility below three-eighths of a mile (precision approaches) and between three-eighths of a mile and three-quarters of a mile (non-precision). (The use of these visibility limits was based on the approach ban proposed in sections 700.09 and 700.10, i.e. no allowance for air operator investment in the additional equipment and training required to permit operations to lower limits was made.)

The number of precision approaches to be affected was estimated as those currently being conducted in visibility of less than or equal to three-eighths of a mile. Non-precision approaches were considered to be those conducted in visibility less than three-quarters of a mile and better than three-eighths of a mile.

#### Estimated Total Costs of Diversions

Having calculated the estimated numbers of precision and of non-precision approaches which the proposed approach ban might require to be discontinued at each of the 18 sites, the numbers of these potentially discontinued approaches which are currently resulting in successful landings at the intended destination site were estimated using 75 per cent, 50 per cent and 25 per cent as possible success rates. For each of the three possibilities of success (75 per cent, 50 per cent or 25 per cent), for each type of approach (precision or non-precision) (i.e. six estimates in total), two potential sets of costs (using the two representative costs of diversions discussed earlier) were calculated to provide estimated costs of the proposed approach ban at each of the 18 sites from which visibility data was available. For each possibility of success, for each type of approach, an average cost for the total 18 sites, weighted by the number of movements at each of the sites, was calculated.

donnée, a été préparé par Environnement Canada pour le compte du Groupe d'étude sur la réglementation relative à l'interdiction d'approche<sup>8</sup>. Ce résumé a servi, dans la préparation de l'analyse des avantages et des coûts, à estimer la fréquence selon laquelle l'interdiction d'approche proposée serait mise en œuvre. Les données couvraient 18 emplacements sur une période de 24 mois. Un pourcentage annuel moyen pendant lequel la visibilité communiquée avait été égale ou inférieure à trois huitièmes ou à trois quarts de mille a été calculé pour chacun des emplacements. Aux 18 emplacements pour lesquels des statistiques météorologiques ont été obtenues aux fins de cette analyse, la fréquence moyenne pendant laquelle la visibilité avait été inférieure à trois huitièmes de mille a été de 1,84 p. 100, chiffre qui passait à 3,54 p. 100 pour une visibilité inférieure à trois quarts de mille.

Le nombre de mouvements d'aéronefs IFR itinérants<sup>9</sup> a servi à calculer le nombre d'approches IFR à chaque emplacement. Ce nombre d'approches IFR a ensuite été multiplié par la fréquence à laquelle la visibilité à chacun des 18 emplacements avait été inférieure à la valeur pertinente de celle de l'interdiction d'approche proposée pour obtenir une estimation du nombre d'approches qui auraient pu véritablement être effectuées, en l'absence d'interdiction d'approche, par une visibilité inférieure à trois huitièmes de mille (approches de précision) et comprise entre trois huitièmes et trois quarts de mille (approches de non-précision). (Le recours à ces limites de visibilité est fondé sur l'interdiction d'approche proposée aux articles 700.09 et 700.10, ce qui signifie qu'il n'a pas été tenu compte des exploitants aériens qui auraient choisi d'investir dans un complément d'équipement et de formation afin de pouvoir se prévaloir de limites plus basses.)

Le nombre des approches de précision touchées a été estimé comme étant celui des approches actuellement effectuées par une visibilité inférieure ou égale à trois huitièmes de mille. Quant au nombre des approches de non-précision concernées, il a été estimé comme étant celui des approches effectuées par une visibilité inférieure à trois quarts de mille mais supérieure à trois huitièmes de mille.

#### Estimation des coûts totaux des déroutements

Après avoir calculé les nombres estimés d'approches de précision et de non-précision susceptibles de devoir être interrompues à chacun des 18 emplacements en vertu de l'interdiction d'approche proposée, les nombres de ces approches potentiellement interrompues qui finissent véritablement par un atterrissage sans problème au terrain de destination prévu ont été estimés en prenant comme hypothèses des taux de réussite de 75, 50 et 25 p. 100. Ensuite, pour chacune de ces 3 possibilités de réussite (75, 50 ou 25 p. 100) et pour chaque type d'approche (de précision ou de non-précision) [ce qui donne en fin de compte un total de 6 estimations], 2 ensembles potentiels de coûts (faisant appel aux 2 coûts représentatifs des déroutements discutés plus haut) ont été calculés afin d'en arriver aux coûts estimés de l'interdiction d'approche proposée à chacun des 18 emplacements pour lesquels des données sur la visibilité étaient disponibles. Puis, pour chaque possibilité de réussite et pour chaque type d'approche, un coût moyen pour les 18 emplacements au total, pondéré en fonction du nombre de mouvements à chacun de ces emplacements, a été calculé.

<sup>8</sup> This Study Group was a Transport Canada/Industry study group formed at the direction of the CARC

<sup>9</sup> *Aircraft Movement Statistics, Annual Report 1999*, Aviation Statistics Centre, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Tables 4 and 11 (TP577)

<sup>8</sup> Ce groupe était un groupe d'étude mixte de Transports Canada et de l'industrie constitué sous l'égide du CRAC

<sup>9</sup> *Statistiques relatives aux mouvements des aéronefs*, Rapport annuel 1999, Centre des statistiques de l'aviation, Statistiques Canada, Ottawa (Ontario), tableaux 4 et 11 (TP577)

In the next step, the proportion (0.4237) of total IFR itinerant aircraft movements (1,102,835) at the 18 sites in relation to IFR itinerant aircraft movements (2,602,648) at all reporting towered and flight service station sites was used to derive a systemwide estimated cost of foregone diversions. The systemwide estimated cost was provided for each of the three current possibilities of success (75 per cent, 50 per cent, or 25 per cent), for each type of approach (precision or non-precision) for each of the two estimated diversion costs. Assuming that if a precision approach is available for any runway at a site, the precision approach will be used, under visibility conditions which would otherwise preclude a successful non-precision approach, the costs estimated for each type of approach were combined using the following weighting factors: 87.7 per cent precision approaches currently having RVR available and, therefore, negligible approach ban change and negligible cost increase; 4.11 per cent precision approaches with no RVR and 8.19 per cent non-precision approaches. The present value for a six-year period was calculated for each of the cost estimates to provide a comparison with the six-year period over which accident occurrence information had been obtained. The resulting estimates are summarized in Table V following. These estimates have been corrected to eliminate the calculation error drawn to our attention by the authors of the commissioned study referred to earlier.

Au cours de l'étape suivante, la proportion (0,4237) du nombre total de mouvements d'aéronefs IFR itinérants (1 102 835) aux 18 emplacements par rapport au nombre de mouvements d'aéronefs IFR itinérants (2 602 648) à tous les emplacements dotés d'une tour de contrôle ou d'une station d'information de sol a servi à obtenir par dérivation un coût estimé des détournements superflus à la grandeur du système. Ce coût estimé à la grandeur du système a été donné pour chacune des trois possibilités de réussite supposées (75, 50 ou 25 p. 100), pour chaque type d'approche (de précision ou de non-précision) et pour chacun des deux coûts de détournement estimés. En prenant comme hypothèse que, si une approche de précision était possible pour chaque piste d'un emplacement donné, c'est l'approche de précision qui allait être utilisée dans des conditions de visibilité qui n'auraient pas autrement permis de mener à bien une approche de non-précision, les coûts estimés de chaque type d'approche ont été combinés en prenant les facteurs de pondération suivants : 87,7 p. 100 d'approches de précision disposant actuellement d'une RVR, d'où un effet négligeable de l'interdiction d'approche et une augmentation des coûts négligeable; 4,11 p. 100 d'approches de précision sans RVR et 8,19 p. 100 d'approches de non-précision. La valeur actuelle sur une période de six ans a été calculée pour chacun des coûts estimés afin de permettre une comparaison avec la période de six ans pour laquelle des renseignements sur les accidents ont été obtenus. Les estimations calculées sont résumées dans le tableau V, ci-dessous. Ces estimations ont été corrigées afin d'éliminer l'erreur de calcul portée à notre attention par les auteurs de l'étude indépendante dont il a été question plus haut.

**Table V**

<b>Corrected Estimated Weighted Costs of Total Diversions Incurred with Implementation of Proposed Approach Ban</b> (weighting factors were 87.7% precision approaches with current RVR and negligible approach ban change and negligible cost increase, 4.11% precision approaches with no RVR, and 8.19% non-precision approaches)		
Present Value over 6-year Period		
Estimated Cost of One Diversion	\$9,032.40	\$12,769.40
<u>Assumption: 25% of approaches required to be discontinued under the proposed approach ban would have been successful under the current regime.</u>		
Average for precision and non-precision approaches	\$23,076,529.84	\$32,624,046.78
<u>Assumption: 50% of approaches required to be discontinued under the proposed approach ban would have been successful under the current regime.</u>		
Average for precision and non-precision approaches	\$46,153,059.68	\$65,248,093.56
<u>Assumption: 75% of approaches required to be discontinued under the proposed approach ban would have been successful under the current regime.</u>		
Average for precision and non-precision approaches	\$69,229,589.52	\$97,872,140.33

**Tableau V**

<b>Pondération corrigée des coûts estimés du nombre total de détournements inhérents à la mise en œuvre de l'interdiction d'approche proposée</b> (facteurs de pondération : 87.7 % d'approches de précision disposant actuellement d'une RVR, d'où un effet négligeable de l'interdiction d'approche et une augmentation des coûts négligeable; 4,11 % d'approches de précision sans RVR et 8,19 % d'approches de non-précision)		
Valeur actuelle sur une période de 6 ans		
Coût estimé d'un détournement	9 032,40 \$	12 769,40 \$
<u>Hypothèse : 25 % des approches devant être interrompues en vertu de l'interdiction d'approche proposée auraient été menées à bien en vertu du régime actuel.</u>		
Moyenne pour les approches de précision et de non-précision	23 076 529,84 \$	32 624 046,78 \$
<u>Hypothèse : 50 % des approches devant être interrompues en vertu de l'interdiction d'approche proposée auraient été menées à bien en vertu du régime actuel.</u>		
Moyenne pour les approches de précision et de non-précision	46 153 059,68 \$	65 248 093,56 \$
<u>Hypothèse : 75 % des approches devant être interrompues en vertu de l'interdiction d'approche proposée auraient été menées à bien en vertu du régime actuel.</u>		
Moyenne pour les approches de précision et de non-précision	69 229 589,52 \$	97 872 140,33 \$

**Associated Proposed Amendments**

Those amendments proposed for Part I (*General Provisions*) and Part VIII (*Air Navigation Services*) will have a neutral benefit-cost impact.

The proposed amendment to section 101.01 (*Interpretation*) which defines “low visibility procedures” and refers the reader to the CAP for those procedures will have no impact on current operations. Such procedures are established, at present, in the CAP, for Toronto/Lester B. Pearson International and for Vancouver International Airports. Flight crews are legally required to follow the procedures in the CAP. The effect of these provisions is to prevent Category I operations from impeding Category III operations during weather conditions which permit only Category III operations to continue to a landing. The remaining proposed added definitions to section 101.01 will clarify interpretation of provisions in the proposed amendments introducing an approach ban. They will not, by themselves, have a benefit-cost impact.

The proposed revisions to the Schedule in Subpart 103 are administrative provisions with no benefit-cost impact.

The proposed new Regulations to be added to Part VIII (*Air Navigation Services*) will ensure that, if an aerodrome or airport operator chooses to report runway visibility, such reports will be reliable and consistent from one site to another. There is no obligation imposed requiring an aerodrome or airport operator to make such a report. Therefore, any impact generated by the changes introduced into Part VIII will be voluntarily incurred. Aerodrome or airport operators will not decide to undertake such reporting unless they perceive the benefit to be obtained as justifying their additional costs.

The proposed subsections to be added to section 804.01 *Provision of Aviation Weather Services* will have no operational impact and, consequently, no benefit-cost impact.

**Summary of Benefits and Costs**

The potential benefits from these proposed amendments outweigh the estimated costs. Examination of the accident record for a six-year period identified consequences, from accidents which were potentially avoidable if the proposed approach ban had been in place, of seven fatalities, 26 individuals injured and over \$37 million in aircraft damage. For all but the most conservative assumptions (that is, that 75 per cent of approaches, to be foregone under the proposed ban, would have resulted in a successful landing at the intended destination and that the higher of the two estimated diversion costs (\$12,769.40 per diversion) is applicable), the potential reduction or elimination of the accident consequences will provide a benefit which would exceed the estimated costs of the proposed approach ban.

**Modifications proposées connexes**

Les modifications proposées à la Partie I (*Dispositions générales*) et à la Partie VIII (*Services de la navigation aérienne*) auront un impact nul en terme d'avantages et de coûts.

La modification proposée à l'article 101.01 (*Définitions*) qui définit l'expression « procédures par faible visibilité » et qui renvoie le lecteur au CAP pour connaître lesdites procédures n'aura aucun impact sur les opérations actuelles. De telles procédures figurent actuellement dans le CAP pour l'aéroport international de Toronto/Lester B. Pearson et pour l'aéroport international de Vancouver. De par la loi, les équipages de conduite sont tenus de respecter les procédures du CAP. Ces dispositions ont pour effet d'empêcher que les opérations de Catégorie I n'entravent les opérations de Catégorie III pendant des conditions météorologiques obligeant à recourir à des opérations de Catégorie III afin de poursuivre la procédure jusqu'à l'atterrissage. Les autres nouvelles définitions proposées à l'article 101.01 vont permettre de clarifier l'interprétation des dispositions dans les modifications proposées en matière d'interdiction d'approche. Elles n'auront, par elles-mêmes, aucun impact en terme d'avantages et de coûts.

Les révisions proposées à l'annexe de la sous-partie 103 sont des dispositions de nature administrative qui n'ont aucun impact en terme d'avantages et de coûts.

Les nouvelles dispositions réglementaires dont l'ajout est proposé à la Partie VIII (*Services de la navigation aérienne*) vont garantir que, dans le cas où un exploitant d'aérodrome ou d'aéroport choisirait de rendre compte de la visibilité sur la piste, les comptes rendus en question seront fiables et cohérents d'un emplacement à un autre. Rien n'oblige un exploitant d'aérodrome ou d'aéroport à faire de tels comptes rendus. Par conséquent, tout impact découlant des modifications présentées à la Partie VIII sera subi sur une base volontaire. Les exploitants d'aérodrome ou d'aéroport ne décideront pas de faire de tels comptes rendus, à moins de juger que les avantages à en tirer justifient les coûts additionnels.

Les paragraphes proposés comme ajouts à l'article 804.01 portant sur la *Fourniture des services de météorologie aéronautique* n'auront aucune répercussion sur les opérations et par le fait même aucune incidence en matière de coûts et d'avantages.

**Résumé des avantages et des coûts**

Les avantages potentiels que présentent les modifications proposées dépassent les coûts estimés qui s'y rattachent. L'examen du dossier des accidents couvrant une période de 6 ans a permis de découvrir que les conséquences d'accidents qui auraient été potentiellement évitables, si l'interdiction d'approche proposée avait été en vigueur, s'étaient traduites par 7 personnes tuées, 26 personnes blessées et plus de 37 millions de dollars en aéronefs endommagés. Sauf pour l'hypothèse la plus conservatrice (à savoir que 75 p. 100 des approches impossibles à effectuer en vertu de l'interdiction proposée se seraient terminées par un atterrissage sans problème au terrain de destination prévu et en supposant que c'est le plus élevé des deux coûts de déroutement estimés (12 769,40 \$ par déroutement) qui s'applique), la réduction ou l'élimination potentielle des conséquences des accidents offrira des avantages qui devraient dépasser les coûts estimés de l'interdiction d'approche proposée.

Registration  
SOR/2006-200 August 29, 2006

INCOME TAX ACT

**Regulations Amending the Income Tax Regulations**

P.C. 2006-815 August 29, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subparagraph 110.1(1)(a)(vi)<sup>a</sup>, paragraph (f)<sup>b</sup> of the definition “total charitable gifts” in subsection 118.1(1) and section 221<sup>c</sup> of the *Income Tax Act*<sup>d</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Income Tax Regulations*.

**REGULATIONS AMENDING THE INCOME TAX REGULATIONS**

AMENDMENTS

**1. (1) Paragraphs 600(b) and (c) of the *Income Tax Regulations*<sup>1</sup> are replaced by the following:**

(b) subsections 7(10), 12.2(4), 13(4), (7.4) and (29), 14(6), 44(1) and (6), 45(2) and (3), 50(1), 53(2.1), 70(6.2), (9), (9.1), (9.2) and (9.3), 72(2), 73(1), 80.1(1), 82(3), 83(2), 104(5.3) and (14), 107(2.001), 143(2), 146.01(7), 164(6) and (6.1), 184(3) and 256(9) of the Act;

(c) paragraphs 12(2.2)(b), 66.7(7)(c), (d) and (e) and (8)(c), (d) and (e), 80.01(4)(c), 86.1(2)(f) and 128.1(4)(d), (6)(a) and (c), (7)(d) and (g) and (8)(c) of the Act;

**(2) Paragraph 600(b) of the Regulations is amended by adding, in numerical order, the reference “20(24),”.**

**2. (1) Section 1 of Schedule VIII to the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

California Institute of the Arts, Valencia, California

**(2) Section 1 of Schedule VIII to the Regulations is amended by striking out the following:**

Life Chiropractic College West, San Lorenzo, California

**(3) Section 1 of Schedule VIII to the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

D’Youville College, Buffalo, New York

Georgetown University, Washington, District of Columbia

Life Chiropractic College West, Hayward, California

University of St. Thomas, St. Paul, Minnesota

**(4) Section 1 of Schedule VIII to the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

Christendom College, Front Royal, Virginia

**3. Section 2 of Schedule VIII to the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

Heriot-Watt University, Edinburgh, Scotland

Enregistrement  
DORS/2006-200 Le 29 août 2006

LOI DE L’IMPÔT SUR LE REVENU

**Règlement modifiant le Règlement de l’impôt sur le revenu**

C.P. 2006-815 Le 29 août 2006

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu du sous-alinéa 110.1(1)a)(vi)<sup>a</sup>, de l’alinéa f)<sup>b</sup> de la définition de « total des dons de bienfaisance » au paragraphe 118.1(1) et de l’article 221<sup>c</sup> de la *Loi de l’impôt sur le revenu*<sup>d</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l’impôt sur le revenu*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L’IMPÔT SUR LE REVENU**

MODIFICATIONS

**1. (1) Les alinéas 600b) et c) du Règlement de l’impôt sur le revenu<sup>1</sup> sont remplacés par ce qui suit :**

b) les paragraphes 7(10), 12.2(4), 13(4), (7.4) et (29), 14(6), 44(1) et (6), 45(2) et (3), 50(1), 53(2.1), 70(6.2), (9), (9.1), (9.2) et (9.3), 72(2), 73(1), 80.1(1), 82(3), 83(2), 104(5.3) et (14), 107(2.001), 143(2), 146.01(7), 164(6) et (6.1), 184(3) et 256(9) de la Loi;

c) les alinéas 12(2.2)b), 66.7(7)c), d) et e) et (8)c), d) et e), 80.01(4)c), 86.1(2)f) et 128.1(4)d), (6)a) et c), (7)d) et g) et (8)c) de la Loi;

**(2) L’alinéa 600b) du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre numérique, de la mention « 20(24), ».**

**2. (1) L’article 1 de l’annexe VIII du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :**

California Institute of the Arts, Valencia, Californie

**(2) L’article 1 de l’annexe VIII du même règlement est modifié par suppression de ce qui suit :**

Life Chiropractic College West, San Lorenzo, Californie

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

D’Youville College, Buffalo, New York

Georgetown University, Washington, district de Columbia

Life Chiropractic College West, Hayward, Californie

University of St. Thomas, St. Paul, Minnesota

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

Christendom College, Front Royal, Virginie

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

Heriot-Watt University, Édimbourg, Écosse

<sup>a</sup> S.C. 1998, c. 19, s. 20(1)

<sup>b</sup> S.C. 1994, c. 7, (Sch. II, s. 88(1))

<sup>c</sup> S.C. 2000, c. 12, s. 142 (Sch. 2, par. 1(z.34))

<sup>d</sup> R.S., c. 1 (5th Suppl.)

<sup>1</sup> C.R.C., c. 945

<sup>a</sup> L.C. 1998, ch. 19, par. 20(1)

<sup>b</sup> L.C. 1994, ch. 7, ann. II, par. 88(1)

<sup>c</sup> L.C. 2000, ch. 12, art. 142, ann. 2, al. 1(z.34)

<sup>d</sup> L.R., ch. 1 (5<sup>e</sup> suppl.)

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 945



**4. Section 9 of Schedule VIII to the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

American University of Beirut, Riad El Solh, Beirut

**5. Section 19 of Schedule VIII to the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

University of Cape Town, Rondebosch

**6. Section 22 of Schedule VIII to the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

University of Auckland, The, Auckland

**7. Schedule VIII to the Regulations is amended by adding the following after section 24:**

**25.** The university situated in Estonia that is prescribed by section 3503 is the following:

University of Tartu, Tartu

COMING INTO FORCE

**8. (1) Subsection 1(2) is deemed to have taken effect on January 1, 2001.**

**(2) Subsection 2(1) and sections 4 and 6 are deemed to have taken effect on January 1, 2003.**

**(3) Subsections 2(2) and (3) and sections 3, 5 and 7 are deemed to have taken effect on January 1, 2004.**

**(4) Subsection 2(4) is deemed to have taken effect on January 1, 2005.**

**(5) Subsection 1(1) is deemed to have taken effect on June 1, 2005.**

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

**Description**

Section 600 of the *Income Tax Regulations* sets out those elections in the *Income Tax Act* (the Act) and the *Income Tax Regulations* for which the Minister of National Revenue may grant an extension to file, amend or revoke. On June 29, 2005, amendments to section 600 were published in the *Canada Gazette*, Part II as SOR/2005-185. These amendments inadvertently repealed amendments to section 600 that were published in the *Canada Gazette*, Part II, on May 18, 2005 as SOR/2005-123. This amendment corrects this oversight.

