

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, OCTOBER 5, 2002

OTTAWA, LE SAMEDI 5 OCTOBRE 2002

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* is published under authority of the *Statutory Instruments Act*. It consists of three parts as described below:

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Parts II and III below — Published every Saturday
- Part II Statutory Instruments (Regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 2, 2002, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after Royal Assent

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

To subscribe to, or obtain copies of, the *Canada Gazette*, contact bookstores selling Government publications as listed in the telephone directory or write to: Canadian Government Publishing, Communication Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

The *Canada Gazette* is also available free of charge on the Internet at <http://www.canada.gc.ca/gazette/main.html>. It is available in PDF (Portable Document Format) and in an alternate format in ASCII (American Standard Code for Information Interchange).

AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* est publiée conformément aux dispositions de la *Loi sur les textes réglementaires*. Elle est composée des trois parties suivantes :

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères des Parties II et III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 2 janvier 2002 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

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

On peut s'abonner à la *Gazette du Canada* ou en obtenir des exemplaires en s'adressant aux agents libraires associés énumérés dans l'annuaire téléphonique ou en s'adressant à : Les Éditions du gouvernement du Canada, Communication Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

La *Gazette du Canada* est aussi disponible gratuitement sur Internet au <http://www.canada.gc.ca/gazette/main.html>. La publication y est accessible en format PDF (Portable Document Format) et en média substitut produit en code ASCII (code standard américain pour l'échange d'informations).

<i>Canada Gazette</i>	<i>Part I</i>	<i>Part II</i>	<i>Part III</i>
Yearly subscription			
Canada	\$135.00	\$67.50	\$28.50
Outside Canada	US\$135.00	US\$67.50	US\$28.50
Per copy			
Canada	\$2.95	\$3.50	\$4.50
Outside Canada	US\$2.95	US\$3.50	US\$4.50

<i>Gazette du Canada</i>	<i>Partie I</i>	<i>Partie II</i>	<i>Partie III</i>
Abonnement annuel			
Canada	135,00 \$	67,50 \$	28,50 \$
Extérieur du Canada	135,00 \$US	67,50 \$US	28,50 \$US
Exemplaire			
Canada	2,95 \$	3,50 \$	4,50 \$
Extérieur du Canada	2,95 \$US	3,50 \$US	4,50 \$US

REQUESTS FOR INSERTION

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Directorate, Communication Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S9, (613) 996-2495 (Telephone), (613) 991-3540 (Facsimile).

Bilingual texts received as late as six working days before the desired Saturday's date of publication will, if time and other resources permit, be scheduled for publication that date.

Each client will receive a free copy of the *Canada Gazette* for every week during which a notice is published.

DEMANDES D'INSERTION

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Direction de la Gazette du Canada, Communication Canada, 350, rue Albert, 5^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S9, (613) 996-2495 (téléphone), (613) 991-3540 (télécopieur).

Un texte bilingue reçu au plus tard six jours ouvrables avant la date de parution demandée paraîtra, le temps et autres ressources le permettant, le samedi visé.

Pour chaque semaine de parution d'un avis, le client recevra un exemplaire gratuit de la *Gazette du Canada*.

TABLE OF CONTENTS

No. 40 — October 5, 2002

Government Notices*	2994
Parliament	
House of Commons	3010
Commissions*	3012
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous Notices*	3015
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed Regulations*	3020
(including amendments to existing regulations)	
Index	3101
Supplements	
Parks Canada	

TABLE DES MATIÈRES

N° 40 — Le 5 octobre 2002

Avis du Gouvernement*	2994
Parlement	
Chambre des communes	3010
Commissions*	3012
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers*	3015
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés*	3020
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	3102
Suppléments	
Parcs Canada	

* Notices are listed alphabetically in the Index.

* Les avis sont énumérés alphabétiquement dans l'index.

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that pursuant to the provisions of Part 7, Division 3, of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Permit No. 4543-2-06201 is approved.

1. *Permittee*: Hickey & Sons Fisheries Ltd., St. John's, Newfoundland and Labrador.

2. *Type of Permit*: To load and dispose of fish waste and other organic matter resulting from industrial fish-processing operations.