During the pre-publication period, the Canada Revenue Agency (CRA) received a request to add subsection 107(2.001) of the Act to paragraph (b) of section 600. These amendments also add that reference. After pre-publication, it was noticed by the CRA that paragraph 56.3(4)(c) of the Act was inadvertently listed in paragraph (c) of section 600 of the amendments pre-published on October 29, 2005. Paragraph 56.3(4)(c) is removed from the pre-published amendments.

Schedule VIII to the Regulations lists universities outside Canada, the student body of which ordinarily includes students from Canada. Donations to these universities qualify as charitable donations for income tax purposes. These amendments add to that

**4. L'article 9 de l'annexe VIII du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**  
American University of Beirut, Riad El Solh, Beyrouth

**5. L'article 19 de l'annexe VIII du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**  
University of Cape Town, Rondebosch

**6. L'article 22 de l'annexe VIII du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**  
University of Auckland, The, Auckland

**7. L'annexe VIII du même règlement est modifié par adjonction, après l'article 24, de ce qui suit :**

**25.** L'université suivante, située en Estonie, est désignée pour l'application de l'article 3503 :

Université de Tartu, Tartu

ENTRÉE EN VIGUEUR

**8. (1) Le paragraphe 1(2) est réputé avoir pris effet le 1<sup>er</sup> janvier 2001.**

**(2) Le paragraphe 2(1) et les articles 4 et 6 sont réputés avoir pris effet le 1<sup>er</sup> janvier 2003.**

**(3) Les paragraphes 2(2) et (3) et les articles 3, 5 et 7 sont réputés avoir pris effet le 1<sup>er</sup> janvier 2004.**

**(4) Le paragraphe 2(4) est réputé avoir pris effet le 1<sup>er</sup> janvier 2005.**

**(5) Le paragraphe 1(1) est réputé avoir pris effet le 1<sup>er</sup> juin 2005.**

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

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

**Description**

L'article 600 du *Règlement de l'impôt sur le revenu* énumère les choix prévus par la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Loi) et le *Règlement de l'impôt sur le revenu* dont la ministre du Revenu national peut proroger le délai d'exercice ou autoriser la modification ou l'annulation. Le 29 juin 2005, des modifications à l'article 600 ont été publiées dans la *Gazette du Canada* Partie II comme DORS/2005-185. Ces modifications ont par inadvertance abrogé les modifications à l'article 600 qui ont été publiées dans la *Gazette du Canada* Partie II le 18 mai 2005, comme DORS/2005-123. Cette modification a pour but de corriger cette omission.

Pendant la période de publication préalable, l'Agence du revenu du Canada (ARC) a reçu une demande d'ajouter le paragraphe 107(2.001) de la Loi à l'alinéa b) de l'article 600. Ces modifications ajoutent aussi cette référence. Après la période de publication au préalable, l'ARC s'est aperçu que l'alinéa 56.3(4)(c) de la Loi avait été inclus par inadvertance à l'alinéa c) de l'article 600 des modifications publiées le 25 octobre 2005. L'alinéa 56.3(4)(c) est enlevé des modifications préalablement publiées.

L'annexe VIII du règlement énumère les universités à l'extérieur du Canada, reconnues comme étant des universités qui comptent d'ordinaire, parmi leurs étudiants, des étudiants venant du Canada. Les dons faits à ces universités sont admissibles à titre

list the names of additional universities that have been found to qualify, and change the address of a university currently on the list.

During the pre-publication period, the CRA received a request to add Christendom College to Schedule VIII. These amendments also add that college.

#### **Alternatives**

No alternatives were considered to correcting the previous oversight with respect to section 600.

The addition of subsection 107(2.001) to the list of elections is the only way to add this provision to the fairness provisions of the Act.

No alternatives were considered to the amendments to Schedule VIII. Subparagraph 110.1(1)(a)(vi) and paragraph (f) of the definition of total charitable gifts in subsection 118.1(1) of the Act require that the universities, the student body of which ordinarily includes students from Canada, be identified by regulation.

#### **Benefits and Costs**

The amendments to section 600 correct an oversight and add one additional reference. There are no costs to taxpayers or the CRA.

The amendments to Schedule VIII will permit corporate taxpayers who make donations to the universities added to the list by the amendments to deduct the donations in calculating their taxable income. Donations by an individual will be eligible for a tax credit, which will reduce the individual's tax liability.

#### **Consultation**

Most of these amendments were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I on October 29, 2005. No comments were received.

There was no consultation on the two changes added following the pre-publication.

#### **Compliance and Enforcement**

There are no compliance or enforcement issues with the amendments to section 600.

The Canada Revenue Agency ensures compliance by a review of deductions and tax credits claimed for donations to universities outside Canada.

#### **Contact**

Mr. Sylvain Lavoie  
Legislative Policy Division  
22nd Floor, Place de Ville, Tower A  
320 Queen Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0L5  
Telephone: (613) 957-2066  
E-mail: sylvain.lavoie2@ccra-adrc.gc.ca

de dons à des organismes de charité déductibles aux fins de l'impôt. Ces modifications ont pour but d'ajouter à cette liste les noms d'autres universités que l'on a trouvées admissibles, et de modifier l'adresse d'une université qui est déjà sur la liste.

Pendant la période de publication préalable, l'ARC a reçu une demande d'ajouter Christendom College à l'annexe VIII. Ces modifications ajoutent aussi ce collège.

#### **Solutions envisagées**

Aucune autre mesure n'a été envisagée concernant la correction de l'omission visant l'article 600.

L'ajout du paragraphe 107(2.001) à la liste des choix éligibles est la seule façon d'ajouter cette disposition aux dispositions d'équité de la Loi.

Aucune autre mesure que les modifications à l'annexe VIII n'a été envisagée. Le sous-alinéa 110.1(1)(a)(vi) et l'alinéa f) de la définition de total des dons de charité au paragraphe 118.1(1) de la Loi exigent que les universités reconnues comme étant des universités qui comptent d'ordinaire, parmi leurs étudiants, des étudiants venant du Canada, soient identifiées par un règlement.

#### **Avantages et coûts**

Les modifications à l'article 600 corrigent une omission et ajoutent une référence additionnelle. Aucun coût n'est associé à ces modifications, ni pour les contribuables, ni pour l'ARC.

Les modifications à l'annexe VIII permettront aux contribuables qui sont des sociétés de faire des dons aux universités, ajoutées par les présentes à la liste de l'annexe VIII, et de pouvoir ainsi déduire ces dons dans le calcul de leur revenu imposable. Les dons faits par un particulier seront admissibles pour un crédit d'impôt qui réduira son impôt payable.

#### **Consultations**

La plupart de ces modifications ont fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I du 29 octobre 2005. Aucun commentaire n'a été reçu.

Aucune consultation n'a été tenue en ce qui concerne les deux modifications ajoutées suivant la publication préalable.

#### **Respect et exécution**

Les modifications à l'article 600 ne comportent pas de question de respect ou d'exécution.

L'Agence du revenu du Canada s'assure de l'observation en examinant les déductions et les crédits d'impôt demandés pour les dons aux universités se trouvant à l'extérieur du Canada.

#### **Personne-ressource**

M. Sylvain Lavoie  
Direction de la politique législative  
22<sup>e</sup> étage, Place de Ville, Tour A  
320, rue Queen  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0L5  
Téléphone: (613) 957-2066  
Courriel : sylvain.lavoie2@ccra-adrc.gc.ca

Registration  
SOR/2006-201 August 29, 2006

FIRST NATIONS GOODS AND SERVICES TAX ACT

**Order Amending Schedule 1 to the First Nations Goods and Services Tax Act (2006-1)**

P.C. 2006-796 August 29, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 15<sup>a</sup> of the *First Nations Goods and Services Tax Act*<sup>b</sup>, hereby makes the annexed *Order Amending Schedule 1 to the First Nations Goods and Services Tax Act (2006-1)*.

**ORDER AMENDING SCHEDULE 1 TO THE FIRST NATIONS GOODS AND SERVICES TAX ACT (2006-1)**

**AMENDMENT**

1. Schedule 1 to the *First Nations Goods and Services Tax Act*<sup>1</sup> is amended by adding the following in alphabetical order:

Column 1 First Nation	Column 2 Governing Body	Column 3 Lands
Tsawout First Nation	Council of the Tsawout First Nation	Reserve of the Tsawout First Nation

**COMING INTO FORCE**

2. This order comes into force on the day on which it is registered.

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

**Description**

The *First Nations Goods and Services Tax Act* (the “Act”) allows the governing body of a First Nation that is listed in Schedule 1 to the Act to enact a law that imposes a First Nations Goods and Services Tax (the “FNGST”). The FNGST is a GST-type tax that applies in respect of taxable supplies made on First Nation lands and certain imports of tangible personal property onto those lands from a place in Canada. In order to impose a tax pursuant to the Act, the governing body of the First Nation is required to enter into a tax administration agreement with the Government of Canada under which Canada collects and administers the tax for the First Nation. The Act provides that Canada may enter into such a tax administration agreement with a First Nation that is listed in Schedule 1 to the Act.

<sup>a</sup> S.C. 2005, c. 19, s. 9  
<sup>b</sup> S.C. 2003, c. 15, s. 67  
<sup>1</sup> S.C. 2003, c. 15, s. 67

Enregistrement  
DORS/2006-201 Le 29 août 2006

LOI SUR LA TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES DES PREMIÈRES NATIONS

**Décret modifiant l’annexe 1 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations (2006-1)**

C.P. 2006-796 Le 29 août 2006

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l’article 15<sup>a</sup> de la *Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l’annexe 1 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations (2006-1)*, ci-après.

**DÉCRET MODIFIANT L’ANNEXE 1 DE LA LOI SUR LA TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES DES PREMIÈRES NATIONS (2006-1)**

**MODIFICATION**

1. L’annexe 1 de la *Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

Colonne 1 Première nation	Colonne 2 Corps dirigeant	Colonne 3 Terres
Tsawout First Nation	Council of the Tsawout First Nation	Réserve de Tsawout First Nation

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

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

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

**Description**

La *Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations* (la « Loi ») permet au corps dirigeant des premières nations dont le nom figure à l’annexe 1 de la Loi d’édicter un texte législatif imposant une taxe sur les produits et services des premières nations (la « TPSPN »). Cette taxe est analogue à la TPS et s’applique aux fournitures taxables effectuées sur les terres de la première nation ainsi qu’à certaines importations de biens meubles corporels effectuées sur ces terres à partir d’un endroit au Canada. Afin de pouvoir imposer une taxe sous le régime de la Loi, le corps dirigeant de la première nation doit conclure, avec le gouvernement du Canada, un accord d’application aux termes duquel le Canada s’engage à percevoir et à administrer la taxe au nom de la première nation. Cette loi autorise le Canada à conclure un tel accord avec toute première nation dont le nom figure à l’annexe 1 de la Loi.

<sup>a</sup> L.C. 2005, ch. 19, art. 9  
<sup>b</sup> L.C. 2003, ch. 15, art. 67  
<sup>1</sup> L.C. 2003, ch. 15, art. 67

The Tsawout First Nation has requested the addition of its name to Schedule 1 to the Act along with other information required for the purposes of the FNGST. The Act allows for the amendment of Schedule 1 through an Order in Council to add, delete or vary the names of First Nations, the names of the governing bodies of First Nations and descriptions of the First Nation lands where the FNGST is to apply.

#### **Alternatives**

The names of and other information about First Nations can be added to Schedule 1 through an Order in Council or an act of Parliament. An order is more appropriate and expedient as amendments to Schedule 1 are technical matters that are required on a regular basis.

#### **Benefits and Costs**

Through the Act, the federal government has helped interested First Nations achieve a greater degree of self-reliance, accountability and self-government. This is done in a way that emphasizes tax coordination and cooperation between the First Nations and the Government of Canada. The cost associated with amending Schedule 1 to Act is marginal. The Canada Revenue Agency, which administers and collects the FNGST, has received funding to cover the additional costs of First Nation taxes.

#### **Strategic Environmental Assessment**

This amendment to Schedule 1 to the Act is not likely to have an important environmental impact.

#### **Consultation**

The Tsawout First Nation requested that Schedule 1 to the Act be amended to include its name, the name of its governing body and a description of its lands.

#### **Compliance and Enforcement**

The Act and the *Excise Tax Act* provide the necessary compliance and enforcement mechanisms for these measures.

#### **Contact**

Ken Medd  
Aboriginal Tax Policy Section  
140 O'Connor Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5  
Telephone: (613) 996-2192

La première nation Tsawout First Nation a demandé que son nom et d'autres renseignements nécessaires à l'application de sa TPSPN soient ajoutés à l'annexe 1 de la Loi. La Loi prévoit que le gouverneur en conseil peut, par décret, modifier l'annexe 1 pour y ajouter, en retrancher ou y changer le nom d'une première nation, le nom du corps dirigeant d'une première nation ou la description des terres d'une première nation où la TPSPN doit s'appliquer.

#### **Solutions envisagées**

Le nom de la première nation en cause ainsi que les autres renseignements la concernant peuvent être ajoutés à l'annexe 1 par décret ou par une loi du Parlement. La voie du décret est préférable et est plus rapide puisqu'il s'agit d'une modification d'ordre technique qui est effectuée de façon régulière.

#### **Avantages et coûts**

Au moyen de la Loi, le gouvernement fédéral permet aux premières nations intéressées de parvenir à un plus haut degré d'autodéveloppement, de responsabilisation et d'autonomie gouvernementale dans un contexte qui favorise la coordination et la coopération fiscales entre les premières nations et le gouvernement du Canada. Le coût rattaché à la modification de l'annexe 1 de cette loi est marginal. La TPSPN est administrée et perçue par l'Agence du revenu du Canada, laquelle a déjà reçu les fonds nécessaires pour couvrir les coûts supplémentaires applicables.

#### **Évaluation environnementale stratégique**

L'incidence de la modification de l'annexe 1 de la Loi sur l'environnement sera vraisemblablement négligeable.

#### **Consultations**

La première nation a demandé que son nom, le nom de son corps dirigeant et la description de ses terres soient ajoutés à l'annexe 1 de la Loi.

#### **Respect et exécution**

Les modalités nécessaires sont prévues par la Loi et la *Loi sur la taxe d'accise*.

#### **Personne-ressource**

Ken Medd  
Section de la politique fiscale autochtone  
140, rue O'Connor  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5  
Téléphone : (613) 996-2192

Registration  
SOR/2006-202 September 5, 2006

Enregistrement  
DORS/2006-202 Le 5 septembre 2006

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE  
L'ENVIRONNEMENT (1999)

**Order 2006-87-06-01 Amending the Domestic  
Substances List**

**Arrêté 2006-87-06-01 modifiant la Liste intérieure**

Whereas the Minister of the Environment has been provided with information under either paragraph 87(1)(a) or (5)(a) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>a</sup> in respect of each substance referred to in the annexed Order;

Attendu que le ministre de l'Environnement a reçu les renseignements visés aux alinéas 87(1)a) ou (5)a) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>a</sup> concernant chaque substance visée par l'arrêté ci-après;

Whereas, in respect of the substances being added to the *Domestic Substances List* pursuant to subsection 87(1) of that Act, the Minister of the Environment and the Minister of Health are satisfied that those substances have been manufactured in or imported into Canada in excess of the quantity prescribed under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* by the person who provided the information;

Attendu que le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé sont convaincus que celles de ces substances qui sont ajoutées à la *Liste intérieure* en vertu du paragraphe 87(1) de cette loi ont été fabriquées ou importées au Canada, par la personne qui a fourni les renseignements, en une quantité supérieure à celle prévue par le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*;

Whereas the period for assessing the information under section 83 of that Act has expired;

Attendu que le délai d'évaluation prévu à l'article 83 de cette loi est expiré;

And whereas no conditions under paragraph 84(1)(a) of that Act in respect of the substances are in effect;

Attendu que les substances ne sont assujetties à aucune condition fixée aux termes de l'alinéa 84(1)a) de cette loi,

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsections 87(1), (3) and (5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>a</sup>, hereby makes the annexed *Order 2006-87-06-01 Amending the Domestic Substances List*.

À ces causes, en vertu des paragraphes 87(1), (3) et (5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>a</sup>, le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2006-87-06-01 modifiant la Liste intérieure*, ci-après.

Ottawa, August 28, 2006

Ottawa, le 28 août 2006

Rona Ambrose  
Minister of the Environment

La ministre de l'Environnement,  
Rona Ambrose

**ORDER 2006-87-06-01 AMENDING THE  
DOMESTIC SUBSTANCES LIST**

**ARRÊTÉ 2006-87-06-01 MODIFIANT  
LA LISTE INTÉRIEURE**

**AMENDMENTS**

**MODIFICATIONS**

**1. Part 1 of the *Domestic Substances List*<sup>1</sup> is amended by adding the following in numerical order:**

**1. La partie 1 de la *Liste intérieure*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :**

68238-84-6 T	167883-16-1 N-P
98362-33-5 T	251554-90-2 T
104780-78-1 N	488107-10-4 N
151911-51-2 N	753501-43-8 N-P

68238-84-6 T	167883-16-1 N-P
98362-33-5 T	251554-90-2 T
104780-78-1 N	488107-10-4 N
151911-51-2 N	753501-43-8 N-P

**2. Part 3 of the List is amended by adding the following in numerical order:**

**2. La partie 3 de la même liste est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :**

16166-2 N-P	2-Propenoic acid, 2-alkylalkyl ester, polymer with ethenylbenzene, 2-hydroxyalkyl 2-methyl-2-propenoate, 1,2-propanediol mono(2-methyl-2-propenoate) and Rel-(1R,2R,4R)-1,7,7-trimethylbicyclo[2.2.1]hept-2-yl 2-methyl-2-propenoate, <i>tert</i> -Bu ethaneperoxoate-initiated
	2-Propénoate de 2-alkylalkyle polymérisé avec l'éthénylbenzène, le 2-méthyl-2-propénoate de 2-hydroxyalkyle, le propane-1,2-diol mono(2-méthyl-2-propénoate) et le 2-méthyl-2-propénoate de Rel-(1R,2R,4R)-1,7,7-triméthylbicyclo[2.2.1]hept-2-yle, initié par l'éthaneperoxoate de <i>tert</i> -butyle

<sup>a</sup> S.C. 1999, c. 33  
<sup>1</sup> SOR/94-311

<sup>a</sup> L.C. 1999, ch. 33  
<sup>1</sup> DORS/94-311

- 17315-8 N-P Polysiloxane, aminoalkyl terminated polymers with urea functionality alkyl cyclohexane  
Polysiloxane, terminé par un aminoalkyle polymère avec un alkylcyclohexane avec fonctionnalité d'urée
- 17572-4 N-P 2-Propenoic acid, 2-methyl-, polymer with ethenylbenzene and unsaturated polyacids ammonium salts  
Acide 2-méthyl-2-propénoïque polymérisé avec l'éthénylbenzène et des polyacides insaturés sels d'ammonium
- 17613-0 N-P 2-Propenoic acid, 2-methyl-, alkyl ester, polymer with ethenylbenzene, compounds with peroxydisulfuric acid  
[[ $(\text{HO})\text{S}(\text{O})_2\text{O}_2$ ], diammonium salt  
2-Méthyl-2-propénoate d'alkyle polymérisé avec l'éthénylbenzène, composé avec l'acide peroxydisulfurique  
[[ $(\text{HO})\text{S}(\text{O})_2\text{O}_2$ ], sel de diammonium
- 17614-1 N-P 2-Propenoic acid, 2-methyl-, alkyl ester, polymer with 2-ethylhexyl 2-propenoate, compounds with peroxydisulfuric acid  
[[ $(\text{HO})\text{S}(\text{O})_2\text{O}_2$ ], diammonium salt  
2-Méthyl-2-propénoate d'alkyle polymérisé avec le 2-propénoate de 2-éthylhexyle, composé avec l'acide peroxydisulfurique  
[[ $(\text{HO})\text{S}(\text{O})_2\text{O}_2$ ], sel de diammonium
- 17633-2 N-P Castor oil, polymer with ethylenediamine, 3-hydroxy-2-(hydroxymethyl)-2-methylpropanoic acid, melamine and 1,1'-methylenebis[4-isocyanatocyclohexane], compounds with triethylamine  
Huile de ricin polymérisée avec l'éthylènediamine, l'acide 3-hydroxy-2-(hydroxyméthyl)-2-méthylpropanoïque, la mélamine et le 1,1'-méthylènebis[4-isocyanatocyclohexane], composée avec la triéthylamine
- 17739-0 N-P Ethanethiol, 2,2'-[1,2-ethanediybis(oxy)]bis-, polymer with 1,1'-[oxybis(2,1-ethanediyloxy)]bis[ethene] and 2,4,6-tris(alkenyloxy)-1,3,5-triazine  
2,2'-[1,2-Éthanediylbis(oxy)]biséthanethiol polymérisé avec le 1,1'-[oxybis(éthane-2,1-diyloxy)]bis[éthène] et la 2,4,6-tris(alcényloxy)-1,3,5-triazine

**3. Part 4 of the List is amended by adding the following in numerical order:**

Column 1	Column 2
Substance	Significant New Activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act
14587-7 N-S	<p>Any activity involving 2-Propenoic acid, 2-alkyl-, oxiranyl-methyl ester polymer with ethenylbenzene, 2-hydroxybutyl 2-propenoate, 2-methylpropyl, 2-propenoate and exo-1,7,7-trimethylbicyclo [2.2.1]hept-2-yl 2-propenoate, 2,2'-azobis[2-methylbutanenitrile]-initiated other than using it as a component of automotive coatings by original equipment manufacturers (OEM).</p> <p>The following information must be provided to the Minister, at least 90 days prior to the commencement of the proposed new activity:</p> <p>(a) a description of the proposed new activity in relation to the substance;</p> <p>(b) the information specified in Schedule 9 to the <i>New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)</i>;</p> <p>(c) the information specified in item 5 of Schedule 10 to those Regulations; and</p> <p>(d) a skin sensitization test conducted according to the maximization method, as described in the OECD Test Guideline No. 406.</p> <p>The above information will be assessed within 90 days after it is received by the Minister.</p> <p>All of the above is as prescribed in Significant New Activity Notice No. 11 404/11 410, published in the <i>Canada Gazette</i>, Part I, page 2376, August 3, 2002.</p>

**COMING INTO FORCE**

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

**3. La partie 4 de la même liste est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :**

Colonne 1	Colonne 2
Substance	Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi
14587-7 N-S	<p>Toute activité relative à la substance 2-Alkyl-2-propénoate d'oxiranylméthyle polymérisé avec l'éthénylbenzène, le 2-propénoate de 2-hydroxybutyle, le 2-propénoate de 2-méthylpropyle et le 2-propénoate d'exo-1,7,7-triméthylbicyclo[2.2.1]hept-2-yle, initié avec le 2,2'-azobis(2-méthylbutanenitrile) autre que son utilisation comme constituant d'enrobages de l'industrie de l'automobile par les fabricants d'équipements originaux.</p> <p>Les renseignements ci-après doivent être fournis au ministre au moins 90 jours avant le début de la nouvelle activité proposée :</p> <p>a) une description de la nouvelle activité proposée à l'égard de la substance;</p> <p>b) les renseignements prévus à l'annexe 9 du <i>Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)</i>;</p> <p>c) les renseignements prévus à l'article 5 de l'annexe 10 du même règlement;</p> <p>d) un test de sensibilisation de la peau réalisé selon la méthode de maximalisation, comme décrit dans la ligne directrice n° 406 de l'OCDE.</p> <p>Les renseignements qui précèdent seront évalués dans les 90 jours suivant leur réception par le ministre.</p> <p>L'énoncé qui précède est conforme à l'Avis de nouvelle activité n° 11 404/11 410, publié dans la <i>Gazette du Canada</i> Partie I, page 2376, le 3 août 2002.</p>

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

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

The purpose of the publication is to add substances to the *Domestic Substances List* (DSL) and make consequential deletions from the *Non-Domestic Substances List* (NDSL).

Subsection 66(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999) empowers the Minister of the Environment to compile a list of substances, to be known as the DSL, which specifies “all substances that the Minister is satisfied were, between January 1, 1984 and December 31, 1986, (a) manufactured in or imported into Canada by any person in a quantity of not less than 100 kg in any one calendar year; or (b) in Canadian commerce or used for commercial manufacturing purposes in Canada.”

For the purposes of the Act, the DSL is the sole basis for determining whether a substance is “existing” or “new” to Canada. Substances on the DSL are not subject to the requirements of the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*, implemented under section 89 of CEPA 1999. Substances that are not on the DSL will require notification and assessment, as prescribed by these Regulations, before they can be manufactured in or imported into Canada.

The DSL was published in the *Canada Gazette*, Part II, in May 1994. However, the DSL is not a static list and is subject, from time to time, to additions, deletions or corrections that are published in the *Canada Gazette*.

Subsection 87(1) of CEPA 1999 requires the Minister to add a substance to the DSL where: (a) the Minister has been provided with information in respect of the substance under section 81 or 82 and any additional information or test results required under subsection 84(1); (b) the ministers are satisfied that the substance has been manufactured in or imported into Canada by the person who provided the information in excess of (i) 1 000 kg in any calendar year, (ii) an accumulated total of 5 000 kg, or (iii) the quantity prescribed for the purposes of this section; and (c) the period for assessing the information under section 83 has expired; and (d) no conditions specified under paragraph 84(1)(a) in respect of the substance remain in effect.

Subsection 87(5) of CEPA 1999 requires the Minister to add a substance to the DSL where: (a) the Minister has been provided with any information in respect of the substance under subsections 81(1) to (13) or section 82, any additional information or test results required under subsection 84(1), and any other prescribed information; (b) the period for assessing the information under section 83 has expired; and (c) no conditions specified under paragraph 84(1)(a) in respect of the substance remain in effect.

Substances added to the DSL, if they appear on the NDSL, are deleted from that List as indicated under subsection 66(3), subsection 87(1) and subsection 87(5) of CEPA 1999.

**Alternatives**

CEPA 1999 sets out a process for updating the DSL in accordance with strict timelines. Since the substances covered by this

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

L'objectif de cette publication est d'ajouter des substances à la *Liste intérieure* (LIS) et de les radier de la *Liste extérieure* (LES), selon le cas.

Le paragraphe 66(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)] stipule que le ministre de l'Environnement doit établir une liste de substances appelée LIS qui énumère toutes les « substances qu'il estime avoir été, entre le 1<sup>er</sup> janvier 1984 et le 31 décembre 1986, a) soit fabriquées ou importées au Canada par une personne en des quantités d'au moins 100 kg au cours d'une année; b) soit commercialisées ou utilisées à des fins de fabrication commerciale au Canada ».

Au sens de la Loi, la LIS est le seul document qui permet de déterminer si une substance est « existante » ou « nouvelle » au Canada. Les substances inscrites sur la LIS ne sont pas assujetties aux exigences du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*, lequel fut pris sous le régime de l'article 89 de la LCPE (1999). Les substances non énumérées à la LIS doivent faire l'objet d'un préavis et d'une évaluation, et ce, avant leur fabrication ou leur importation au Canada.

La LIS a été publiée dans la *Gazette du Canada* Partie II en mai 1994. Cependant, la LIS n'est pas fixe dans le temps puisqu'elle peut faire l'objet d'ajouts, d'éliminations ou de corrections, qui sont publiés dans la *Gazette du Canada*.

Le paragraphe 87(1) de la LCPE (1999) exige que le ministre ajoute une substance à la LIS lorsque : a) il a reçu des renseignements concernant la substance en application des articles 81 ou 82, ainsi que les renseignements complémentaires ou les résultats d'essais exigés en vertu du paragraphe 84(1); b) les ministres sont convaincus qu'elle a été fabriquée ou importées par la personne qui a fourni les renseignements en une quantité supérieure, selon le cas, à : (i) 1 000 kg au cours d'une année civile, (ii) un total de 5 000 kg, (iii) la quantité fixée par règlement pour l'application du présent article; c) le délai d'évaluation prévu à l'article 83 est expiré; d) la substance n'est plus assujettie aux conditions précisées au titre de l'alinéa 84(1)a).

Le paragraphe 87(5) de la LCPE (1999) exige que le ministre ajoute une substance à la LIS lorsque : a) il a reçu des renseignements concernant la substance en application des paragraphes 81(1) à (13) ou de l'article 82, les renseignements complémentaires ou les résultats d'essais exigés en vertu du paragraphe 84(1), ainsi que les renseignements réglementaire; b) le délai d'évaluation prévu à l'article 83 est expiré; c) la substance n'est plus assujettie aux conditions précisées au titre de l'alinéa 84(1)a).

Les substances ajoutées à la LIS, si elles figurent sur la LES, sont radiées de celle-ci tel que prescrit en vertu du paragraphe 66(3), du paragraphe 87(1) et du paragraphe 87(5) de la LCPE (1999).

**Solutions envisagées**

La LCPE (1999) fait état d'un processus strict pour l'échéance des mises à jour de la LIS. Étant donné que les substances qui

amendment have met the criteria for addition to the DSL, there is no alternative to their addition.

Similarly, there is no alternative to the NDSL deletions, since a substance cannot be on both the NDSL and the DSL.

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

#### Benefits

This amendment of the DSL will benefit the public, industry and governments, by identifying additional substances and by exempting them from all assessment and reporting requirements under section 81 of CEPA 1999.

#### Costs

There will be no incremental costs to the public, industry or governments associated with this amendment of the DSL.

### **Competitiveness**

All nominated substances are added to the DSL if they have been determined to be consistent with the eligibility criteria specified in CEPA 1999. Thus no manufacturer or importer is disadvantaged by this amendment of the DSL.

### ***Consultation***

As the content of the notices associated with this amendment does not contain any information that would be subject to comment or objection by the general public, no consultation was required.

### ***Compliance and Enforcement***

The DSL identifies substances that, for the purposes of CEPA 1999, are not subject to the requirements of the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*. There are no compliance or enforcement requirements associated with the DSL itself.

### ***Contacts***

Gordon Stringer  
Head  
Notification Processing and Controls Unit  
New Substances Division  
Environment Canada  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Telephone: (819) 953-9348

Peter Sol  
Director  
Impact Analysis and Instrument Choice Division  
Strategic Analysis and Research Directorate  
Strategic Policy Branch  
Environment Canada  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Telephone: (819) 994-4484

font l'objet de cette modification ont rempli les conditions pour l'ajout à la LIS, il n'existe aucune autre solution de remplacement à leur ajout.

Dans le même ordre d'idées, il n'existe aucune autre solution de remplacement aux radiations de la LES puisqu'une substance ne peut pas figurée sur la LIS et la LES en même temps.

### ***Avantages et coûts***

#### Avantages

Cette modification à la LIS entraînera des avantages pour le public, l'industrie et les gouvernements en identifiant les substances additionnelles et en les exemptant de toutes les exigences reliées à l'article 81 de la Loi.

#### Coûts

Aucun coût additionnel ne sera encouru par le public, l'industrie et les gouvernements à la suite de cette modification à la LIS.

### **Compétitivité**

Toutes les substances désignées sont ajoutées à la LIS si elles ont été identifiées comme respectant le critère d'admissibilité mentionné à la LCPE (1999). Par conséquent, aucun manufacturier ou importateur n'est pénalisé par cette modification à la LIS.

### ***Consultations***

Étant donné que l'avis relié à cette modification énonce qu'aucun renseignement ne fera l'objet de commentaire ou d'objection de la part du public en général, aucune consultation ne s'est avérée nécessaire.

### ***Respect et exécution***

La LIS identifie, tel qu'il est requis par la LCPE (1999), les substances qui ne feront pas l'objet d'exigence en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*. Ainsi, il n'y a pas d'exigence de mise en application associée à la LIS.

### ***Personnes-ressources***

Gordon Stringer  
Chef  
Unité des procédures de déclarations et des contrôles  
Division des substances nouvelles  
Environnement Canada  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Téléphone : (819) 953-9348

Peter Sol  
Directeur  
Division de l'analyse d'impact et du choix d'instrument  
Direction générale des analyses et recherches stratégiques  
Direction de la politique stratégique  
Environnement Canada  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Téléphone : (819) 994-4484



Registration  
SOR/2006-203 September 7, 2006

SUPREME COURT ACT

## Rules amending the Rules of the Supreme Court of Canada

Pursuant to subsection 97(1) of the *Supreme Court Act*, the undersigned judges of the Supreme Court of Canada hereby make the annexed *Rules Amending the Rules of the Supreme Court of Canada*.

Ottawa, September 6, 2006

The Right Honourable Beverley McLachlin  
The Honourable Mr. Justice Michel Bastarache  
The Honourable Mr. Justice William Ian Corneil Binnie  
The Honourable Mr. Justice Louis LeBel  
The Honourable Mr. Justice Marshall Rothstein  
Judges of the Supreme Court of Canada

### RULES AMENDING THE RULES OF THE SUPREME COURT OF CANADA

#### AMENDMENTS

**1. Rule 5 of the *Rules of the Supreme Court of Canada*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

**5.** (1) The computation of time under these Rules or under an order of the Court, a judge or the Registrar is governed by the *Interpretation Act*.

(2) A day that is a holiday shall not be included in computing a period of less than six days under these Rules.

(3) The month of July shall not be included in the computation of time under these Rules except for the service and filing of a record, factum or book of authorities under Rules 35 to 37 and a motion for leave to intervene under paragraph 56(b) and service of a notice of constitutional question under subrule 61(2).

(4) A day that is a holiday and the month of July shall be included in the computation of time under an order of the Court, a judge or the Registrar.

**5.1** Unless otherwise directed by the Court, a judge or the Registrar and subject to section 58 of the Act, the period beginning on December 21 in a year and ending on January 7 in the following year shall not be included in a computation of time under these Rules for serving and filing documents.

**2. Rule 19 of the Rules is amended by adding the following after subrule (2):**

(2.1) A document subject to a sealing order from a lower court or the Court must be filed in a sealed envelope and be accompanied by a covering letter and a copy of the sealing order.

(2.2) A document that a party requires to be sealed must be filed in a sealed envelope and be accompanied by a motion to seal made to a judge.

<sup>1</sup> SOR/2002-156

Enregistrement  
DORS/2006-203 Le 7 septembre 2006

LOI SUR LA COUR SUPRÊME

## Règles modifiant les Règles de la Cour suprême du Canada

En vertu du paragraphe 97(1) de la *Loi sur la Cour suprême*, les juges soussignés de la Cour suprême du Canada établissent les *Règles modifiant les Règles de la Cour suprême du Canada*, ci-après.

Ottawa, le 6 septembre 2006

Les juges de la Cour suprême du Canada,  
La très honorable Beverley McLachlin  
L'honorable Juge Michel Bastarache  
L'honorable Juge William Ian Corneil Binnie  
L'honorable Juge Louis LeBel  
L'honorable Juge Marshall Rothstein

### RÈGLES MODIFIANT LES RÈGLES DE LA COUR SUPRÊME DU CANADA

#### MODIFICATIONS

**1. L'article 5 des *Règles de la Cour suprême du Canada*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**5.** (1) Le calcul des délais prévus par les présentes règles ou par une ordonnance de la Cour, d'un juge ou du registraire est régi par la *Loi d'interprétation*.

(2) Les jours fériés n'entrent pas dans le calcul des délais inférieurs à six jours prévus par les présentes règles.

(3) Le mois de juillet n'entre pas dans le calcul des délais prévus par les présentes règles, sauf pour la signification et le dépôt des dossiers, mémoires et recueils de sources en application des règles 35 à 37 et des requêtes en intervention en application de l'alinéa 56b) et la signification des avis de question constitutionnelle en application du paragraphe 61(2).

(4) Les jours fériés et le mois de juillet entrent toutefois dans le calcul des délais prévus par une ordonnance de la Cour, d'un juge ou du registraire.

**5.1** Sauf directive contraire de la Cour, d'un juge ou du registraire et sous réserve de l'article 58 de la Loi, la période commençant le 21 décembre et se terminant le 7 janvier suivant n'entre pas dans le calcul des délais applicables, selon les présentes règles, au dépôt et à la signification de documents.

**2. L'article 19 des mêmes règles est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :**

(2.1) Le document visé par une ordonnance de mise sous scellés d'un tribunal d'instance inférieure ou de la Cour est déposé dans une enveloppe scellée et accompagné d'une lettre explicative et d'une copie de l'ordonnance.

(2.2) Le document dont une partie demande la mise sous scellés est déposé dans une enveloppe scellée et accompagné d'une requête adressée à un juge en vue d'obtenir la mise sous scellés.

<sup>1</sup> DORS/2002-156

(2.3) A document that includes or reveals information contained in a document that is subject to a sealing order must be filed in a sealed envelope and be accompanied by a motion to seal made to a judge. A redacted version of the document must be filed for the record of the court.

**3. (1) Paragraph 20(1)(c) of the Rules is replaced by the following:**

- (c) by fax transmission, except for
  - (i) documents that are required to be bound under these Rules, and
  - (ii) documents that are longer than 40 pages, unless the recipient consents to the fax transmission.

**(2) The portion of subrule 20(4) of the Rules before paragraph (a) is replaced by the following:**

(4) Proof of service shall be verified by filing, in accordance with Rule 19, one of the following documents within two days after service, unless a judge or the Registrar otherwise orders:

**(3) Paragraph 20(4)(d) of the Rules is replaced by the following:**

(d) if service is made by registered or certified mail or by courier, an affidavit annexing a post office receipt, a receipt card bearing the signature of the person served or a copy of the tracking results of the courier service indicating the status of the delivery of the document; or

**(4) Subrule 20(6) of the Rules is repealed.**

**4. (1) The portion of subrule 21(1) of the French version of the Rules before paragraph (a) is replaced by the following:**

**21.** (1) Les documents présentés devant la Cour sont imprimés selon les règles suivantes :

**(2) Paragraph 21(1)(c) of the Rules is replaced by the following:**

(c) subject to subrule (2) and except for the table of contents prepared in accordance with Rule 24, with the pages of the document numbered consecutively with Arabic numerals anywhere at the top of the page.

**(3) Rule 21 of the Rules is amended by adding the following after subrule (2):**

- (2.1) If a document exceeds 300 pages,
  - (a) it shall be bound in volumes of not more than 200 pages;
  - (b) there shall be indicated on each volume, below the title of the document and the information required by paragraph 22(1)(f), but within the horizontal lines, the volume number in Roman numerals and, on the same line or on the line below, the volume number, the page numbers of the first and last pages in that volume or, in the case of a book of authorities, the tab numbers of the first and last tabs in that volume; and
  - (c) the volume number in Roman numerals shall also appear on the bottom cutting edge of each volume.

**5. (1) Paragraph 22(1)(f) of the French version of the Rules is replaced by the following:**

(2.3) Le document dans lequel est révélée, en tout ou en partie, la teneur de documents visés par une ordonnance de mise sous scellés est déposé dans une enveloppe scellée et accompagné d'une requête adressée à un juge en vue d'en obtenir la mise sous scellés. Une version épurée du document en question est versée au dossier de la Cour.

**3. (1) L'alinéa 20(1)c) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

- c) par télécopie, sauf dans le cas des documents suivants :
  - (i) ceux qui, aux termes des présentes règles, doivent être reliés,
  - (ii) ceux qui comptent plus de quarante pages, leur signification pouvant toutefois être faite par ce mode si le destinataire y consent.

**(2) Le passage du paragraphe 20(4) des mêmes règles précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

(4) La signification est établie par l'une des preuves ci-après, qui est déposée — sauf ordonnance contraire d'un juge ou du registraire — en conformité avec la règle 19, dans les deux jours suivant la signification :

**(3) L'alinéa 20(4)d) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

d) dans les cas où la signification a été effectuée par courrier recommandé ou certifié ou par messagerie, un affidavit portant en annexe le récépissé de la poste, un accusé de réception portant la signature du destinataire ou une copie des résultats de suivi du service de messagerie où figurent les détails concernant la livraison du document;

**(4) Le paragraphe 20(6) des mêmes règles est abrogé.**

**4. (1) Le passage du paragraphe 21(1) de la version française des mêmes règles précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**21.** (1) Les documents présentés devant la Cour sont imprimés selon les règles suivantes :

**(2) L'alinéa 21(1)c) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

c) sous réserve du paragraphe (2) et sauf pour la table des matières établie conformément à la règle 24, le document est paginé en chiffres arabes n'importe où en haut de page.

**(3) L'article 21 des mêmes règles est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :**

- (2.1) Si un document compte plus de trois cents pages :
  - a) il est relié en volumes d'au plus deux cents pages;
  - b) le numéro du volume en chiffres romains et, sur la même ligne ou sur la ligne suivante, les numéros des première et dernière pages du volume ou, s'il s'agit d'un recueil de sources, les numéros des premier et dernier onglets du volume paraissent sous le titre et la mention exigée par l'alinéa 22(1)f), entre les deux lignes horizontales;
  - c) le numéro du volume en chiffres romains paraît aussi sur la tranche inférieure de chaque volume.

**5. (1) L'alinéa 22(1)f) de la version française des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

f) les articles de la Loi, des présentes règles ou de tout autre texte législatif sur lesquels le document est fondé, en lettres minuscules et entre les deux lignes horizontales.

**(2) The portion of subrule 22(2) of the French version of the Rules before paragraph (a) is replaced by the following:**

(2) L'intitulé de la demande d'autorisation d'appel porte les noms des personnes énumérées ci-après, suivis de leur qualité devant la juridiction inférieure :

**(3) Paragraph 22(2)(b) of the French version of the Rules is replaced by the following:**

b) à titre d'intimé, toute partie — y compris, au Québec, le mis en cause — qui, devant la juridiction inférieure, avait des intérêts opposés à ceux du demandeur;

**(4) Paragraph 22(2)(c) of the Rules is replaced by the following:**

(c) as an intervener,

(i) any intervener who was given full party status in the court appealed from and, in Quebec, any mis-en-cause in the court appealed from who is not already named in the style of cause,

(ii) each person who has been granted leave to intervene in accordance with Rule 59, and

(iii) each administrative board or tribunal whose jurisdiction is at issue, whether or not the board or tribunal was active in the proceedings in the court appealed from.

**(5) The portion of subrule 22(3) of the French version of the Rules before paragraph (a) is replaced by the following:**

(3) L'intitulé de l'appel porte les noms des personnes énumérées ci-après, suivis de leur qualité devant la juridiction inférieure :

**(6) Paragraph 22(3)(b) of the French version of the Rules is replaced by the following:**

b) à titre d'intimé, toute partie — y compris, au Québec, le mis en cause — qui, devant la juridiction inférieure, avait des intérêts opposés à ceux de l'appelant;

**(7) Paragraph 22(3)(c) of the Rules is replaced by the following:**

(c) as an intervener,

(i) any intervener who was given full party status in the court appealed from and, in Quebec, any mis-en-cause in the court appealed from who is not already named in the style of cause,

(ii) each person who has been granted leave to intervene in accordance with Rule 59,

(iii) each attorney general who has filed a notice of intervention in accordance with subrule 61(4), and

(iv) each administrative board or tribunal whose jurisdiction is at issue, whether or not the board or tribunal was active in the proceedings in the court appealed from.

**(8) Rule 22 of the Rules is amended by adding the following after subrule (3):**

(3.1) The style of cause in a motion shall follow the style of cause for the application for leave to appeal or the appeal, as the

f) les articles de la Loi, des présentes règles ou de tout autre texte législatif sur lesquels le document est fondé, en lettres minuscules et entre les deux lignes horizontales.