3. *Term of Permit*: Permit is valid from November 20, 2002, to November 19, 2003.

4. *Loading Site(s)*: 47°04.10' N, 53°34.30' W, O'Donnell's, Newfoundland and Labrador.

5. *Disposal Site(s)*: 47°04.00' N, 53°38.00' W, at an approximate depth of 50 m.

6. *Route to Disposal Site(s)*: Most direct navigational route from loading site to the disposal site.

7. *Equipment*: Vessels, barges or other floating equipment complying with all applicable rules regarding safety and navigation and capable of containing all material to be disposed of during loading and transit to the disposal site.

8. *Method of Disposal*: The material to be disposed of shall be discharged from the equipment or vessel while steaming within 300 m of the approved disposal site. Disposal will take place in a manner which will promote the greatest degree of dispersion. All vessels will operate at maximum safe speed while discharging material.

9. *Rate of Disposal*: As required by normal operations.

10. *Total Quantity to Be Disposed of*: Not to exceed 250 tonnes.

11. *Waste and Other Matter to Be Disposed of*: Fish waste and other organic matter resulting from industrial fish-processing operations.

12. *Requirements and Restrictions*:

12.1. It is required that the Permittee report, in writing, to Mr. Rick Wadman, Environmental Protection Branch, Department of the Environment, 6 Bruce Street, Mount Pearl, Newfoundland and Labrador A1N 4T3, (709) 772-5097 (Facsimile), rick.wadman@ec.gc.ca (Electronic mail), at least 48 hours prior to the start of the first disposal operation to be conducted under this permit.

12.2. A written report shall be submitted to Mr. Rick Wadman, identified in paragraph 12.1., within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the following information: the quantity and type of material disposed of pursuant to the permit and the dates on which the loading and disposal activities occurred.

12.3. It is required that the Permittee admit any enforcement officer designated pursuant to subsection 217(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, to any place, ship, aircraft, platform or anthropogenic structure directly related to the loading

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT**

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Avis est par les présentes donné que le permis n° 4543-2-06201 est approuvé conformément aux dispositions de la partie 7, section 3, de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

1. *Titulaire* : Hickey & Sons Fisheries Ltd., St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador).

2. *Type de permis* : Permis de charger ou d'immerger des déchets de poisson ou d'autres matières organiques résultant d'opérations de traitement industriel du poisson.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 20 novembre 2002 au 19 novembre 2003.

4. *Lieu(x) de chargement* : 47°04,10' N., 53°34,30' O., O'Donnell's (Terre-Neuve-et-Labrador).

5. *Lieu(x) d'immersion* : 47°04,00' N., 53°38,00' O., à une profondeur approximative de 50 m.

6. *Parcours à suivre* : Voie navigable la plus directe entre le lieu de chargement et le lieu d'immersion.

7. *Matériel* : Navire, péniche ou autre pièce d'équipement flottant respectant toutes les normes de sécurité et de navigation applicables et pouvant contenir la totalité des matières à immerger durant le chargement et le transport jusqu'au lieu d'immersion.

8. *Mode d'immersion* : Les matières à immerger seront déchargées du navire ou de la pièce d'équipement en mouvement à une distance maximale de 300 m du lieu d'immersion approuvé. L'immersion se fera d'une manière qui permettra la plus grande dispersion possible des matières. Le navire se déplacera à la vitesse maximale jugée sans danger lors du déchargement.

9. *Quantité proportionnelle à immerger* : Selon les opérations normales.

10. *Quantité totale à immerger* : Maximum de 250 tonnes métriques.

11. *Déchets et autres matières à immerger* : Déchets de poisson et autres matières organiques résultant d'opérations de traitement industriel du poisson.

12. *Exigences et restrictions* :

12.1. Le titulaire doit communiquer, par écrit, avec Monsieur Rick Wadman, Direction de la protection de l'environnement, Ministère de l'Environnement, 6, rue Bruce, Mount Pearl (Terre-Neuve-et-Labrador) A1N 4T3, (709) 772-5097 (télécopieur), rick.wadman@ec.gc.ca (courrier électronique), au moins 48 heures avant le début de la première opération d'immersion effectuée en vertu du permis.