**(2) Le passage du paragraphe 22(2) de la version française des mêmes règles précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

(2) L'intitulé de la demande d'autorisation d'appel porte les noms des personnes énumérées ci-après, suivis de leur qualité devant la juridiction inférieure :

**(3) L'alinéa 22(2)b) de la version française des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

b) à titre d'intimé, toute partie — y compris, au Québec, le mis en cause — qui, devant la juridiction inférieure, avait des intérêts opposés à ceux du demandeur;

**(4) L'alinéa 22(2)c) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

c) à titre d'intervenant :

(i) tout intervenant à qui la juridiction inférieure a reconnu la pleine qualité de partie et, au Québec, tout mis en cause devant la juridiction inférieure dont le nom ne figure pas déjà dans l'intitulé,

(ii) toute personne qui a obtenu l'autorisation d'intervenir conformément à la règle 59,

(iii) toute commission ou tout tribunal administratif dont la compétence est en cause, que cette commission ou ce tribunal administratif ait ou non participé à l'instance devant la juridiction inférieure.

**(5) Le passage du paragraphe 22(3) de la version française des mêmes règles précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

(3) L'intitulé de l'appel porte les noms des personnes énumérées ci-après, suivis de leur qualité devant la juridiction inférieure :

**(6) L'alinéa 22(3)b) de la version française des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

b) à titre d'intimé, toute partie — y compris, au Québec, le mis en cause — qui, devant la juridiction inférieure, avait des intérêts opposés à ceux de l'appelant;

**(7) L'alinéa 22(3)c) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

c) à titre d'intervenant :

(i) tout intervenant à qui la juridiction inférieure a reconnu la pleine qualité de partie et, au Québec, tout mis en cause devant la juridiction inférieure dont le nom ne figure pas déjà dans l'intitulé,

(ii) toute personne qui a obtenu l'autorisation d'intervenir conformément à la règle 59,

(iii) tout procureur général qui a déposé un avis d'intervention conformément au paragraphe 61(4),

(iv) toute commission ou tout tribunal administratif dont la compétence est en cause, que cette commission ou ce tribunal administratif ait ou non participé à l'instance devant la juridiction inférieure.

**(8) L'article 22 des mêmes règles est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :**

(3.1) L'intitulé d'une requête est conforme à celui de la demande d'autorisation d'appel ou de l'appel, selon le cas, et peut

case may be, and may be abbreviated to name only the first applicant and respondent, or the first appellant and respondent, as the case may be.

**6. Subrule 24(1) of the Rules is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (a), by adding the word “and” at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (b):**

(c) in the case of a book of authorities, the tabs and references for each authority.

**7. Rule 25 of the Rules is replaced by the following:**

**25.** (1) An application for leave to appeal shall be bound with grey covers and consist of the following, in the following order:

(a) a notice of application for leave to appeal in Form 25A, followed by a notice of bilingual name in Form 14 if applicable;

(b) any affidavits in support of the application for leave to appeal;

(c) a certificate in Form 25B that

(i) states whether there is a sealing order or ban on the publication of evidence or the names or identity of a party or witness, gives the details of the sealing order or ban, if any, and includes a copy of any written order, and

(ii) states whether there is any confidential information on the file that should not be accessible to the public by virtue of specific legislation and includes a copy of the provision of the legislation;

(d) if a judge’s previous involvement or connection with the case would result in it being inappropriate for that judge to take part in the adjudication on the proceedings in the Court, a certificate in Form 25C setting out the issues;

(e) beginning with the court of first instance or the administrative tribunal, as the case may be, and ending with the court appealed from,

(i) copies of the reasons, if any, for the respective judgments of the lower courts, in the form of a photocopy or of a printout from an electronic database,

(ii) copies of all formal judgments or orders, as signed and entered, and

(iii) copies of all draft orders, the final versions of which shall be filed separately immediately after they are signed and entered;

(f) a memorandum of argument divided as follows:

(i) Part I, a concise statement of facts,

(ii) Part II, a concise statement of the questions in issue,

(iii) Part III, a concise statement of argument,

(iv) Part IV, submissions, if any, not exceeding one page in support of the order sought concerning costs,

(v) Part V, the order or orders sought, including the order or orders sought with respect to costs,

(vi) Part VI, a table of authorities, arranged alphabetically and setting out the paragraph numbers in Part III where the authorities are cited, and

(vii) Part VII, a photocopy, or a printout from an electronic database, of those provisions of any statute, regulation, rule, ordinance or by-law being relied on, in both official languages if they are required by law to be published in both official languages; and

être abrégé de façon à ce que seuls soient nommés le premier demandeur et le premier intimé ou le premier appelant et le premier intimé, selon le cas.

**6. Le paragraphe 24(1) des mêmes règles est modifié par adjonction, après l’alinéa b), de ce qui suit :**

c) dans le cas des recueils de sources, les numéros d’onglet et les références de chaque source.

**7. L’article 25 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**25.** (1) La demande d’autorisation d’appel est reliée dans une couverture grise et comporte, dans l’ordre, les éléments suivants :

a) l’avis de demande d’autorisation d’appel, conforme au formulaire 25A, suivi, le cas échéant, de l’avis de dénomination bilingue, conforme au formulaire 14;

b) tout affidavit à l’appui de la demande d’autorisation d’appel;

c) une attestation conforme au formulaire 25B :

(i) indiquant s’il existe une ordonnance de mise sous scellés ou une obligation de non-publication de la preuve ou du nom ou de l’identité d’une partie ou d’un témoin, donnant les détails de l’ordonnance ou de l’obligation et incluant une copie de toute ordonnance écrite,

(ii) indiquant si le dossier comporte des renseignements confidentiels auxquels, aux termes de dispositions législatives particulières, le public ne doit pas avoir accès et incluant une copie des dispositions législatives;

d) dans le cas où il ne serait pas indiqué que le juge prenne part à la décision de la Cour en raison de sa participation antérieure à l’affaire ou de l’existence d’un lien entre lui et celle-ci, une attestation conforme au formulaire 25C énonçant les questions soulevées;

e) depuis le tribunal de première instance ou le tribunal administratif, selon le cas, jusqu’à la juridiction inférieure :

(i) les motifs prononcés, le cas échéant, par chaque tribunal d’instance inférieure, présentés sous forme de photocopies ou d’imprimés tirés d’une base de données électronique,

(ii) une copie de la version officielle des ordonnances et jugements signés et inscrits,

(iii) une copie de tout projet d’ordonnance, la version définitive étant déposée séparément dès sa signature et son inscription;

f) un mémoire divisé ainsi :

(i) partie I : exposé concis des faits,

(ii) partie II : exposé concis des questions en litige,

(iii) partie III : exposé concis des arguments,

(iv) partie IV : arguments, le cas échéant, d’au plus une page à l’appui de l’ordonnance demandée au sujet des dépens,

(v) partie V : ordonnances demandées, notamment au sujet des dépens,

(vi) partie VI : table alphabétique des sources, avec renvoi aux paragraphes de la partie III où elles sont citées,

(vii) partie VII : extraits des lois, règlements, règles, ordonnances ou règlements administratifs invoqués, présentés sous forme de photocopies ou d’imprimés tirés d’une base de données électronique et reproduits dans les deux langues officielles si la loi exige la publication de ces textes dans les deux langues officielles;

(g) the documents that the applicant intends to rely on, in chronological order.

(2) Parts I to V of the memorandum of argument shall not exceed 20 pages.

(3) If the documents referred to in paragraph (1)(g) include transcripts or evidence, a party shall reproduce only the relevant excerpts of the transcript or evidence, including exhibits.

(4) If the documents referred to in paragraph (1)(g) are reproduced in the record filed with the court appealed from, six copies of that record may be filed with the Registrar instead of the documents.

(5) An application for leave to appeal may contain, after the memorandum of argument, a copy of the authorities that the applicant intends to rely on, or be accompanied by six copies of a book of authorities bound in grey covers and containing a copy of those authorities, prepared in accordance with Rule 44, with any modifications that the circumstances require.

**8. Paragraphs 26(2)(a) and (b) of the Rules are replaced by the following:**

(a) send to any party in the court appealed from who is not named in the style of cause referred to in subrule 22(2) a copy of the notice of application for leave to appeal by ordinary mail or by fax to the latest known address or fax number, as the case may be; and

(b) file with the Registrar an affidavit attesting to the names of the parties referred to in paragraph (a) and the addresses or fax numbers to which the copies were sent.

**9. Rule 27 of the Rules is replaced by the following:**

**27.** (1) Within 30 days after the service of the application for leave to appeal, a respondent or an intervener may respond to the application for leave to appeal by

(a) serving a response on all other parties; and

(b) filing with the Registrar the original and five copies of the response.

(2) The response of a respondent shall be bound with green covers and the response of an intervener shall be bound with blue covers, and each response shall consist of the following:

(a) any affidavits in support of the response;

(b) a memorandum of argument in accordance with paragraph 25(1)(f), with Parts I to V not exceeding 20 pages in the case of the respondent and five pages in the case of the intervener; and

(c) the documents that the respondent or intervener intends to rely on, in chronological order, in accordance with subrules 25(3) to (5).

**10. Subrule 29(4) of the Rules is replaced by the following:**

(4) In the circumstances set out in subrule (3), the appellant may serve and file, in accordance with subrule 35(4), a factum in response not exceeding 20 pages that is bound with beige covers and on which a reference to this rule appears between the horizontal lines.

g) les documents que compte invoquer le demandeur, par ordre chronologique.

(2) Les parties I à V du mémoire comptent au plus vingt pages.

(3) Si les documents visés à l'alinéa (1)g) comportent des transcriptions ou des éléments de preuve, la demande d'autorisation d'appel ne doit comprendre que les extraits pertinents, y compris les pièces.

(4) Si les documents visés à l'alinéa (1)g) figurent au dossier de la juridiction inférieure, le dépôt de six copies de ce dossier auprès du registraire vaut dépôt des documents.

(5) La demande d'autorisation d'appel peut contenir, à la suite du mémoire, une copie des sources que compte invoquer le demandeur ou être accompagnée de six copies d'un recueil de sources relié dans une couverture grise, comportant une copie de ces sources et présenté conformément à la règle 44, avec les adaptations nécessaires.

**8. Les alinéas 26(2)a) et b) des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :**

a) envoie une copie de l'avis de demande d'autorisation d'appel à toute partie devant la juridiction inférieure dont le nom ne figure pas dans l'intitulé visé au paragraphe 22(2), par courrier ordinaire ou par télécopieur, à la dernière adresse connue ou au dernier numéro de télécopieur connu, selon le cas;

b) dépose auprès du registraire un affidavit attestant les noms des parties visées à l'alinéa a) ainsi que les adresses ou numéros de télécopieurs auxquels ont été envoyées les copies de l'avis.

**9. L'article 27 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**27.** (1) L'intimé ou l'intervenant peut, dans les trente jours suivant la signification de la demande d'autorisation d'appel, présenter une réponse à celle-ci :

a) en la signifiant aux autres parties;

b) en déposant auprès du registraire l'original et cinq copies.

(2) La réponse de l'intimé, qui est reliée dans une couverture verte, et celle de l'intervenant, qui est reliée dans une couverture bleue, comportent, dans l'ordre, les éléments suivants :

a) tout affidavit à l'appui de la réponse;

b) un mémoire conforme à l'alinéa 25(1)f), dont les parties I à V comptent au plus vingt pages, dans le cas de l'intimé, et au plus cinq pages, dans celui de l'intervenant;

c) les documents que compte invoquer l'intimé ou l'intervenant, selon le cas, par ordre chronologique, compte tenu des paragraphes 25(3) à (5).

**10. Le paragraphe 29(4) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

(4) Dans le cas prévu au paragraphe (3), l'appellant peut signifier et déposer, conformément au paragraphe 35(4), un mémoire en réponse comptant au plus vingt pages et relié dans une couverture beige, avec la mention du numéro de la présente règle entre les deux lignes horizontales.

**11. Rule 33 of the Rules is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (d) and by replacing paragraph (e) with the following:**

- (e) in the case of an appeal referred to in paragraph (c) or (d), be accompanied by a certificate in Form 25B that
- (i) states whether there is a sealing order or ban on the publication of evidence or the names or identity of a party or witness, gives the details of the sealing order or ban, if any, and includes a copy of any written order, and
  - (ii) states whether there is any confidential information on the file that should not be accessible to the public by virtue of specific legislation and includes a copy of the provision of the legislation; and
- (f) if a judge’s previous involvement or connection with the case would result in it being inappropriate for that judge to take part in the adjudication on the proceedings in the Court, be accompanied by a certificate in Form 25C setting out the issues.

**12. Paragraphs 34(a) and (b) of the Rules are replaced by the following:**

- (a) send to any party in the court appealed from who is not named in the style of cause referred to in subrule 22(3) a copy of the notice of appeal by ordinary mail or by fax to the latest known address or fax number, as the case may be; and
- (b) file with the Registrar the original and one copy of the notice of appeal together with an affidavit setting out the names of the parties referred to in paragraph (a) and the addresses or fax numbers to which the copies were sent.

**13. Paragraphs 35(1)(b) and (c) of the Rules are replaced by the following:**

- (b) serve on all interveners a copy of the appellant’s factum, record and book of authorities; and
- (c) file with the Registrar
- (i) the original and 23 copies of the factum and any volume of the record containing Parts I and II,
  - (ii) 12 copies of all other volumes of the record,
  - (iii) 14 copies of the book of authorities, and
  - (iv) an electronic copy of the factum prepared in accordance with guidelines issued by the Registrar.

**14. (1) Paragraph 36(1)(a) of the Rules is replaced by the following:**

- (a) serve on all appellants, all other respondents and all interveners a copy of the respondent’s record; and

**(2) The portion of subrule 36(2) of the English version of the Rules before paragraph (a) is replaced by the following:**

- (2) Within eight weeks after the service of the appellant’s factum, the respondent shall

**(3) Paragraphs 36(2)(b) and (c) of the Rules are replaced by the following:**

- (b) serve on all interveners a copy of the respondent’s factum, including any factum on cross-appeal, and book of authorities; and
- (c) file with the Registrar
- (i) the original and 23 copies of the factum,
  - (ii) 14 copies of the book of authorities, and

**11. L’alinéa 33e) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

- e) dans le cas de l’appel visé aux alinéas c) ou d), il est accompagné d’une attestation conforme au formulaire 25B :
- (i) indiquant s’il existe une ordonnance de mise sous scellés ou une obligation de non-publication de la preuve ou du nom ou de l’identité d’une partie ou d’un témoin, donnant les détails de l’ordonnance ou de l’obligation et incluant une copie de toute ordonnance écrite,
  - (ii) indiquant si le dossier comporte des renseignements confidentiels auxquels, aux termes de dispositions législatives particulières, le public ne doit pas avoir accès et incluant une copie des dispositions législatives;
- f) dans le cas où il ne serait pas indiqué que le juge prenne part à la décision de la Cour en raison de sa participation antérieure à l’affaire ou de l’existence d’un lien entre lui et celle-ci, une attestation conforme au formulaire 25C énonçant les questions soulevées.

**12. Les alinéas 34a) et b) des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :**

- a) envoie une copie de l’avis d’appel à toute partie devant la juridiction inférieure dont le nom ne figure pas dans l’intitulé visé au paragraphe 22(3), par courrier ordinaire ou par télécopieur, à la dernière adresse connue ou au dernier numéro de télécopieur connu, selon le cas;
- b) dépose auprès du registraire l’original et une copie de l’avis d’appel accompagnés d’un affidavit attestant les noms des parties visées à l’alinéa a) ainsi que les adresses ou numéros de télécopieurs auxquels ont été envoyées les copies de l’avis.

**13. Les alinéas 35(1)b) et c) des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :**

- b) signifie aux intervenants une copie de ses mémoire, dossier et recueil de sources;
- c) dépose auprès du registraire :
- (i) l’original et vingt-trois copies de son mémoire et de tout volume de son dossier renfermant les parties I et II,
  - (ii) douze copies de tous les autres volumes de son dossier,
  - (iii) quatorze copies de son recueil de sources,
  - (iv) une version électronique de son mémoire, préparée conformément aux lignes directrices établies par le registraire.

**14. (1) L’alinéa 36(1)a) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

- a) signifie une copie de son dossier aux appelants, aux autres intimés et aux intervenants;

**(2) Le passage du paragraphe 36(2) de la version anglaise des mêmes règles précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

- (2) Within eight weeks after the service of the appellant’s factum, the respondent shall

**(3) Les alinéas 36(2)b) et c) des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :**

- b) signifie aux intervenants une copie de son mémoire, de tout mémoire d’appel incident et de son recueil de sources;
- c) dépose auprès du registraire :
- (i) l’original et vingt-trois copies de son mémoire,
  - (ii) quatorze copies de son recueil de sources,

(iii) an electronic copy of the factum prepared in accordance with guidelines issued by the Registrar.

**15. Rule 37 of the Rules is replaced by the following:**

**37.** Within eight weeks after the order granting leave to intervene for an intervener referred to in subparagraph 22(3)(c)(ii), within 20 weeks after the filing of a notice of intervention under subrule 61(4) for an intervener referred to in subparagraph 22(3)(c)(iii) or within eight weeks after the service of the appellant's factum for an intervener referred to in subparagraph 22(3)(c)(i) or (iv), as the case may be, the intervener shall

- (a) serve on all other parties a copy of the intervener's factum and the book of authorities; and
- (b) file with the Registrar
  - (i) the original and 23 copies of the factum,
  - (ii) 14 copies of the book of authorities, and
  - (iii) an electronic copy of the factum prepared in accordance with guidelines issued by the Registrar.

**16. (1) Subrules 40(4) and (5) of the Rules are repealed.**

**(2) Subrule 40(7) of the Rules is repealed.**

**17. (1) Paragraphs 42(2)(a) to (g) of the Rules are replaced by the following:**

- (a) Part I consisting of
  - (i) in the appellant's factum, a concise overview of their position and a concise statement of the facts,
  - (ii) in the respondent's factum, a concise overview of their position and a concise statement of their position with respect to the appellant's statement of facts, including a concise statement of any other facts that the respondent considers relevant, and
  - (iii) in the intervener's factum, a concise overview of their position, including a concise statement of the facts relevant to the issue on which they have intervened;
- (b) Part II consisting of
  - (i) in the appellant's factum, a concise statement of the questions in issue in the appeal, and
  - (ii) in the respondent's factum and, subject to subrule 59(3), in the intervener's factum, a concise statement of their positions with respect to the appellant's questions;
- (c) Part III consisting of a statement of argument setting out concisely the questions of law or fact to be discussed, with reference to the page of the record and to the tab, page and paragraph number of the authorities being relied on;
- (d) Part IV consisting of submissions, if any, not exceeding one page in support of the order sought concerning costs;
- (e) Part V consisting of
  - (i) in the appellant's factum and the respondent's factum, a concise statement of the order or orders sought, and
  - (ii) in the intervener's factum, if not yet determined in the order granting the intervention, any request for permission to present oral argument at the hearing of the appeal, and the intervener's position with respect to the disposition of the legal issues on which they intervened;
- (f) Part VI consisting of a table of authorities, arranged alphabetically and setting out the paragraph numbers in Part III where the authorities are cited; and

(iii) une version électronique de son mémoire, préparée conformément aux lignes directrices établies par le registraire.

**15. L'article 37 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**37.** Soit dans les huit semaines suivant l'ordonnance autorisant l'intervention de l'intervenant visé au sous-alinéa 22(3)c(ii), soit dans les vingt semaines suivant le dépôt par l'intervenant visé au sous-alinéa 22(3)c(iii) d'un avis d'intervention conformément au paragraphe 61(4), soit, dans le cas de l'intervenant visé aux sous-alinéas 22(3)c(i) ou (iv), dans les huit semaines suivant la signification du mémoire de l'appelant, l'intervenant :

- a) signifie aux autres parties une copie de ses mémoire et recueil de sources;
- b) dépose auprès du registraire :
  - (i) l'original et vingt-trois copies de son mémoire,
  - (ii) quatorze copies de son recueil de sources,
  - (iii) une version électronique de son mémoire, préparée conformément aux lignes directrices établies par le registraire.

**16. (1) Les paragraphes 40(4) et (5) des mêmes règles sont abrogés.**

**(2) Le paragraphe 40(7) des mêmes règles est abrogé.**

**17. (1) Les alinéas 42(2)a) à g) des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :**

- a) partie I :
  - (i) dans le cas de l'appelant : exposé concis de sa position et des faits,
  - (ii) dans le cas de l'intimé : exposé concis de sa position incluant celle relative aux faits exposés par l'appelant et autres faits qu'il estime pertinents,
  - (iii) dans le cas de l'intervenant : exposé concis de sa position et des faits pertinents quant à l'objet de son intervention;
- b) partie II :
  - (i) dans le cas de l'appelant : exposé concis des questions en litige,
  - (ii) dans le cas de l'intimé et, sous réserve du paragraphe 59(3), dans celui de l'intervenant : bref énoncé de sa position relativement aux questions soulevées par l'appelant;
- c) partie III : exposé des arguments énonçant succinctement les questions de droit ou de fait à débattre, avec renvoi à la page du dossier ainsi qu'à l'onglet, la page et au paragraphe des sources invoquées;
- d) partie IV : arguments, le cas échéant, d'au plus une page à l'appui de l'ordonnance demandée au sujet des dépens;
- e) partie V :
  - (i) dans le cas de l'appelant et de l'intimé : exposé concis des ordonnances demandées,
  - (ii) dans le cas de l'intervenant : demande en vue de présenter une plaidoirie orale lors de l'audition de l'appel, si cette question n'est pas déjà tranchée dans l'ordonnance autorisant l'intervention, et énoncé de sa position sur la réponse aux questions de droit visées par son intervention;
- f) partie VI : table alphabétique des sources, avec renvoi aux paragraphes de la partie III où elles sont citées;
- g) partie VII : extraits des lois, règlements, règles, ordonnances ou règlements administratifs directement en cause, présentés sous forme de photocopies ou d'imprimés tirés d'une base de données électronique et reproduits dans les deux langues

(g) Part VII consisting of a photocopy, or a printout from an electronic database, of those provisions of any statute, regulation, rule, ordinance or by-law directly at issue, in both official languages if they are required by law to be published in both official languages, but lengthy statutes shall be bound in a separate volume, and statutes not directly at issue shall be included in the book of authorities.

**(2) Subrule 42(3) of the Rules is repealed.**

**18. (1) Paragraphs 43(1)(a) and (b) of the French version of the Rules are replaced by the following:**

a) le mémoire de l'intimé comporte deux grandes sections, chacune divisée en sept parties conformément au paragraphe 42(2); la première section est intitulée, en majuscules, « MÉMOIRE D'APPEL DE L'INTIMÉ » et la seconde, en majuscules, « MÉMOIRE DE L'APPELANT À L'APPEL INCIDENT »;

b) le mémoire d'appel incident de l'appelant est divisé en sept parties conformément au paragraphe 42(2) et est intitulé, en majuscules, « MÉMOIRE DE L'INTIMÉ À L'APPEL INCIDENT ».

**(2) Subrule 43(3) of the Rules is repealed.**

**19. (1) Paragraph 44(2)(b) of the Rules is replaced by the following:**

(b) contain a photocopy, or a printout from an electronic database, of those provisions of any statute, regulation, rule, ordinance or by-law that are cited in Part III of the factum and are not included in Part VII of the factum, in both official languages if they are required by law to be published in both official languages.

**(2) Subrule 44(4) of the Rules is replaced by the following:**

(4) In the case of all other reasons for judgment, the book of authorities shall contain

(a) if the reasons for judgment are available electronically, only the relevant excerpts including the paragraphs immediately preceding and following the relevant excerpts, the head note, if any, and the reference to the electronic database clearly marked on the page containing the excerpt; or

(b) if the reasons for judgment are not available electronically, the reasons for judgment in full.

**20. Subrule 45(1) of the Rules is replaced by the following:**

**45. (1)** A party at the hearing of the appeal shall provide to all other parties a copy, and file with the Registrar 14 copies, of a single condensed book containing the excerpts from the record and book of authorities that the party will refer to in oral argument, and each excerpt shall be marked with a tab.

(1.1) The condensed book may contain an outline of the oral argument, which shall not exceed two pages, shall relate to the contents of the condensed book and shall not constitute a supplementary factum.

**21. Rule 46 of the Rules is amended by adding the following after subrule (4):**

(5) Within one week after the filing of the notice of reference, the Governor in Council shall serve a copy of the notice of reference on the attorney general of each province and on the minister of Justice of each territory.

officielles si la loi exige la publication de ces textes dans les deux langues officielles, les textes volumineux étant reliés dans un volume distinct et ceux qui ne sont pas directement en cause étant inclus dans le recueil de sources.

**(2) Le paragraphe 42(3) des mêmes règles est abrogé.**

**18. (1) Les alinéas 43(1)a) et b) de la version française des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :**

a) le mémoire de l'intimé comporte deux grandes sections, chacune divisée en sept parties conformément au paragraphe 42(2); la première section est intitulée, en majuscules, « MÉMOIRE D'APPEL DE L'INTIMÉ » et la seconde, en majuscules, « MÉMOIRE DE L'APPELANT À L'APPEL INCIDENT »;

b) le mémoire d'appel incident de l'appelant est divisé en sept parties conformément au paragraphe 42(2) et est intitulé, en majuscules, « MÉMOIRE DE L'INTIMÉ À L'APPEL INCIDENT ».

**(2) Le paragraphe 43(3) des mêmes règles est abrogé.**

**19. (1) L'alinéa 44(2)b) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

b) il comporte les extraits des lois, règlements, règles, ordonnances ou règlements administratifs cités à la partie III du mémoire qui ne figurent pas à la partie VII de celui-ci, présentés sous forme de photocopies ou d'imprimés tirés d'une base de données électronique et reproduits dans les deux langues officielles si la loi exige la publication de ces textes dans les deux langues officielles.

**(2) Le paragraphe 44(4) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

(4) Dans le cas des autres motifs de jugements, le recueil de sources comporte les éléments suivants :

a) les extraits pertinents des motifs disponibles sous forme électronique, y compris les paragraphes précédant et suivant immédiatement l'extrait, le sommaire, le cas échéant, et une référence claire à la base de données sur chacune des pages des extraits;

b) la version intégrale des motifs qui ne sont pas disponibles sous forme électronique.

**20. Le paragraphe 45(1) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**45. (1)** Chaque partie à l'audition de l'appel fournit aux autres parties une copie d'un recueil condensé regroupant, sous des onglets séparés, chacun des extraits du dossier et du recueil de sources qu'elle invoquera dans sa plaidoirie orale et en dépose quatorze copies auprès du registraire.

(1.1) Le recueil condensé peut comporter un schéma de la plaidoirie orale d'au plus deux pages, qui renvoie au contenu du recueil condensé et ne constitue pas un mémoire supplémentaire.

**21. L'article 46 des mêmes règles est modifié par adjonction, après le paragraphe (4), de ce qui suit :**

(5) Dans la semaine suivant le dépôt de l'avis de renvoi, le gouverneur en conseil en signifie une copie aux procureurs généraux des provinces et aux ministres de la Justice des territoires.



(6) Within four weeks after being served with the notice of reference, an attorney general of a province, or a minister of Justice of a territory, with any special interest in the reference shall

(a) serve on the Governor in Council, and any counsel requested to argue a case under subsection 53(7) of the Act, a notice of intervention; and

(b) file with the Registrar the original and two copies of the notice of intervention.

(7) Within 12 weeks after the filing of the notice of reference, the Governor in Council shall

(a) serve on the attorney general of any province and on the minister of Justice of any territory, having served a notice of intervention under paragraph (6)(a), and any counsel requested to argue a case under subsection 53(7) of the Act, a copy of each of the Governor in Council's factum, record and book of authorities; and

(b) file with the Registrar

(i) the original and 23 copies of the factum,

(ii) 14 copies of each of the record and of the book of authorities, and

(iii) an electronic copy of the factum prepared in accordance with guidelines issued by the Registrar.

(8) Any counsel requested to argue a case under subsection 53(7) of the Act shall, within eight weeks after the request or within eight weeks after the filing of the Governor in Council's factum, whichever is later,

(a) serve a copy of the counsel's factum, and a copy of each of the record and of the book of authorities on the Governor in Council; and

(b) file with the Registrar

(i) the original and 23 copies of the factum,

(ii) 14 copies of each of the record and of the book of authorities, and

(iii) an electronic copy of the factum prepared in accordance with guidelines issued by the Registrar.

(9) An attorney general of a province or a minister of Justice of a territory filing a notice of intervention under subrule (6) shall, within 20 weeks after filing the notice,

(a) serve on the Governor in Council, and any counsel requested to argue a case under subsection 53(7) of the Act, a copy of the attorney general's or the minister's factum and book of authorities; and

(b) file with the Registrar

(i) the original and 23 copies of the factum,

(ii) 14 copies of the book of authorities, and

(iii) an electronic copy of the factum prepared in accordance with guidelines issued by the Registrar.

(10) Within four weeks after the filing of the factum of the Governor in Council, any person interested in intervening in the reference may make a motion for intervention to a judge in accordance with Rules 47 and 57 by

(a) serving on each of the Governor in Council, and any counsel requested by the Court under subsection 53(7) of the Act, a copy of the person's motion; and

(b) filing with the Registrar the original and two copies of the motion.

(6) Dans les quatre semaines suivant la date à laquelle leur a été signifié l'avis de renvoi, les procureurs généraux des provinces et les ministres de la Justice des territoires qui ont un intérêt spécial dans le renvoi :

a) signifient un avis d'intervention au gouverneur en conseil ainsi qu'à tout avocat commis d'office en vertu du paragraphe 53(7) de la Loi;

b) déposent auprès du registraire l'original et deux copies de l'avis d'intervention.

(7) Dans les douze semaines suivant le dépôt de l'avis de renvoi, le gouverneur en conseil :

a) signifie aux procureurs généraux des provinces et aux ministres de la Justice des territoires qui lui ont signifié un avis d'intervention au titre de l'alinéa (6)a) ainsi qu'à tout avocat commis d'office en vertu du paragraphe 53(7) de la Loi une copie de ses mémoire, dossier et recueil de sources;

b) dépose auprès du registraire :

(i) l'original et vingt-trois copies de son mémoire,

(ii) quatorze copies de ses dossier et recueil de sources,

(iii) une version électronique de son mémoire, préparée conformément aux lignes directrices établies par le registraire.

(8) Dans les huit semaines suivant la commission d'office d'un avocat en vertu du paragraphe 53(7) de la Loi ou dans les huit semaines suivant le dépôt du mémoire du gouverneur en conseil, selon celui de ces délais qui expire en dernier, l'avocat commis d'office :

a) signifie une copie de ses mémoire, dossier et recueil de sources au gouverneur en conseil;

b) dépose auprès du registraire :

(i) l'original et vingt-trois copies de son mémoire,

(ii) quatorze copies de son dossier et de son recueil de sources,

(iii) une version électronique de son mémoire, préparée conformément aux lignes directrices établies par le registraire.

(9) Dans les vingt semaines suivant le dépôt de leur avis d'intervention en application du paragraphe (6), les procureurs généraux des provinces et les ministres de la Justice des territoires :

a) signifient au gouverneur en conseil ainsi qu'à tout avocat commis d'office en vertu du paragraphe 53(7) de la Loi une copie de leur mémoire et de leur recueil de sources;

b) déposent auprès du registraire :

(i) l'original et vingt-trois copies de leur mémoire,

(ii) quatorze copies de leur recueil de sources,

(iii) une version électronique de leur mémoire, préparée conformément aux lignes directrices établies par le registraire.

(10) Dans les quatre semaines suivant le dépôt du mémoire du gouverneur en conseil, toute personne intéressée à intervenir dans le renvoi peut, par requête présentée à un juge conformément aux règles 47 et 57, demander l'autorisation d'intervenir :

a) en signifiant une copie de la requête au gouverneur en conseil ainsi qu'à tout avocat commis d'office en vertu du paragraphe 53(7) de la Loi;

b) en déposant auprès du registraire l'original et deux copies de la requête.

(11) The motion for intervention shall be dealt with in accordance with Rules 58 and 59, and the service and filing of the intervenor's documents shall be in accordance with Rule 37.

(12) The facts, records and books of authorities in a reference shall be prepared in accordance with these Rules, with any modifications that the circumstances require.

**22. (1) Paragraphs 47(1)(b) and (c) of the Rules are replaced by the following:**

(b) any affidavits;

(c) if considered necessary by the applicant, a memorandum of argument in accordance with paragraph 25(1)(f), with any modifications that the circumstances require;

**(2) Rule 47 of the Rules is amended by adding the following after subrule (1):**

(1.1) An originating motion shall include, after the notice of motion,

(a) a certificate in Form 25B that

(i) states whether there is a sealing order or ban on the publication of evidence or the names or identity of a party or witness, gives the details of the sealing order or ban, if any, and includes a copy of any written order, and

(ii) states whether there is any confidential information on the file that should not be accessible to the public by virtue of specific legislation and includes a copy of the provision of the legislation; and

(b) if a judge's previous involvement or connection with the case would result in it being inappropriate for that judge to take part in the adjudication on the proceedings in the Court, a certificate in Form 25C setting out the issues.

**23. Paragraph 48(1)(a) of the Rules is replaced by the following:**

(a) serve the motion on all parties to the motion and a copy of the notice of motion on all other parties; and

**24. (1) The portion of subrule 49(1) of the Rules before paragraph (b) is replaced by the following:**

49. (1) Within 10 days after service of the motion, a respondent to the motion may respond to the motion by

(a) serving a response on all moving parties and other respondents to the motion; and

**(2) Paragraph 49(2)(a) of the Rules is replaced by the following:**

(a) if considered necessary by the respondent to the motion, a memorandum of argument in accordance with paragraph 25(1)(f), with any modifications that the circumstances require; and

**(3) Subrule 49(4) of the Rules is replaced by the following:**

(4) Despite subrule (1), in the case of a motion served and filed with an application for leave to appeal, with the exception of a motion to expedite, the response to the motion may be served and filed with the response to the application for leave to appeal.

**25. Paragraph 50(1)(a) of the Rules is replaced by the following:**

(a) serving a reply on all parties to the motion; and

(11) La requête en autorisation d'intervenir est traitée conformément aux règles 58 et 59 et la signification et le dépôt des documents de l'intervenant se font conformément à la règle 37.

(12) Les mémoires, dossiers et recueils de sources dans un renvoi sont préparés conformément aux présentes règles, avec les adaptations nécessaires.

**22. (1) Les alinéas 47(1)(b) et (c) des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :**

b) tout affidavit;

c) si le requérant le considère nécessaire, un mémoire conforme à l'alinéa 25(1)f), avec les adaptations nécessaires;

**(2) L'article 47 des mêmes règles est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :**

(1.1) La requête introductive d'instance comporte, à la suite de l'avis de requête :

a) une attestation conforme au formulaire 25B :

(i) indiquant s'il existe une ordonnance de mise sous scellés ou une obligation de non-publication de la preuve ou du nom ou de l'identité d'une partie ou d'un témoin, donnant les détails de l'ordonnance ou de l'obligation et incluant une copie de toute ordonnance écrite,

(ii) indiquant si le dossier comporte des renseignements confidentiels auxquels, aux termes de dispositions législatives particulières, le public ne doit pas avoir accès et incluant une copie des dispositions législatives;

b) dans le cas où il ne serait pas indiqué que le juge prenne part à la décision de la Cour en raison de sa participation antérieure à l'affaire ou de l'existence d'un lien entre lui et celle-ci, une attestation conforme au formulaire 25C énonçant les questions soulevées.

**23. L'alinéa 48(1)a) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

a) de signifier la requête aux parties à la requête et une copie de l'avis de requête aux autres parties;

**24. (1) Le passage du paragraphe 49(1) des mêmes règles précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :**

49. (1) L'intimé à une requête peut, dans les dix jours suivant la signification de la requête, présenter une réponse à celle-ci :

a) en la signifiant aux parties requérantes et aux autres intimés à la requête;

**(2) L'alinéa 49(2)a) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

a) si l'intimé à la requête le considère nécessaire, un mémoire conforme à l'alinéa 25(1)f), avec les adaptations nécessaires;

**(3) Le paragraphe 49(4) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

(4) Malgré le paragraphe (1), la réponse à une requête signifiée et déposée avec la demande d'autorisation d'appel peut être signifiée et déposée avec la réponse à la demande d'autorisation d'appel, sauf dans le cas d'une requête visant à accélérer la procédure.

**25. L'alinéa 50(1)a) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

a) en la signifiant aux parties à la requête;

**26. (1) Paragraph 52(1)(c) of the Rules is replaced by the following:**

(c) a memorandum of argument in accordance with paragraph 25(1)(f), with any modifications that the circumstances require; and

**(2) Rule 52 of the Rules is amended by adding the following after subrule (1):**

(1.1) An originating motion shall include, after the notice of motion,

(a) a certificate in Form 25B that

(i) states whether there is a sealing order or ban on the publication of evidence or the names or identity of a party or witness, gives the details of the sealing order or ban, if any, and includes a copy of any written order, and

(ii) states whether there is any confidential information on the file that should not be accessible to the public by virtue of specific legislation and includes a copy of the provision of the legislation; and

(b) if a judge's previous involvement or connection with the case would result in it being inappropriate for that judge to take part in the adjudication on the proceedings in the Court, a certificate in Form 25C setting out the issues.

**27. Paragraph 53(a) of the Rules is replaced by the following:**

(a) serve the motion on all parties to the motion and a copy of the notice of motion on all other parties; and

**28. (1) The portion of subrule 54(1) of the Rules before paragraph (b) is replaced by the following:**

54. (1) Within 10 days after service of the motion, a respondent to the motion may respond to the motion by

(a) serving a response on all moving parties and other respondents to the motion; and

**(2) Paragraph 54(2)(a) of the Rules is replaced by the following:**

(a) a memorandum of argument in accordance with paragraph 25(1)(f), with any modifications that the circumstances require; and

**29. Rule 56 of the Rules is amended by striking out the word "and" at the end of paragraph (a), by adding the word "and" at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (b):**

(c) a reference, within four weeks after the filing of the Governor in Council's factum.

**30. Rule 58 of the Rules is replaced by the following:**

58. At the end of the applicable time referred to in Rule 51, the Registrar shall submit to a judge all motions for intervention that have been made within the time required by Rule 56.

**31. Subrule 59(2) of the Rules is replaced by the following:**

(2) In an order granting an intervention or after the time for filing and serving all of the memoranda of argument on an application for leave to appeal or the facta on an appeal or reference has expired, a judge may, in their discretion, authorize the intervenor to present oral argument at the hearing of the application for leave

**26. (1) L'alinéa 52(1)c) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

c) un mémoire conforme à l'alinéa 25(1)f), avec les adaptations nécessaires;

**(2) L'article 52 des mêmes règles est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :**

(1.1) La requête introductive d'instance comporte, à la suite de l'avis de requête :

a) une attestation conforme au formulaire 25B :

(i) indiquant s'il existe une ordonnance de mise sous scellés ou une obligation de non-publication de la preuve ou du nom ou de l'identité d'une partie ou d'un témoin, donnant les détails de l'ordonnance ou de l'obligation et incluant une copie de toute ordonnance écrite,

(ii) indiquant si le dossier comporte des renseignements confidentiels auxquels, aux termes de dispositions législatives particulières, le public ne doit pas avoir accès et incluant une copie des dispositions législatives;

b) dans le cas où il ne serait pas indiqué que le juge prenne part à la décision de la Cour en raison de sa participation antérieure à l'affaire ou de l'existence d'un lien entre lui et celle-ci, une attestation conforme au formulaire 25C énonçant les questions soulevées.

**27. L'alinéa 53a) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

a) de signifier la requête aux parties à la requête et une copie de l'avis de requête aux autres parties;

**28. (1) Le passage du paragraphe 54(1) des mêmes règles précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :**

54. (1) L'intimé à une requête peut, dans les dix jours suivant la signification de la requête, présenter une réponse à celle-ci :

a) en la signifiant aux parties requérantes et aux autres intimés à la requête;

**(2) L'alinéa 54(2)a) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

a) un mémoire conforme à l'alinéa 25(1)f), avec les adaptations nécessaires;

**29. L'article 56 des mêmes règles est modifié par adjonction, après l'alinéa b), de ce qui suit :**

c) dans le cas d'un renvoi, dans les quatre semaines suivant le dépôt du mémoire du gouverneur en conseil.

**30. L'article 58 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

58. À l'expiration du délai applicable selon la règle 51, le registraire présente au juge toutes les requêtes en intervention présentées dans les délais prévus à la règle 56.

**31. Le paragraphe 59(2) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

(2) Dans l'ordonnance octroyant l'autorisation d'intervenir ou après l'expiration du délai de dépôt et de signification des mémoires de demande d'autorisation d'appel, d'appel ou de renvoi, le juge peut, à sa discrétion, autoriser l'intervenant à présenter une plaidoirie orale à l'audition de la demande d'autorisation d'appel,

to appeal, if any, the appeal or the reference, and determine the time to be allotted for oral argument.

(3) An intervener is not permitted to raise new issues unless otherwise ordered by a judge.

**32. Subrules 61(2) and (3) of the Rules are replaced by the following:**

(2) Within one week after receipt of the order referred to in subrule (1), the party who made the motion shall serve on the attorneys general a copy of the order and notice of constitutional question in Form 61A, together with a copy of the reasons for judgment appealed from.

**33. Rules 64 to 67 of the Rules are replaced by the following:**

**64.** (1) If, after the filing of a notice of application for leave to appeal, an applicant has not served and filed all the documents required under Rule 25 within the time set out in paragraph 58(1)(a) of the Act or the time extended under subsection 59(1) of the Act,

(a) a respondent may make a motion to the Registrar for dismissal of the application for leave to appeal as abandoned; or

(b) the Registrar may send a notice of intention in Form 64 to the applicant and copies of it to all other parties.

(2) The Registrar may dismiss the application for leave to appeal as abandoned if the time for serving and filing the materials is not extended by a judge on motion.

(3) The motion for an extension of time referred to in subrule (2) must be served and filed within 20 days after the service of the respondent's motion for dismissal or the receipt of the Registrar's notice of intention, as the case may be.

#### *Dismissal for Delay — Appeals*

**65.** (1) If, after leave to appeal has been granted, an appellant fails to serve and file a notice of appeal within the time set out in paragraph 58(1)(b) of the Act or the time extended under subsection 59(1) of the Act, the Registrar may send a notice of intention in Form 65 to the appellant and copies of it to all other parties, and a judge may dismiss the appeal as abandoned if the time for serving and filing the notice of appeal is not extended by a judge on motion.

(2) If, after the notice of appeal has been filed, an appellant has not served and filed their record and factum within the time set out in Rule 35, a respondent may make a motion to a judge for the dismissal of the appeal as abandoned or the Registrar may send a notice of intention in Form 65 to the appellant and copies of it to all other parties, and a judge may dismiss the appeal as abandoned if the time for serving and filing the materials is not extended by a judge on motion.

(3) The motion for an extension of time referred to in subrules (1) and (2) must be served and filed within 20 days after the service of the respondent's motion for dismissal or the receipt of the Registrar's notice of intention, as the case may be.

#### *Vexatious Proceedings*

**66.** (1) If a judge is satisfied that a party is conducting a proceeding in a vexatious manner, the judge may, on motion or at the

de l'appel ou du renvoi, selon le cas, et déterminer le temps alloué pour la plaidoirie orale.