12.2. Le titulaire doit présenter un rapport écrit à M. Rick Wadman, dont les coordonnées figurent au paragraphe 12.1., dans les 30 jours suivant la date de la fin des opérations ou la date d'expiration du permis, selon la première échéance. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : la quantité et le type de matières immergées en conformité avec le permis et les dates de chargement et d'immersion.

12.3. Le titulaire doit permettre à tout agent de l'autorité désigné en vertu du paragraphe 217(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* de procéder à la visite de toute plate-forme et de tout lieu, navire, aéronef ou autre ouvrage

or disposal at sea referred to under this permit, at any reasonable time throughout the duration of this permit.

12.4. The loading and transit of material to be disposed of at the disposal site must be conducted in such a manner that no material enters the marine environment. Material spilled at any place, other than the permitted disposal site, must be retrieved. All wastes must be contained on shore while the barge is away from the loading site.

12.5. The material shall be covered by a net or other material to prevent access by gulls, except during direct loading or disposal of the material.

12.6. This permit must be displayed in an area of the plant accessible to the public.

12.7. Vessels operating under the authority of this permit must carry and display a radar-reflecting device at all times mounted on the highest practical location.

12.8. The loading or disposal at sea conducted under this permit shall not be carried out by any person without written authorization from the Permittee.

12.9. Material loaded for the purpose of disposal at sea may not be held aboard any vessel for more than 96 hours without the written consent of an enforcement officer designated under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

K. G. HAMILTON
*Environmental Protection
Atlantic Region*

[40-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order 2002-66-07-02 Amending the Non-domestic Substances List

Whereas, pursuant to subsection 66(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*,^a the Minister of the Environment has added the substance referred to in the annexed order to the *Domestic Substances List*;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsection 66(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*,^a hereby makes the annexed *Order 2002-66-07-02 Amending the Non-domestic Substances List*.

Ottawa, September 24, 2002

DAVID ANDERSON
Minister of the Environment

ORDER 2002-66-07-02 AMENDING THE NON-DOMESTIC SUBSTANCES LIST

AMENDMENT

1. Part I of the *Non-domestic Substances List* is amended by deleting the following:

11041-12-6

directement relié au chargement ou à l'immersion en mer visés aux termes du permis, et ce, à toute heure convenable pendant la durée du permis.

12.4. Le chargement et le transport des matières à immerger au lieu d'immersion doivent être effectués de façon qu'aucune matière ne pénètre dans le milieu marin. Les matières déversées à tout autre endroit que le lieu d'immersion autorisé doivent être récupérées. Tout déchet doit être gardé sur le rivage lorsque la péniche n'est pas sur le lieu de chargement.

12.5. Les matières à immerger doivent être couvertes au moyen d'un filet ou autrement, afin d'empêcher les goélands d'y accéder, sauf durant le chargement ou l'immersion.

12.6. Ce permis doit être affiché à un endroit de l'usine auquel le public a accès.

12.7. L'équipement visé par le présent permis doit porter en tout temps un dispositif réfléchissant les ondes radar au point pratique le plus élevé de sa structure.

12.8. Personne ne doit effectuer le chargement ou l'immersion désignés aux termes du présent permis sans l'autorisation écrite du titulaire.

12.9. Les matières chargées pour l'immersion en mer ne seront pas gardées plus de 96 heures à bord du navire sans l'autorisation écrite d'un agent de l'autorité désigné en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

*Protection de l'environnement
Région de l'Atlantique*
K. G. HAMILTON

[40-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT (1999)

Arrêté 2002-66-07-02 modifiant la Liste extérieure

Attendu que, en vertu du paragraphe 66(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*,^a le ministre de l'Environnement a inscrit la substance visée par l'arrêté ci-joint sur la *Liste intérieure*,

À ces causes, en vertu du paragraphe 66(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*,^a le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2002-66-07-02 modifiant la Liste extérieure*, ci-après.

Ottawa, le 24 septembre 2002

Le ministre de l'Environnement
DAVID ANDERSON

ARRÊTÉ 2002-66-07-02 MODIFIANT LA LISTE EXTÉRIEURE

MODIFICATION

1. La partie I de la *Liste extérieure* est modifiée en radiant ce qui suit :

11041-12-6

^a S.C. 1999, c. 33

^a L.C. 1999, ch. 33

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on the day on which the Order 2002-66-07-01 Amending the Domestic Substances List comes into force.