(3) Sauf ordonnance contraire d'un juge, l'intervenant n'est pas autorisé à soulever de nouvelles questions.

**32. Les paragraphes 61(2) et (3) des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :**

(2) Dans la semaine suivant la réception de l'ordonnance visée au paragraphe (1), le requérant signifie aux procureurs généraux une copie de l'ordonnance et de l'avis de question constitutionnelle conforme au formulaire 61A, avec une copie des motifs du jugement frappé d'appel.

**33. Les articles 64 à 67 des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :**

**64.** (1) Faute par le demandeur, après le dépôt de l'avis de la demande d'autorisation d'appel, de signifier et de déposer les documents exigés par la règle 25 dans le délai prévu à l'alinéa 58(1)a) de la Loi ou dans le délai prorogé en vertu du paragraphe 59(1) de la Loi :

a) l'intimé peut présenter au registraire une requête en rejet de la demande d'autorisation d'appel au motif de péremption;

b) le registraire peut envoyer un préavis conforme au formulaire 64 au demandeur et une copie du préavis aux autres parties.

(2) Le registraire peut rejeter la demande d'autorisation d'appel au motif de péremption à moins qu'un juge ne proroge, sur requête, le délai de signification et de dépôt des documents.

(3) La requête en prorogation visée au paragraphe (2) est signifiée et déposée dans les vingt jours suivant la signification de la requête en rejet présentée par l'intimé ou la réception du préavis du registraire, selon le cas.

#### *Rejet d'appel pour cause de retard*

**65.** (1) Faute par l'appellant, après l'octroi de l'autorisation d'appel, de signifier et de déposer l'avis d'appel dans le délai prévu à l'alinéa 58(1)b) de la Loi ou dans le délai prorogé en vertu du paragraphe 59(1) de la Loi, le registraire peut envoyer un préavis conforme au formulaire 65 à l'appellant et une copie du préavis aux autres parties; l'appel peut dès lors être rejeté par un juge au motif de péremption, à moins qu'un juge ne proroge, sur requête, le délai de signification et de dépôt de l'avis d'appel.

(2) Faute par l'appellant, après le dépôt de l'avis d'appel, de signifier et de déposer son dossier et son mémoire dans le délai prévu à la règle 35, l'intimé peut présenter à un juge une requête en rejet de l'appel au motif de péremption ou le registraire peut envoyer un préavis conforme au formulaire 65 à l'appellant et une copie du préavis aux autres parties; l'appel peut dès lors être rejeté par un juge au motif de péremption, à moins qu'un juge ne proroge, sur requête, le délai de signification et de dépôt du dossier et du mémoire de l'appellant.

(3) La requête en prorogation visée aux paragraphes (1) ou (2) est signifiée et déposée dans les vingt jours suivant la signification de la requête en rejet présentée par l'intimé ou la réception du préavis du registraire, selon le cas.

#### *Procédures vexatoires*

**66.** (1) S'il est convaincu qu'une partie agit de manière vexatoire, un juge peut, sur requête ou sur présentation d'une demande

request of the Registrar under Rule 67, order that the proceeding be stayed, on the terms the judge considers appropriate.

(2) A judge may, on motion or at the request of the Registrar under Rule 67, order that no further documents be filed by any party relating to a proceeding if the judge is satisfied that the filing of further documents by a party would be vexatious or made for an improper purpose.

**67.** (1) The Registrar may, after sending a notice in Form 67 to any party referred to in subrule 66(1) or (2) and copies of it to all other parties, and, on the expiry of the time referred to in subrule (2) to this rule, request that a judge make an order under subrule 66(1) or (2), as the case may be.

(2) Within 10 days after receipt of the Registrar's notice, any party may serve on all other parties and file with the Registrar a response.

**34. Subrule 69(2) of the Rules is replaced by the following:**

(2) On confirmation of the date of hearing by the Court, and no later than the first day of a session referred to in section 32 of the Act, the Registrar shall issue a list of appeals to be heard in the order in which the cases have been set down for hearing and send a copy of a notice of hearing in Form 69 to all parties.

**35. Rule 70 of the Rules is amended by adding the word "and" at the end of paragraph (b), by striking out the word "and" at the end of paragraph (c) and by repealing paragraph (d).**

**36. (1) Subrule 71(3) of the Rules is replaced by the following:**

(3) A respondent or an intervener who fails to serve and file their factum within the time set out in Rule 36 or 37, or in an order of the Court, a judge or the Registrar, as the case may be, shall not present oral argument on the appeal unless a judge, on motion, otherwise orders.

**(2) Subrule 71(5) of the Rules is amended by adding the word "and" at the end of paragraph (b), by striking out the word "and" at the end of paragraph (c) and by repealing paragraph (d).**

**37. (1) Subrule 73(5) of the English version of the Rules is replaced by the following:**

(5) A respondent may respond to a motion for reconsideration within 10 days after its acceptance for filing by serving on all other parties and filing with the Registrar the original and five copies of a memorandum of argument not exceeding 10 pages.

**(2) Rule 73 of the Rules is amended by adding the following after subrule (5):**

(6) Within 10 days after the service of the response, the applicant may reply by serving on all parties and filing with the Registrar the original and five copies of a memorandum of argument not exceeding five pages.

**38. Subrule 83(2) of the Rules is replaced by the following:**

(2) The party awarded costs shall, within six months after the order setting out the final decision on costs, serve on all parties who are liable to pay, and file with the Registrar, a notice of taxation in Form 83A together with a bill of costs in Form 83B.

du registraire en vertu de la règle 67, ordonner la suspension de la procédure aux conditions qu'il estime indiquées.

(2) Il peut aussi, sur requête ou sur présentation d'une demande du registraire en vertu de la règle 67, ordonner qu'aucun autre document ne soit déposé par une partie relativement à une procédure, s'il est convaincu que le dépôt d'autres documents par la partie serait vexatoire ou fait dans un but irrégulier.

**67.** (1) Après avoir envoyé un préavis conforme au formulaire 67 à la partie visée aux paragraphes 66(1) ou (2) et une copie du préavis aux autres parties, le registraire peut, à l'expiration du délai prévu au paragraphe (2), demander à un juge de rendre une ordonnance en vertu des paragraphes 66(1) ou (2), selon le cas.

(2) Dans les dix jours suivant la réception du préavis du registraire, toute partie peut signifier une réponse aux autres parties et la déposer auprès du registraire.

**34. Le paragraphe 69(2) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

(2) Sur confirmation de la date d'audition de l'appel par la Cour et au plus tard le premier jour de chaque session prévue à l'article 32 de la Loi, le registraire diffuse la liste des appels à entendre, dans l'ordre de leur inscription au rôle, et envoie un avis d'audition conforme au formulaire 69 à toutes les parties.

**35. L'alinéa 70d) des mêmes règles est abrogé.**

**36. (1) Le paragraphe 71(3) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

(3) L'intimé ou l'intervenant qui omet de signifier et de déposer son mémoire dans le délai prévu aux règles 36 ou 37, ou fixé par une ordonnance de la Cour, d'un juge ou du registraire, selon le cas, n'est pas admis à plaider en appel, sauf ordonnance contraire d'un juge sur requête.

**(2) L'alinéa 71(5)d) des mêmes règles est abrogé.**

**37. (1) Le paragraphe 73(5) de la version anglaise des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

(5) A respondent may respond to a motion for reconsideration within 10 days of its acceptance for filing by serving on all other parties and filing with the Registrar the original and five copies of a memorandum of argument not exceeding 10 pages.

**(2) L'article 73 des mêmes règles est modifié par adjonction, après le paragraphe (5), de ce qui suit :**

(6) Dans les dix jours suivant la signification de la réponse, le requérant peut présenter une réplique en la signifiant aux autres parties et en déposant auprès du registraire l'original et cinq copies d'un mémoire d'au plus cinq pages.

**38. Le paragraphe 83(2) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

(2) Dans les six mois suivant l'ordonnance qui tranche définitivement la question des dépens, la partie qui les obtient signifie aux parties tenues de les payer et dépose auprès du registraire un avis de taxation des dépens conforme au formulaire 83A, accompagné d'un mémoire de frais conforme au formulaire 83B.

**39. Rule 85 of the Rules is replaced by the following:**

**85.** Except in the case of a proceeding commenced under a provision of the *Criminal Code*,

(a) if a proceeding is discontinued or dismissed as abandoned, a respondent is entitled to have their costs taxed by the Registrar without a further order, unless the Court or a judge otherwise orders; and

(b) if a motion for an extension of time that is submitted for decision in accordance with subrule 51(3) is denied, a respondent is entitled to have their costs taxed on the application for leave to appeal by the Registrar without a further order, unless the Court or a judge otherwise orders.

**40. Subrule 86(1) of the Rules is replaced by the following:**

**86.** (1) Money deposited as security under paragraph 60(1)(b) of the Act may be paid out of Court on motion to the Registrar or by sending a letter to the Registrar in which all the parties affected have consented.

**41. The Rules are amended by adding the following after Rule 92:**

*Changes Affecting the Record*

**92.1** Counsel or their agents shall advise the Court in writing of any changes that affect the record in any motion, application for leave to appeal or appeal. When necessary, a party shall bring a motion to adduce new evidence to bring the change to the attention of the Court.

**39. L'article 85 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**85.** Sauf dans le cas d'une procédure intentée en vertu du *Code criminel*, l'intimé a droit :

a) en cas de désistement d'une procédure ou de rejet au motif de péremption, à la taxation de ses dépens par le registraire sans autre ordonnance, sauf ordonnance contraire de la Cour ou d'un juge;

b) en cas de rejet d'une requête en prorogation de délai présentée conformément au paragraphe 51(3), à la taxation par le registraire, sans autre ordonnance, de ses dépens sur la demande d'autorisation d'appel, sauf ordonnance contraire de la Cour ou d'un juge.

**40. Le paragraphe 86(1) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**86.** (1) Les sommes déposées à titre de cautionnement en application de l'alinéa 60(1)(b) de la Loi peuvent être restituées sur présentation d'une requête au registraire ou par envoi d'une lettre à celui-ci dans laquelle toutes les parties intéressées consentent à la restitution.

**41. Les mêmes règles sont modifiées par adjonction, après l'article 92, de ce qui suit :**

*Changements ayant un incidence sur le dossier*

**92.1** Les procureurs ou leurs correspondants avisent la Cour par écrit de tout changement ayant une incidence sur le dossier dans toute requête, toute demande d'autorisation d'appel ou tout appel. Au besoin, une partie peut, par requête, demander l'autorisation de présenter de nouveaux éléments de preuve pour porter le changement à la connaissance de la Cour.

**42. Form 22 of the Rules is replaced by the following:**

**FORM 22**

Rule 22

**GENERAL HEADING**

File Number: \_\_\_\_\_

IN THE SUPREME COURT OF CANADA  
(ON APPEAL FROM *(NAME OF COURT APPEALED FROM)*)

BETWEEN:

*(Name — as it appears on the judgment from the court appealed from)*

Applicant *(on application for leave)* or  
Appellant *(on appeal)*  
*(status of party in the court appealed from)*

and

*(Name — as it appears on the judgment from the court appealed from)*

Respondent  
*(status of party in the court appealed from)*

---

*(TITLE OF DOCUMENT)*  
*(NAME AND STATUS OF PARTY FILING DOCUMENT)*  
*(section of the Act or these Rules on which document is based)*

---

**NOTE:** 1) *The style of cause shall name only those listed under subrule 22(2) or (3), as the case may be.*

2) *If two or more applicants or appellants each file their own notice of application for leave to appeal or notice of appeal, as the case may be, the style of cause in subsequent documents shall be set out as follows:*

**BETWEEN**

*(Style of cause setting out name of applicant or appellant and respondent)*

**AND BETWEEN**

*(Style of cause setting out name of other applicant or appellant and respondent)*

**42. Le formulaire 22 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**FORMULAIRE 22**

Règle 22

**EN-TÊTE**

Numéro du dossier : \_\_\_\_\_

COUR SUPRÊME DU CANADA  
(EN APPEL DE (*DÉSIGNATION DE LA JURIDICTION INFÉRIEURE*))

ENTRE :

*(nom — tel qu'il apparaît sur le jugement de la juridiction inférieure)*

Demandeur *(sur demande d'autorisation d'appel)* ou  
appelant *(sur appel)*  
*(qualité de la partie devant la juridiction inférieure)*

- et -

*(nom — tel qu'il apparaît sur le jugement de la juridiction inférieure)*

Intimé  
*(qualité de la partie devant la juridiction inférieure)*

---

*(TITRE DU DOCUMENT)*  
*(NOM ET QUALITÉ DE LA PARTIE QUI DÉPOSE*  
*LE DOCUMENT)*  
*(disposition de la loi ou des présentes règles sur*  
*laquelle le document est fondé)*

---

- REMARQUES :
- 1) *L'intitulé ne doit porter que les noms des personnes mentionnées aux paragraphes 22(2) ou (3) des présentes règles, selon le cas.*
  - 2) *Si deux ou plusieurs demandeurs ou appelants déposent chacun un avis de demande d'autorisation d'appel ou un avis d'appel, selon le cas, l'intitulé des documents subséquents doit prendre la forme suivante :*

*ENTRE*

*(Intitulé portant le nom du demandeur ou de l'appelant et de l'intimé)*

*ET ENTRE*

*(Intitulé portant le nom de l'autre demandeur ou appelant et de l'autre intimé)*



**43. Forms 25A and 25B of the Rules are replaced by the following:**

**FORM 25A**

Rule 25

**NOTICE OF APPLICATION FOR LEAVE TO APPEAL**  
(General Heading — Use Form 22)

TAKE NOTICE that (*name*) hereby applies for leave to appeal to the Court, pursuant to (*cite the section of the Act or these Rules under which the application for leave is made*), from the judgment of the (*name of the court appealed from and file number from that court*) made (*date*), and for (*insert the nature of order or relief sought*) or any further or other order that the Court may deem appropriate;

AND FURTHER TAKE NOTICE that this application for leave is made on the following grounds: (*set out concisely and number each ground on which the application is made*).

Dated at (*place and province or territory*) this (*date*) day of (*month*), (*year*).

SIGNED BY (*signature of counsel or party or agent*)

---

Applicant  
(*Counsel's (or party's, if unrepresented) name, address and telephone number, and fax number and e-mail address (if any)*)

---

Agent (*if any*)  
(*Agent's name, address and telephone number, and fax number and e-mail address (if any)*)

ORIGINAL TO: THE REGISTRAR

COPIES TO: (*Name, address and telephone number, and fax number and e-mail address (if any), of every party and all other parties and interveners in the court appealed from*)

NOTICE TO THE RESPONDENT: A respondent may serve and file a memorandum in response to this application for leave to appeal within 30 days after service of the application. If no response is filed within that time, the Registrar will submit this application for leave to appeal to the Court for consideration pursuant to section 43 of the *Supreme Court Act*.

(*A notice of application for leave to appeal must be accompanied by the certificate in Form 25B and, if applicable, by the certificate in Form 25C.*)

**FORM 25B**

Rule 25

**CERTIFICATE (COUNSEL OR AGENT OF THE APPLICANT OR APPELLANT)**

*(General Heading — Use Form 22)*

I (*name*), (*counsel or agent*) for (*name of applicant or appellant*), hereby certify that

(*a*) (*state whether there is a sealing order or ban on the publication of evidence or the names or identity of a party or witness, give the details of the sealing order or ban, if any, and include a copy of any written order*); and

(*b*) (*state whether there is confidential information on the file that should not be accessible to the public by virtue of specific legislation and include a copy of the applicable provision of the legislation*).

Dated at (*place and province or territory*) this (*date*) day of (*month*), (*year*).

(*Counsel or agent*) for the (*applicant or appellant*)

\_\_\_\_\_  
(*Signature*)

ORIGINAL TO: THE REGISTRAR

COPIES TO: (*Name, address and telephone number, and fax number and e-mail address (if any), of every party*)

(*Include a copy of any written order.*)

**FORM 25C**

Rule 25

**CERTIFICATE (COUNSEL OR AGENT OF THE APPLICANT OR APPELLANT)**  
*(General Heading — Use Form 22)*

I (*name*), (*counsel or agent*) for (*name of applicant or appellant*), hereby certify that (*if a judge's previous involvement or connection with the case would result in it being inappropriate for that judge to take part in the adjudication on the proceedings in the Court, set out the issues*).

Dated at (*place and province or territory*) this (*date*) day of (*month*), (*year*).

(*Counsel or agent*) for the (*applicant or appellant*)

\_\_\_\_\_  
(*Signature*)

ORIGINAL TO: THE REGISTRAR

COPIES TO: (*Name, address and telephone number, and fax number and e-mail address (if any), of every party*)

43. Les formulaires 25A et 25B des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :

**FORMULAIRE 25A**

Règle 25

**AVIS DE DEMANDE D'AUTORISATION D'APPEL**

*(En-tête : formulaire 22)*

SACHEZ que (*nom*) demande l'autorisation de se pourvoir en appel devant la Cour contre le jugement de (*nom de la juridiction inférieure et numéro de dossier de cette juridiction*) prononcé le \_\_\_\_\_, en vertu de (*indiquer la disposition de la loi ou des présentes règles sur laquelle la demande d'autorisation d'appel est fondée*), pour obtenir (*indiquer la nature de l'ordonnance ou du redressement demandé*) ou toute autre ordonnance que la Cour estime indiquée.

SACHEZ DE PLUS que la demande d'autorisation d'appel est fondée sur les moyens suivants : (*indiquer de façon concise, par paragraphe numéroté, chacun des moyens sur lesquels la demande est fondée*).

Fait à (*localité et province ou territoire*) le \_\_\_\_\_ 20\_\_.

SIGNATURE (*procureur ou partie ou correspondant*)

---

Demandeur  
(*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique du procureur (ou de la partie non représentée)*)

---

Correspondant  
(*le cas échéant*)  
(*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique du correspondant*)

ORIGINAL :           REGISTRAIRE

COPIES :           (*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique des parties ainsi que ceux des autres parties et des intervenants devant la juridiction inférieure*)

AVIS À L'INTIMÉ : *L'intimé peut signifier et déposer un mémoire en réponse à la demande d'autorisation d'appel dans les trente jours suivant la signification de celle-ci. Si aucune réponse n'est déposée dans ce délai, le registraire soumettra la demande d'autorisation d'appel à l'examen de la Cour conformément à l'article 43 de la Loi sur la Cour suprême.*

*(L'avis de demande d'autorisation d'appel doit être accompagné du formulaire 25B et, le cas échéant, du formulaire 25C.)*

**FORMULAIRE 25B**

Règle 25

**ATTESTATION (DU PROCUREUR OU CORRESPONDANT DU DEMANDEUR OU DE L'APPELANT)**

*(En-tête : formulaire 22)*

Je soussigné(e), (*nom*), (procureur ou correspondant) de (*nom du demandeur ou de l'appelant*), certifie que :

a) (*Indiquer s'il existe une ordonnance de mise sous scellés ou une obligation de non-publication de la preuve ou du nom ou de l'identité d'une partie ou d'un témoin, donner les détails de l'ordonnance ou de l'obligation et inclure une copie de toute ordonnance écrite.*)

b) (*Indiquer si le dossier comporte des renseignements confidentiels auxquels, aux termes de dispositions législatives particulières, le public ne doit pas avoir accès et inclure une copie des dispositions législatives.*)

Fait à (*localité et province ou territoire*) le \_\_\_\_\_ 20\_\_.

(Procureur ou correspondant) (*du demandeur ou de l'appelant*),

\_\_\_\_\_  
(Signature)

ORIGINAL :           REGISTRAIRE

COPIES :            (*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique des autres parties*)

(*Inclure une copie de l'ordonnance écrite.*)

**FORMULAIRE 25C**

Règle 25

**ATTESTATION (DU PROCUREUR OU CORRESPONDANT DU DEMANDEUR OU DE L'APPELANT)**

*(En-tête : formulaire 22)*

Je soussigné(e), (*nom*), (*procureur ou correspondant*) de (*nom du demandeur ou de l'appelant*), certifie que (*dans le cas où il ne serait pas indiqué que le juge prenne part à la décision de la Cour en raison de sa participation antérieure à l'affaire ou de l'existence d'un lien entre lui et celle-ci, énoncer les questions soulevées*).

Fait à (*localité et province ou territoire*) le \_\_\_\_\_ 20\_\_.

(*Procureur ou correspondant*) (*du demandeur ou de l'appelant*),

\_\_\_\_\_  
(*Signature*)

ORIGINAL :        REGISTRAIRE

COPIES :        (*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique des autres parties*)

**44. Form 29 of the French version of the Rules is replaced by the following:**

**44. Le formulaire 29 de la version française des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**FORMULAIRE 29**

Règle 29

**AVIS DE DEMANDE D'AUTORISATION D'APPEL INCIDENT**

*(En-tête : utiliser le formulaire 22 et l'intitulé de la demande d'autorisation d'appel ou l'intitulé de l'appel, selon le cas)*

SACHEZ que (*nom*) demande l'autorisation de se pourvoir en appel incident devant la Cour contre le jugement de (*nom de la juridiction inférieure et numéro de dossier de cette juridiction*) prononcé le \_\_\_\_\_ 20\_\_, en vertu de (*indiquer la disposition de la loi ou des présentes règles sur laquelle la demande d'autorisation d'appel incident est fondée*), pour obtenir (*indiquer la nature de l'ordonnance ou du redressement demandé*) ou toute autre ordonnance que la Cour estime indiquée.

SACHEZ DE PLUS que la demande d'autorisation d'appel incident est fondée sur les moyens suivants : (*indiquer de façon concise, par paragraphe numéroté, chacun des moyens sur lesquels la demande est fondée*).

Fait à (*localité et province ou territoire*) le \_\_\_\_\_ 20\_\_.

SIGNATURE (*procureur ou partie ou correspondant*)

\_\_\_\_\_  
Intimé  
(*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique du procureur (ou de la partie non représentée)*)

\_\_\_\_\_  
Correspondant (*le cas échéant*)  
(*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique du correspondant*)

ORIGINAL :        REGISTRAIRE

COPIES :        (*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique des parties ainsi que ceux des autres parties et des intervenants devant la juridiction inférieure*)

AVIS AU DEMANDEUR : *Le demandeur peut signifier et déposer un mémoire en réponse à la demande d'autorisation d'appel incident dans les trente jours suivant la signification de celle-ci.*

**45. Form 33 of the Rules is replaced by the following:**

**FORM 33**

Rule 33

**NOTICE OF APPEAL**  
*(General Heading — Use Form 22)*

TAKE NOTICE that, pursuant to leave granted by the Court on *(date)*, *(name of appellant)* hereby appeals to the Supreme Court of Canada from the judgment of the *(name of the court appealed from)* made on *(date)*;

OR

TAKE NOTICE that *(name)* hereby appeals as of right to the Supreme Court of Canada from the judgment of the *(name of the court appealed from)* made on *(date)* pursuant to *(set out the provision(s) of the statute that authorizes the appeal)*;

*(In the case of an appeal under paragraph 691(1)(a), (2)(a), 692(3)(a) or 693(1)(a) of the Criminal Code, state the following:)*

AND FURTHER TAKE NOTICE that the dissenting judgment of the court appealed from is, in whole or in part, based on the following questions of law: *(as specified in the judgment issued pursuant to section 677 of the Criminal Code)*.

Dated at *(place and province or territory)* this *(date)* day of *(month)*, *(year)*.

SIGNED BY *(signature of counsel or party or agent)*

---

Appellant  
*(Counsel's (or party's if unrepresented) name, address and telephone number, and fax number and e-mail address (if any))*

---

Agent  
*(Agent's name, address and telephone number, and fax number and e-mail address (if any))*

ORIGINAL TO: THE REGISTRAR

COPIES TO: *(Name, address and telephone number, and fax number and e-mail address (if any), of every party and all other parties and interveners in the court appealed from)*

*(In the case of an appeal as of right, include a copy of the judgment and reasons for judgment appealed from and a copy of the certificate in Form 25B and, if applicable, the certificate in Form 25C.)*



**45. Le formulaire 33 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**FORMULAIRE 33**

Règle 33

**AVIS D'APPEL**  
(*En-tête : formulaire 22*)

SACHEZ que (*nom de l'appelant*), donnant suite à l'autorisation d'appel accordée le \_\_\_\_\_ 20\_\_, interjette appel à la Cour suprême du Canada du jugement de (*nom de la juridiction inférieure*) prononcé le \_\_\_\_\_ 20\_\_.

*OU*

SACHEZ que (*nom*) interjette appel de plein droit à la Cour suprême du Canada du jugement de (*nom de la juridiction inférieure*) prononcé le \_\_\_\_\_ 20\_\_, en vertu de (*disposition(s) autorisant l'appel*).

(*Dans le cas d'un appel interjeté en vertu des alinéas 691(1)a) ou (2)a), 692(3)a) ou 693(1)a) du Code criminel, indiquer ce qui suit :*)

SACHEZ DE PLUS que la dissidence de la juridiction inférieure porte, en tout ou en partie, sur les questions de droit suivantes (*selon les motifs énoncés dans le jugement en vertu de l'article 677 du Code criminel*) :

Fait à (*localité et province ou territoire*) le \_\_\_\_\_ 20\_\_.

SIGNATURE (*procureur ou partie ou correspondant*)

---

Appelant  
(*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique du procureur (ou de la partie non représentée)*)

---

Correspondant  
(*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique du correspondant*)

ORIGINAL :           REGISTRAIRE

COPIES :           (*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique des parties ainsi que ceux des autres parties et des intervenants devant la juridiction inférieure*)

(*Dans le cas d'un appel de plein droit, annexer une copie du jugement et des motifs du jugement de la juridiction inférieure et une copie de l'attestation conforme au formulaire 25B et, le cas échéant, une copie de l'attestation conforme au formulaire 25C.*)

**46. Form 39 of the Rules is replaced by the following:**

**FORM 39**

Rule 39

**CERTIFICATE OF COUNSEL (RESPONDENT)**  
*(General Heading — Use Form 22)*

I (*name*), (*counsel or agent*) for the respondent, hereby certify that the annexed record contains only so much of the pleadings, evidence, affidavits and other documents as is necessary to raise the question for the decision of the Court.

And I do further certify that I have closely examined the record and verily believe that it is a true and correct reproduction of the originals and that the same has been proofread.

Dated at (*place and province or territory*) this (*date*) day of (*month*), (*year*).

(*Counsel or agent*) for the respondent

\_\_\_\_\_  
(*Signature*)

**46. Le formulaire 39 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**FORMULAIRE 39**

Règle 39

**ATTESTATION DU PROCUREUR (INTIMÉ)**

*(En-tête : formulaire 22)*

Je soussigné(e), (*nom*), (procureur *ou* correspondant) de l'intimé, certifie que le dossier ci-joint fait état des seuls actes de procédure, preuves, affidavits et autres documents nécessaires pour saisir la Cour de la question en litige.

Je certifie en outre que j'ai examiné attentivement le dossier et je suis convaincu(e) qu'il s'agit d'une reproduction fidèle et exacte des originaux et que la correction d'épreuves a été faite.

Fait à (*localité et province ou territoire*) le \_\_\_\_\_ 20\_\_.

(Procureur *ou* correspondant) de l'intimé

\_\_\_\_\_  
(*Signature*)

**47. Forms 47, 52 and 61A of the Rules are replaced by the following:**

**FORM 47**

Rule 47

**NOTICE OF MOTION TO A JUDGE OR THE REGISTRAR**

*(General Heading — Use Form 22 and style of cause for application for leave or appeal, as the case may be; may be abbreviated in accordance with subrule 22(3.1))*

TAKE NOTICE that (*name*) hereby applies to (*a judge or the Registrar of the Court, as the case may be*) pursuant to (*cite section of the Act or these Rules under which the motion is made*), for an order for (*insert nature of the order or relief sought*) or any further or other order that the (*judge or Registrar*) may deem appropriate;

AND FURTHER TAKE NOTICE that the motion shall be made on the following grounds: (*set out concisely and number each ground on which the motion is made*).

Dated at (*place and province or territory*) this (*date*) day of (*month*), (*year*).

SIGNED BY (*signature of counsel or party or agent*)

---

Applicant to the motion  
(*Counsel's (or party's, if unrepresented) name, address and telephone number, and fax number and e-mail address (if any)*)

---

Agent  
(*Agent's name, address and telephone number, and fax number and e-mail address (if any)*)

ORIGINAL TO: THE REGISTRAR

COPIES TO: (*Name, address and telephone number, and fax number and e-mail address (if any), of all other parties*)

NOTICE TO THE RESPONDENT TO THE MOTION: A respondent to the motion may serve and file a response to this motion within 10 days after service of the motion. If no response is filed within that time, the motion will be submitted for consideration to a judge or the Registrar, as the case may be.

If the motion is served and filed with the supporting documents of the application for leave to appeal, then the Respondent may serve and file the response to the motion together with the response to the application for leave.

*(In the case of an originating motion, include a copy of the judgment and reasons for judgment appealed from and a copy of the certificate in Form 25B and, if applicable, the certificate in Form 25C.)*

**FORM 52**

Rule 52

**NOTICE OF MOTION TO THE COURT**

*(General Heading — Use Form 22 and style of cause for application for leave or appeal, as the case may be)*

TAKE NOTICE that (*name*) hereby applies to the Court, pursuant to (*cite section of the Act or these Rules under which the motion is made*), for an order for (*insert nature of the order or relief sought*) or any further or other order that the Court may deem appropriate;

AND FURTHER TAKE NOTICE that the motion shall be made on the following grounds: (*set out concisely and number each ground on which the motion is made*).

Dated at (*place and province or territory*) this (*date*) day of (*month*), (*year*).

SIGNED BY (*signature of counsel or party or agent*)

---

Applicant to the motion  
(*Counsel's (or party's, if unrepresented) name, address and telephone number, and fax number and e-mail address (if any)*)

---

Agent  
(*Agent's name, address and telephone number, and fax number and e-mail address (if any)*)

ORIGINAL TO: THE REGISTRAR

COPIES TO: (*Name, address and telephone number, and fax number and e-mail address (if any), of all other parties*)

NOTICE TO THE RESPONDENT TO THE MOTION: A respondent to the motion may serve and file a response to this motion within 10 days after service of the motion.

*(In the case of an originating motion, include a copy of the judgment and reasons for judgment appealed from and a copy of the certificate in Form 25C.)*

**FORM 61A**

Rule 61

**NOTICE OF CONSTITUTIONAL QUESTION**

*(General Heading — Use Form 22)*

TAKE NOTICE that, pursuant to the order of the Chief Justice (*or other judge*) made on (*date*), the constitutional question(s) in the appeal from the judgment of the (*name of court appealed from*) made on (*date*), are attached to this Form;

AND TAKE NOTICE that any notice of intervention in Form 61B in the appeal must be served on all other parties and filed with the Registrar of the Supreme Court of Canada within four weeks after the service of this notice.

Dated at (*place and province or territory*) this (*date*) day of (*month*), (*year*).

SIGNED BY (*signature of counsel or party or agent*)

---

Applicant to the motion

(*Counsel's (or party's, if unrepresented) name, address and telephone number, and fax number and e-mail address (if any)*)

---

Agent

(*Agent's name, address and telephone number, and fax number and e-mail address (if any)*)

ORIGINAL TO: THE REGISTRAR

COPIES TO: (*Name, address and telephone number, and fax number and e-mail address (if any), of attorneys general*)

(*Attach a copy of the order of constitutional question(s) and reasons for the judgment appealed from.*)

**47. Les formulaires 47, 52 et 61A des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :**

**FORMULAIRE 47**

Règle 47

**AVIS DE REQUÊTE À UN JUGE OU AU REGISTRAIRE**

*(En-tête : utiliser le formulaire 22 et l'intitulé de la demande d'autorisation d'appel ou l'intitulé de l'appel, selon le cas; l'intitulé peut être abrégé conformément au paragraphe 22(3.1) des présentes règles)*

SACHEZ que (*nom*) s'adresse à (*un juge ou au registraire, selon le cas*), en vertu de (*indiquer la disposition de la loi ou des présentes règles sur laquelle la requête est fondée*), pour obtenir (*indiquer la nature de l'ordonnance ou du redressement demandé*) ou toute autre ordonnance que (*le juge ou le registraire*) estime indiquée.

SACHEZ DE PLUS que la requête est fondée sur les moyens suivants : (*indiquer de façon concise, par paragraphe numéroté, chacun des moyens sur lesquels la requête est fondée*).

Fait à (*localité et province ou territoire*) le \_\_\_\_\_ 20\_\_.

SIGNATURE (*procureur ou partie ou correspondant*)

\_\_\_\_\_  
Requérant  
(*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique du procureur (ou de la partie non représentée)*)

\_\_\_\_\_  
Correspondant  
(*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique du correspondant*)

ORIGINAL :           REGISTRAIRE

COPIES :           (*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique des autres parties*)

REMARQUE : *L'intimé à la requête peut signifier et déposer un mémoire en réponse à la requête dans les dix jours suivant la signification de celle-ci. Si aucune réponse n'est déposée dans ce délai, la requête sera soumise pour décision à un juge ou au registraire, selon le cas.*

*Si la requête est signifiée et déposée avec les documents à l'appui de la demande d'autorisation d'appel, l'intimé peut déposer et signifier la réponse à la requête avec la réponse à la demande d'autorisation d'appel.*

*(Dans le cas d'une requête introductive d'instance, annexer une copie du jugement et des motifs du jugement de la juridiction inférieure et une copie de l'attestation conforme au formulaire 25B et, le cas échéant, une copie de l'attestation conforme au formulaire 25C.)*

FORMULAIRE 52

Règle 52

**AVIS DE REQUÊTE À LA COUR**

*(En-tête : utiliser le formulaire 22 et l'intitulé de la demande d'autorisation d'appel ou l'intitulé de l'appel, selon le cas)*

SACHEZ que (*nom*) s'adresse à la Cour en vertu de (*indiquer la disposition de la loi ou des présentes règles sur laquelle la requête est fondée*) pour obtenir (*indiquer la nature de l'ordonnance ou du redressement demandé*) ou toute autre ordonnance que la Cour estime indiquée.

SACHEZ DE PLUS que la requête est fondée sur les moyens suivants : (*indiquer de façon concise, par paragraphe numéroté, chacun des moyens sur lesquels la requête est fondée*).

Fait à (*localité et province ou territoire*) le \_\_\_\_\_ 20\_\_.

SIGNATURE (*procureur ou partie ou correspondant*)

\_\_\_\_\_  
Requérant

(*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique du procureur (ou de la partie non représentée)*)

\_\_\_\_\_  
Correspondant

(*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique du correspondant*)

ORIGINAL :       REGISTRAIRE

COPIES :       (*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique des autres parties*)

**AVIS À L'INTIMÉ** : *L'intimé à la requête peut signifier et déposer un mémoire en réponse à la requête dans les dix jours suivant la signification de celle-ci.*

*(Dans le cas d'une requête introductive d'instance, annexer une copie du jugement et des motifs du jugement de la juridiction inférieure et une copie de l'attestation conforme au formulaire 25C.)*



**FORMULAIRE 61A**

Règle 61

**AVIS DE QUESTION CONSTITUTIONNELLE**

*(En-tête : formulaire 22)*

SACHEZ que, par suite de l'ordonnance du Juge en chef *(ou d'un autre juge)* rendue le \_\_\_\_\_ 20\_\_, la (les) question(s) constitutionnelle(s) soulevée(s) dans l'appel du jugement de *(nom de la juridiction inférieure)* prononcé le \_\_\_\_\_ 20\_\_ est (sont) annexée(s) ci-après.

SACHEZ DE PLUS que tout avis d'intervention établi selon le formulaire 61B doit être signifié à toutes les autres parties et déposé auprès du registraire de la Cour suprême du Canada dans les quatre semaines suivant la signification du présent avis.

Fait à *(localité et province ou territoire)* le \_\_\_\_\_ 20\_\_.

SIGNATURE *(procureur ou partie ou correspondant)*

\_\_\_\_\_  
Requérant

*(Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique du procureur (ou de la partie non représentée))*

\_\_\_\_\_  
Correspondant

*(Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique du correspondant)*

ORIGINAL :       REGISTRAIRE

COPIES :       *(Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique des procureurs généraux)*

*(Annexer une copie de l'ordonnance formulant la (les) question(s) constitutionnelle(s) et des motifs du jugement dont appel.)*

**48. Forms 64, 65 and 67 of the Rules are replaced by the following:**

**FORM 64**

Rule 64

**NOTICE OF INTENTION TO DISMISS APPLICATION FOR LEAVE FOR DELAY**  
*(General Heading — Use Form 22)*

TAKE NOTICE that (*name*) has not served and filed all the documents required under Rule 25 of the *Rules of the Supreme Court of Canada* for this application for leave within the time set out in paragraph 58(1)(a) of the *Supreme Court Act* or the time extended under subsection 59(1) of that Act.

AND FURTHER TAKE NOTICE that a judge may dismiss the application for leave to appeal as abandoned if the time for serving and filing the materials is not extended by a judge on motion. The applicant must serve and file the motion for an extension of time within 20 days after the receipt of this notice.

Dated at (*place and province or territory*) this (*date*) day of (*month*), (*year*).

\_\_\_\_\_  
Registrar

ORIGINAL TO: THE APPLICANT  
*(Name, address and telephone number, and fax number and e-mail address (if any))*

COPIES TO: *(Name, address and telephone number, and fax number and e-mail address (if any) of all other parties)*

**FORM 65**

Rule 65

**NOTICE OF INTENT TO DISMISS APPEAL FOR DELAY**  
*(General Heading — Use Form 22)*

TAKE NOTICE that (*name*) has not served and filed a notice of appeal within the time set out in paragraph 58(1)(b) of the *Supreme Court Act* or the time extended under subsection 59(1) of that Act;

AND FURTHER TAKE NOTICE that a judge may dismiss the appeal as abandoned if the time for serving and filing the notice of appeal is not extended by a judge on motion. The appellant must serve and file the motion for an extension of time within 20 days after service of this notice.

OR

TAKE NOTICE that (*name*) has not served and filed the appellant's record and factum within the time set out in Rule 35 of the *Rules of the Supreme Court of Canada*;

AND FURTHER TAKE NOTICE that a judge may dismiss the appeal as abandoned if the time for serving and filing the appellant's record and factum is not extended by a judge on motion. The appellant must serve and file the motion for an extension of time within 20 days after the receipt of this notice.

Dated at (*place and province or territory*) this (*date*) day of (*month*), (*year*).

\_\_\_\_\_  
Registrar

ORIGINAL TO: THE APPELLANT  
*(Name, address and telephone number, and fax number and e-mail address (if any))*

COPIES TO: *(Name, address and telephone number, and fax number and e-mail address (if any), of all other parties)*

**FORM 67**

Rule 67

**NOTICE OF REQUEST — VEXATIOUS PROCEEDING**  
(*General Heading — Use Form 22*)

TAKE NOTICE that, pursuant to subrule 67(1) of the *Rules of the Supreme Court of Canada*, the Registrar may request a judge to make an order staying the proceedings, and, if the judge is satisfied that (*name*) is conducting a proceeding in a vexatious manner, the judge may order a stay of proceedings.

OR

TAKE NOTICE that, pursuant to subrule 67(1) of the *Rules of the Supreme Court of Canada*, the Registrar may request a judge to make an order that no further document be filed relating to a proceeding, and, if the judge is satisfied that the filing of further documents would be vexatious or made for an improper purpose, the judge may order that no further documents be filed.

Dated at (*place and province or territory*) this (*date*) day of (*month*), (*year*).

\_\_\_\_\_  
Registrar

ORIGINAL TO: THE PARTY  
(*Name, address and telephone number, and fax number and e-mail address (if any)*)

COPIES TO: (*Name, address and telephone number, and fax number and e-mail address (if any), of all other parties*)

NOTICE TO THE PARTIES: The parties may serve and file a response to this notice within 10 days after receipt of this notice.

**48. Les formulaires 64, 65 et 67 des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :**

**FORMULAIRE 64**

Règle 64

**PRÉAVIS DE REJET DE LA DEMANDE D'AUTORISATION D'APPEL POUR CAUSE DE RETARD**

*(En-tête : formulaire 22)*

SACHEZ que (*nom*) n'a pas signifié ni déposé les documents exigés par la règle 25 des *Règles de la Cour suprême du Canada* pour la demande d'autorisation dans le délai prévu à l'alinéa 58(1)a) de la *Loi sur la Cour suprême* ou prorogé en vertu du paragraphe 59(1) de cette loi.

SACHEZ DE PLUS qu'un juge peut rejeter la demande d'autorisation d'appel au motif de péremption à moins qu'un juge ne proroge, sur requête, le délai de signification et de dépôt des documents. Le demandeur doit signifier et déposer sa requête en prorogation de délai dans les vingt jours suivant la réception du présent préavis.

Fait à (*localité et province ou territoire*), le \_\_\_\_\_ 20\_\_.

\_\_\_\_\_  
Registraire

ORIGINAL : DEMANDEUR  
(*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique*)

COPIES : (*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique des autres parties*)

FORMULAIRE 65

Règle 65

**PRÉAVIS DE REJET DE L'APPEL POUR CAUSE DE RETARD**

(En-tête : formulaire 22)

SACHEZ que (*nom*) n'a pas signifié ni déposé d'avis d'appel dans le délai prévu à l'alinéa 58(1)b) de la *Loi sur la Cour suprême* ou dans le délai prorogé aux termes du paragraphe 59(1) de cette loi.

SACHEZ DE PLUS qu'un juge peut rejeter l'appel au motif de péremption à moins qu'un juge ne proroge, sur requête, le délai de signification et de dépôt de l'avis d'appel. L'appelant doit signifier et déposer sa requête en prorogation de délai dans les vingt jours suivant la signification du présent préavis.

OU

SACHEZ que (*nom*) n'a pas signifié ni déposé son dossier et son mémoire dans le délai prévu à la règle 35 des *Règles de la Cour suprême du Canada*.

SACHEZ DE PLUS qu'un juge peut rejeter l'appel au motif de péremption à moins qu'un juge ne proroge, sur requête, le délai de signification et de dépôt du dossier et du mémoire. L'appelant doit signifier et déposer sa requête en prorogation de délai dans les vingt jours suivant la réception du présent préavis.

Fait à (*localité et province ou territoire*), le \_\_\_\_\_ 20\_\_.

\_\_\_\_\_  
Registraire

ORIGINAL :            APPELANT  
(*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique*)

COPIES :             (*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique des autres parties*)

**FORMULAIRE 67**

Règle 67

**PRÉAVIS (PROCÉDURE VEXATOIRE)**

*(En-tête : formulaire 22)*

SACHEZ que, conformément au paragraphe 67(1) des *Règles de la Cour suprême du Canada*, le registraire peut demander à un juge d'ordonner la suspension de la procédure, et ce dernier pourra le faire s'il est convaincu que (*nom*) agit de façon vexatoire.

OU

SACHEZ que, conformément au paragraphe 67(1) des *Règles de la Cour suprême du Canada*, le registraire peut demander à un juge d'ordonner qu'aucun autre document ne soit déposé relativement à une procédure, et ce dernier pourra le faire s'il est convaincu que le dépôt d'autres documents serait vexatoire ou fait dans un but irrégulier.

Fait à (*localité et province ou territoire*), le \_\_\_\_\_ 20\_\_.