[40-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order 2002-87-07-02 Amending the Non-domestic Substances List

Whereas, pursuant to subsection 87(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*,^a the Minister of the Environment has added the substances referred to in the annexed order to the *Domestic Substances List*;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsection 87(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*,^a hereby makes the annexed *Order 2002-87-07-02 Amending the Non-domestic Substances List*.

Ottawa, September 24, 2002

DAVID ANDERSON
Minister of the Environment

ORDER 2002-87-07-02 AMENDING THE NON-DOMESTIC SUBSTANCES LIST

AMENDMENT

1. Part I of the *Non-domestic Substances List* is amended by deleting the following:

52470-47-0 68426-00-6 70879-78-6

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on the day on which the Order 2002-87-07-01 Amending the Domestic Substances List comes into force.

[40-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

DEPARTMENT OF HEALTH

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Publication of Results of Investigations and Recommendations for a Substance — Aniline (Subsections 68(b) and (c) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Whereas a summary of a follow-up report to the assessment of aniline, a substance previously specified on the Priority Substances List, is annexed hereby,

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent arrêté entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'Arrêté 2002-66-07-01 modifiant la Liste intérieure.

[40-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Arrêté 2002-87-07-02 modifiant la Liste extérieure

Attendu que, conformément au paragraphe 87(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement a inscrit les substances visées par l'arrêté ci-joint sur la *Liste intérieure*,

À ces causes, en vertu du paragraphe 87(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2002-87-07-02 modifiant la Liste extérieure*, ci-après.

Ottawa, le 24 septembre 2002

Le ministre de l'Environnement
DAVID ANDERSON

ARRÊTÉ 2002-87-07-02 MODIFIANT LA LISTE EXTÉRIEURE

MODIFICATION

1. La partie I de la *Liste extérieure* est modifiée par radiation de ce qui suit :

52470-47-0 68426-00-6 70879-78-6

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent arrêté entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'Arrêté 2002-87-07-01 modifiant la Liste intérieure.

[40-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Publication des résultats des enquêtes effectuées et des recommandations concernant une substance — aniline (paragraphe 68b) et c) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Attendu que le sommaire d'un rapport de suivi d'évaluation de l'aniline, substance inscrite préalablement sur la Liste des substances d'intérêt prioritaire, est présenté ci-après,

^a S.C. 1999, c. 33^a L.C. 1999, ch. 33

Notice therefore is hereby given that the Ministers of the Environment and of Health intend to recommend to Her Excellency the Governor in Council that aniline be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

Notice furthermore is hereby given that consultations will be held on the development of a regulation or instrument respecting preventive or control action in relation to aniline.

Public Comment Period

Any person may, within 60 days of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to this proposal. All comments must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the Director, Existing Substances Branch, Department of the Environment, Hull, Quebec K1A 0H3, (819) 953-4936 (Facsimile), or by electronic mail to PSL.LSIP@ec.gc.ca.

If appropriate, the comments should stipulate those parts thereof that should not be disclosed pursuant to the *Access to Information Act* and, in particular, pursuant to sections 19 and 20 of that Act, the reason why those parts should not be disclosed and the period during which they should remain undisclosed.

JOHN ARSENEAU
Director General
Toxic Pollution Prevention Directorate
 On behalf of the Minister of the Environment

ROD RAPHAEL
Director General
Safe Environments Programme
 On behalf of the Minister of Health

Annex

Summary of the Follow-up Report to the Assessment of the Substance Aniline

Although aniline is not produced in Canada, aniline and aniline hydrochloride are imported for use primarily as intermediates in the production of chemicals for the synthesis of rubber and polymers. The amounts imported are expected to decline as other substances replace aniline.

Aniline was included on the first Priority Substances List (PSL1) under the 1988 *Canadian Environmental Protection Act* (CEPA 1988) for assessment of potential risks to the environment and to human health. As outlined in the Assessment Report released in 1994, relevant data identified before June 1993 were considered insufficient to conclude whether aniline was "toxic" to human health under paragraph 11(c) of CEPA 1988.