\_\_\_\_\_  
Registraire

ORIGINAL :       PARTIE VISÉE  
*(Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique)*

COPIES :         *(Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique des autres parties)*

REMARQUE : *Les parties peuvent signifier et déposer une réponse au présent préavis dans les dix jours suivant la réception de celui-ci.*

**49. Form 83B of the Rules is replaced by the following:**

**FORM 83B**

Rule 83

**BILL OF COSTS**  
*(General Heading — Use Form 22)*

Item	Fees <i>(see Schedule B, Part 1)</i>	Disbursements <i>(see Schedule B, Part 2)</i>
1. <i>(Insert each applicable item pursuant to the tariff set out in Schedule B)</i>	\$	\$
SUBTOTAL	\$	\$
TOTAL	\$	\$

*(The following is to be completed by the Registrar.)*

Taxed and allowed at the sum of \$\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
 Registrar

This \_\_\_\_\_ day of \_\_\_\_\_, 20\_\_.

*(Attach receipts for disbursements over \$50.)*



**49. Le formulaire 83B des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**FORMULAIRE 83B**

Règle 83

**MÉMOIRE DE FRAIS**  
(*En-tête : formulaire 22*)

Poste	Droits (voir l'annexe B, partie 1)	Débours (voir l'annexe B, partie 2)
1. ( <i>Indiquer chaque poste applicable du tarif établi à l'annexe B</i> )	\$	\$
TOTAL PARTIEL	\$	\$
TOTAL	\$	\$

(À remplir par le registraire.)

Dépens taxés et adjugés pour la somme de \_\_\_\_\_ \$

\_\_\_\_\_  
Registraire

Le \_\_\_\_\_ 20\_\_.

(Annexer les reçus pour les débours de plus de 50 \$.)

**50. Schedules A and B to the Rules are replaced by the Schedules A and B set out in the schedule to these Rules.**

**50. Les annexes A et B des mêmes règles sont remplacées par les annexes A et B figurant à l'annexe des présentes règles.**

TRANSITIONAL PROVISION

DISPOSITION TRANSITOIRE

**51. The Rules that are in force on the day before the day on which these Rules come into force continue to apply in respect of all cases if the notice of appeal has been filed before the day on which these Rules come into force.**

**51. Les Règles de la Cour suprême du Canada, dans leur version antérieure à l'entrée en vigueur des présentes règles, continuent de s'appliquer à toutes les instances pour lesquelles l'avis d'appel a été déposé avant la date de cette entrée en vigueur.**

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

**52. These Rules come into force on October 13, 2006.**

**52. Les présentes règles entrent en vigueur le 13 octobre 2006.**

**SCHEDULE**  
(Rule 50)

**SCHEDULE A**  
(Rule 82)

**TARIFF OF FEES TO BE PAID TO THE REGISTRAR OF THE SUPREME COURT OF CANADA**

1. On the filing of
  - (a) a notice of application for leave, notice of appeal if leave to appeal is not required or notice of reference ..... \$ 75  
(The fee does not apply to a notice of application for leave to cross-appeal.)
  - (b) a notice of motion ..... \$ 75
  - (c) a notice of taxation ..... \$ 75
2. For making photocopies or printing copies from microfilm, per page,
  - (a) by Court staff ..... \$ 1  
(There is no additional fee for regular mailing, faxing or electronically transmitting the photocopies.)
  - (b) by self-service ..... \$ 0.50
3. For printing copies or transmitting electronic copies of existing electronic documents, per electronic document ..... \$ 10
4. For certification of a copy of a document..... \$ 20
5. For Registrar’s certificate attesting to the state of proceedings in any matter or certifying that there are no such proceedings ..... \$ 20
6. For taking affidavits ..... \$ 50
7. For each copy of reasons for judgment..... \$ 15
8. For the *Bulletin of Proceedings*,
  - (a) an individual issue ..... \$ 15
  - (b) an annual subscription ..... \$300

Any person may be exempted from paying any of the above fees, in special cases, at the Registrar’s discretion.

**SCHEDULE B**  
(Rule 83)

**TARIFF OF FEES AND DISBURSEMENTS TO BE TAXED BETWEEN  
PARTIES IN THE SUPREME COURT OF CANADA**

**Part 1 - Counsel's fees**

1. Application for leave to appeal:	
(a) preparation of an application for leave to appeal or application for leave to cross-appeal, or of a response to one of those applications,	
(i) if dealt with in writing .....	\$ 800
or	
(ii) if oral hearing held .....	\$ 1,000
(b) if no response is filed, for the review of an application for leave or application for leave to cross-appeal, at the Registrar's discretion, up to .....	
	\$ 300
(c) preparation of the first copy of an application for leave to appeal, an application for leave to cross-appeal, a response or a reply, per page .....	
	\$ 1.35
2. Motion:	
(a) preparation of a motion or response to a motion,	
(i) if dealt with in writing .....	\$ 300
or	
(ii) if oral hearing held .....	\$ 800
(b) if no response is filed, for the review of a motion, at the Registrar's discretion, up to .....	
	\$ 200
(c) additional fee for preparation of the first copy of a motion book, a response, or a reply, per page .....	
	\$ 1.35
3. Appeal:	
(a) notice of appeal .....	
	\$ 50
(b) preparation of factum .....	
	\$ 650
(c) preparation of the first copy of factum, record, book of authorities and condensed book, per page .....	
	\$ 1.35
(d) hearing of the appeal, preparation for and attendance at hearing,	
(i) fee for the principal counsel .....	\$ 2,100
(ii) fee for the junior counsel .....	\$ 700
(e) additional fee for appeals that are discontinued or dismissed as abandoned appeals .....	
	\$ 500
4. Miscellaneous:	
(a) fee to the duly entered agent,	
(i) on leave .....	\$ 200
(ii) on appeal .....	\$ 500
(b) cross-examination of a deponent under Rule 90, at the Registrar's discretion, up to .....	
	\$ 150

All fees are subject to an increase or decrease in exceptional cases, at the Registrar's discretion.

**Part 2 — Disbursements**

At the Registrar's discretion:

1. Fees paid to the Registrar under Schedule A.
2. A reasonable amount for reproducing documents required to be filed with the Court in accordance with a receipt from the printer or \$0.25 per page without a receipt.
3. Reasonable amounts for other disbursements necessarily incurred in proceedings before the Court, including travel expenses accompanied by supporting documentation. Disbursements incurred for electronic legal research shall not be included. Kilometric rates must be calculated in accordance with Treasury Board directives.
4. The GST is applicable for disbursements under items 2 and 3.

**ANNEXE  
(règle 50)**

**ANNEXE A  
(règle 82)**

**TARIF DES DROITS À VERSER AU REGISTRAIRE DE LA COUR SUPRÊME DU CANADA**

1. Dépôt des documents suivants :	
<i>a</i> ) avis de demande d'autorisation d'appel, avis d'appel de plein droit ou avis de référence .....	75 \$
(Aucun droit n'est exigible pour un avis de demande d'autorisation d'appel incident.)	
<i>b</i> ) avis de requête .....	75 \$
<i>c</i> ) avis de taxation .....	75 \$
2. Photocopies ou impression de microfilms, la page :	
<i>a</i> ) par un employé de la Cour .....	1 \$
(Aucun supplément pour envoi postal, transmission par télécopieur ou transmission électronique.)	
<i>b</i> ) libre-service .....	0,50 \$
3. Impression ou transmission électronique de documents électroniques préexistants, le document .....	10 \$
4. Certificat de la copie d'un document .....	20 \$
5. Certificat du registraire attestant l'état de la procédure ou l'absence de procédure dans une instance .....	20 \$
6. Réception d'affidavit .....	50 \$
7. Copie des motifs de jugement .....	15 \$
8. <i>Bulletin des procédures</i> :	
<i>a</i> ) numéro individuel .....	15 \$
<i>b</i> ) abonnement annuel .....	300 \$
Dans des circonstances particulières, le registraire peut, à sa discrétion, exempter toute personne du paiement de ces droits.	

**ANNEXE B**  
(règle 83)**TARIF DES HONORAIRES ET DÉBOURS TAXABLES ENTRE PARTIES  
DEVANT LA COUR SUPRÊME DU CANADA****Partie 1 — Honoraires du procureur**

1. Demande d'autorisation d'appel :
  - a) rédaction d'une demande d'autorisation d'appel ou d'une demande d'autorisation d'appel incident, ou d'une réponse à l'une de celles-ci :
    - (i) sur dossier présenté par écrit ..... 800 \$
    - (ii) lorsqu'une audience est tenue ..... 1 000 \$
  - b) si aucune réponse n'est déposée, étude d'une demande d'autorisation d'appel ou d'une demande d'autorisation d'appel incident, à la discrétion du registraire, jusqu'à ..... 300 \$
  - c) rédaction du premier exemplaire de la demande d'autorisation d'appel, de la demande d'autorisation d'appel incident, de la réponse ou de la réplique, la page ..... 1,35 \$
2. Requête :
  - a) rédaction d'une requête ou d'une réponse à une requête :
    - (i) sur dossier présenté par écrit ..... 300 \$
    - (ii) lorsqu'une audience est tenue ..... 800 \$
  - b) si aucune réponse n'est déposée, étude d'une requête, à la discrétion du registraire, jusqu'à ..... 200 \$
  - c) supplément pour la rédaction du premier exemplaire de la requête, de la réponse ou de la réplique, la page ..... 1,35 \$
3. Appel :
  - a) avis d'appel ..... 50 \$
  - b) rédaction du mémoire ..... 650 \$
  - c) rédaction du premier exemplaire du mémoire, du dossier, du recueil de sources et du recueil condensé, la page ..... 1,35 \$
  - d) audition de l'appel, préparation et comparution à l'audience :
    - (i) du procureur principal ..... 2 100 \$
    - (ii) d'un procureur adjoint ..... 700 \$
  - e) supplément pour désistement ou péremption d'un appel ..... 500 \$
4. Divers :
  - a) honoraires du correspondant dûment inscrit :
    - (i) sur la demande d'autorisation d'appel ..... 200 \$
    - (ii) sur l'appel ..... 500 \$
  - b) contre-interrogatoire d'un déposant en vertu de la règle 90, à la discrétion du registraire, jusqu'à ..... 150 \$

Les honoraires peuvent faire l'objet d'une majoration ou réduction, dans des circonstances exceptionnelles, à la discrétion du registraire.

**Partie 2 — Débours**

À la discrétion du registraire :

1. Droits versés au registraire au titre de l'annexe A.
2. Somme raisonnable pour la reproduction de documents qui doivent être déposés à la Cour, selon le reçu de l'imprimeur, ou 0,25 \$ la page sans reçu.
3. Sommes raisonnables pour autres débours nécessairement engagés dans le cadre de l'instance devant la Cour (y compris les indemnités de déplacement, pièces justificatives à l'appui), à l'exception des débours engagés pour la recherche juridique sur support informatique. Les taux de kilométrage doivent être calculés conformément aux directives du Conseil du Trésor.
4. Montants de TPS versés pour les débours prévus aux articles 2 ou 3.

## Registration

SI/2006-111 September 20, 2006

OTHER THAN STATUTORY AUTHORITY

**Order Amending the Special Service Medal Bar Order “NATO–OTAN”**

P.C. 2006-810 August 29, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 4(3) and paragraph 5(b) of the *Special Service Medal Regulations*<sup>a</sup>, hereby amends Order in Council P.C. 1995-2005 of November 28, 1995<sup>b</sup> by

(a) replacing the words “still continuing” in paragraph (b) with the expression “ending on October 19, 2004” and by striking out the word “and” at the end of that paragraph; and

(b) replacing paragraph (c) with the following:

“(c) despite paragraph (b), to determine that, if on October 19, 2004 a person engaged in the service referred to in paragraph (b) has not completed the aggregate of 180 days referred to in that paragraph, the remaining period of that person’s service can be included in calculating the aggregate;

(d) to determine an aggregate of 180 days of honourable service performed outside Canada, beginning on October 20, 2004 and still continuing, as part of, or in direct support of, a NATO operation or mission, on the condition that the service has not been acknowledged by an award of any other honour that is part of, or is recognized by, the Canadian Honours System, to be special service within the meaning of those Regulations; and

(e) to specify that the Bar to be awarded with the Special Service Medal to represent the special service referred to in paragraph (b) or (d) shall bear the NATO Star flanked by the words “NATO–OTAN”.”

## Enregistrement

TR/2006-111 Le 20 septembre 2006

AUTORITÉ AUTRE QUE STATUTAIRE

**Décret modifiant le Décret sur la Médaille du service spécial avec barrette « NATO–OTAN »**

C.P. 2006-810 Le 29 août 2006

Sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 4(3) et de l’alinéa 5b) du *Règlement sur la Médaille du service spécial*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil modifie le décret C.P. 1995-2005 du 28 novembre 1995<sup>b</sup> :

a) en remplaçant, à l’alinéa b), les mots « depuis sa création le 1<sup>er</sup> janvier 1951 » par les mots « au cours de la période commençant le 1<sup>er</sup> janvier 1951 et se terminant le 19 octobre 2004 »;

b) en remplaçant l’alinéa c) par ce qui suit :

« c) malgré l’alinéa b), de spécifier que si le 19 octobre 2004 une personne accomplissant le service visé à l’alinéa b) n’a pas cumulé les 180 jours visés à cet alinéa, le reste de la période de ce service peut être inclus dans le calcul du cumul;

d) de définir comme service spécial au sens de ce règlement le cumul de 180 jours de service honorable accompli à l’étranger depuis le 20 octobre 2004 dans le cadre de toute opération ou mission de l’OTAN ou à l’appui de celle-ci, à condition que le service n’ait pas déjà été récompensé par la remise d’une autre distinction qui fait partie du régime des distinctions honorifiques du Canada ou est reconnue par ce régime;

e) de spécifier que la barrette attribuée avec la Médaille du service spécial, représentant le service spécial visé aux alinéas b) ou d), porte l’étoile de l’OTAN encadrée de l’inscription « NATO–OTAN ». »

<sup>a</sup> made by Letters Patent on December 1, 1992

<sup>b</sup> SI/95-126

<sup>a</sup> pris par lettres patentes le 1<sup>er</sup> décembre 1992

<sup>b</sup> TR/95-126

**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
<a href="#">SOR/2006-191</a>	792	Natural Resources	Regulations Amending the Nuclear Security Regulations .....	1134
<a href="#">SOR/2006-192</a>	793	Transport	Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations.....	1135
<a href="#">SOR/2006-193</a>	795	Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Egg Regulations .....	1147
<a href="#">SOR/2006-194</a>	798	Finance	Order Amending the Schedule to the Customs Tariff, 2006-1 .....	1160
<a href="#">SOR/2006-195</a>	799	Finance	Set Top Boxes Remission Order.....	1163
<a href="#">SOR/2006-196</a>	803	Foreign Affairs	Order Amending the Export Control List .....	1165
<a href="#">SOR/2006-197</a>	804	Health	Regulations Amending the Medical Devices Regulations (1484).....	1168
<a href="#">SOR/2006-198</a>	805	Human Resources and Skills Development	Regulations Amending the Employment Insurance (Fishing) Regulations...	1172
<a href="#">SOR/2006-199</a>	814	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, VI, VII and VIII) .....	1177
<a href="#">SOR/2006-200</a>	815	Canada Revenue Agency	Regulations Amending the Income Tax Regulations.....	1252
<a href="#">SOR/2006-201</a>	796	Finance	Order Amending Schedule 1 to the First Nations Goods and Services Tax Act (2006-1) .....	1255
<a href="#">SOR/2006-202</a>		Environment	Order 2006-87-06-01 Amending the Domestic Substances List.....	1257
<a href="#">SOR/2006-203</a>		Justice	Rules Amending the Rules of the Supreme Court of Canada .....	1261
<a href="#">SI/2006-111</a>	810	Prime Minister	Order Amending the Special Service Medal Bar Order “NATO-OTAN” ....	1306

**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
Canadian Aviation Regulations (Parts I, VI, VII and VIII) — Regulations Amending..... Aeronautics Act	<a href="#">SOR/2006-199</a>	29/08/06	1177	
Customs Tariff, 2006-1 — Order Amending the Schedule..... Customs Tariff	<a href="#">SOR/2006-194</a>	29/08/06	1160	
Domestic Substances List — Order 2006-87-06-01 Amending..... Canadian Environmental Protection Act, 1999	<a href="#">SOR/2006-202</a>	05/09/06	1257	
Egg Regulations — Regulations Amending..... Canada Agriculture Products Act	<a href="#">SOR/2006-193</a>	29/08/06	1147	
Employment Insurance (Fishing) Regulations — Regulations Amending..... Employment Insurance Act	<a href="#">SOR/2006-198</a>	29/08/06	1172	
Export Control List — Order Amending..... Export and Import Permits Act	<a href="#">SOR/2006-196</a>	29/08/06	1165	
First Nations Goods and Services Tax Act (2006-1) — Order Amending Schedule 1..... First Nations Goods and Services Tax Act	<a href="#">SOR/2006-201</a>	29/08/06	1255	
Great Lakes Pilotage Tariff Regulations — Regulations Amending..... Pilotage Act	<a href="#">SOR/2006-192</a>	29/08/06	1135	
Income Tax Regulations — Regulations Amending..... Income Tax Act	<a href="#">SOR/2006-200</a>	29/08/06	1252	
Medical Devices Regulations (1484) — Regulations Amending..... Food and Drugs Act	<a href="#">SOR/2006-197</a>	29/08/06	1168	
Nuclear Security Regulations — Regulations Amending..... Nuclear Safety and Control Act	<a href="#">SOR/2006-191</a>	29/08/06	1134	
Rules of the Supreme Court of Canada — Rules Amending..... Supreme Court Act	<a href="#">SOR/2006-203</a>	07/09/06	1261	
Set Top Boxes Remission Order..... Customs Tariff	<a href="#">SOR/2006-195</a>	29/08/06	1163	n
Special Service Medal Bar Order “NATO - OTAN” — Order Amending..... Other Than Statutory Authority	<a href="#">SI/2006-111</a>	20/09/06	1306	



**TABLE DES MATIÈRES DORS: Textes réglementaires (Règlements)**  
**TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**

N° d'enregistrement	C.P. 2006	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2006-191	792	Ressources naturelles	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité nucléaire .....	1134
DORS/2006-192	793	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs .....	1135
DORS/2006-193	795	Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement sur les œufs.....	1147
DORS/2006-194	798	Finances	Décret modifiant l'annexe du Tarif des douanes, 2006-1 .....	1160
DORS/2006-195	799	Finances	Décret de remise concernant les boîtiers décodeurs.....	1163
DORS/2006-196	803	Affaires étrangères	Décret modifiant la Liste des marchandises d'exportation contrôlée.....	1165
DORS/2006-197	804	Santé	Règlement modifiant le Règlement sur les instruments médicaux (1484) ...	1168
DORS/2006-198	805	Ressources humaines et Développement des compétences	Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi (pêche).....	1172
DORS/2006-199	814	Transports	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, VI, VII et VIII) .....	1177
DORS/2006-200	815	Agence du revenu du Canada	Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu.....	1252
DORS/2006-201	796	Finances	Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations (2006-1) .....	1255
DORS/2006-202		Environnement	Arrêté 2006-87-06-01 modifiant la Liste intérieure .....	1257
DORS/2006-203		Justice	Règles modifiant les Règles de la Cour suprême du Canada .....	1261
TR/2006-111	810	Premier ministre	Décret modifiant le Décret sur la Médaille du service spécial avec barrette « NATO-OTAN ».....	1306

**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
Assurance-emploi (pêche) — Règlement modifiant le Règlement..... Assurance-emploi (Loi)	<a href="#">DORS/2006-198</a>	29/08/06	1172	
Aviation canadien (Parties I, VI, VII et VIII) — Règlement modifiant le Règlement ..... Aéronautique (Loi)	<a href="#">DORS/2006-199</a>	29/08/06	1177	
Cour suprême du Canada — Règles modifiant les Règles ..... Cour suprême (Loi)	<a href="#">DORS/2006-203</a>	07/09/06	1261	
Boîtiers décodeurs — Décret de remise ..... Tarif des douanes	<a href="#">DORS/2006-195</a>	29/08/06	1163	n
Impôt sur le revenu — Règlement modifiant le Règlement ..... Impôt sur le revenu (Loi)	<a href="#">DORS/2006-200</a>	29/08/06	1252	
Instruments médicaux (1484) — Règlement modifiant le Règlement ..... Aliments et drogues (Loi)	<a href="#">DORS/2006-197</a>	29/08/06	1168	
Liste des marchandises d'exportation contrôlée — Décret modifiant ..... Licences d'exportation et d'importation (Loi)	<a href="#">DORS /2006-196</a>	29/08/06	1165	
Liste intérieure — Arrêté 2006-87-06-01 modifiant ..... Canadienne sur la protection de l'environnement 1999 (Loi)	<a href="#">DORS/2006-202</a>	05/09/06	1257	
Médaille du service spécial avec barrette « NATO-OTAN » Décret modifiant le Décret..... Autorité autre que statutaire	<a href="#">TR/2006-111</a>	20/09/06	1306	
Oeufs — Règlement modifiant le Règlement..... Produits agricoles au Canada (Loi)	<a href="#">DORS/2006-193</a>	29/08/06	1147	
Sécurité nucléaire — Règlement modifiant le Règlement ..... Sûreté et la réglementation nucléaires (Loi)	<a href="#">DORS/2006-191</a>	29/08/06	1134	
Tarif des douanes, 2006-1 — Décret modifiant l'annexe..... Tarif des douanes	<a href="#">DORS /2006-194</a>	29/08/06	1160	
Tarifs de pilotage des Grands Lacs — Règlement modifiant le Règlement ..... Pilotage (Loi)	<a href="#">DORS/2006-192</a>	29/08/06	1135	
Taxe sur les produits et services des premières nations (2006-1) — Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi..... Taxe sur les produits et services des premières nations (Loi)	<a href="#">DORS/2006-201</a>	29/08/06	1255	



*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