Limited data relevant to estimation of exposure of the population of Canada have become available during the period following the release of the PSL1 assessment and prior to December 2000. However, the limited available monitoring data, most of which are considered to be semi-quantitative, are sufficient only as a basis for the development of upper bounding estimates of exposure for the general population. These uncertain estimates exceed the Tolerable Daily Intake.

Avis est donné par les présentes que les ministres de l'Environnement et de la Santé ont l'intention de recommander à Son Excellence la Gouverneure générale en conseil que l'aniline soit ajouté sur la Liste de l'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

Avis est aussi donné par les présentes que des consultations auront lieu sur un projet de texte — règlement ou autre — concernant les mesures de prévention ou de contrôle à prendre à l'égard de l'aniline.

Délai pour recevoir les commentaires du public

Toute personne peut, dans les 60 jours suivant la publication du présent avis, faire part au ministre de l'Environnement de ses commentaires au sujet de la proposition. Tous les commentaires doivent mentionner la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis, et être envoyés au Directeur, Direction des substances existantes, Ministère de l'Environnement, Hull (Québec) K1A 0H3, (819) 953-4936 (télécopieur), ou par courriel à l'adresse PSL.LSIP@ec.gc.ca.

Si approprié, ces commentaires doivent indiquer les parties de la proposition qui ne devraient pas être divulguées en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*, en particulier des articles 19 et 20 de cette loi, la raison pour laquelle ces parties ne devraient pas être divulguées et la période pendant laquelle elles ne devraient pas être divulguées.

Le directeur général
Direction générale de la prévention
de la pollution par des toxiques
 JOHN ARSENEAU
 Au nom du ministre de l'Environnement

Le directeur général
Programme de sécurité des milieux
 ROD RAPHAEL
 Au nom de la ministre de la Santé

Annexe

Sommaire du rapport de suivi d'évaluation de la substance aniline

Bien que l'aniline ne soit pas produite au Canada, l'aniline et le chlorhydrate d'aniline sont importés surtout en vue de leur utilisation comme intermédiaires dans la fabrication de produits chimiques pour la synthèse du caoutchouc et des polymères. Il est probable que les importations diminueront à mesure que d'autres substances remplaceront l'aniline.

L'aniline a été inscrite sur la première Liste des substances d'intérêt prioritaire (LSIP1) publiée en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1988* (LCPE 1988) afin d'évaluer le risque qu'elle peut poser pour l'environnement et la santé humaine. Tel qu'il est indiqué dans le Rapport d'évaluation publié en 1994, les données pertinentes relevées avant juin 1993 ont été jugées insuffisantes pour déterminer si l'aniline était « toxique » pour la santé humaine au sens de l'alinéa 11c) de la LCPE 1988.

Des données limitées sur l'estimation de l'exposition de la population du Canada ont été disponibles après la publication du Rapport d'évaluation de la LSIP1 et avant décembre 2000. Toutefois, comme la plupart d'entre elles ont été jugées semi-quantitatives, ces données ne peuvent servir qu'à établir les valeurs limitantes supérieures de l'exposition de la population générale. Ces valeurs incertaines sont supérieures à la dose journalière acceptable.

Based on the limited available data, it is proposed that there is reason to suspect that aniline is “toxic” to human health.

Additional information as a basis of estimation of exposure would permit more definitive conclusions under CEPA. Therefore, companies using aniline are invited to identify themselves and provide relevant data to permit additional assessment and a more definitive conclusion of “toxic” or not considered to be “toxic.” If no relevant information is received, it is proposed that the Ministers of the Environment and of Health consider the compound “toxic” as defined in paragraph 64(c) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

The full Follow-up Report may be obtained from the Green Lane Web site (http://www.ec.gc.ca/substances/ese/eng/PSAP/PSL1_IIC.cfm) or from the Inquiry Centre, Environment Canada, Hull, Quebec K1A 0H3 (1-800-668-6767).

[40-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

DEPARTMENT OF HEALTH

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Publication of Results of Investigations and Recommendations for a Substance — Bis(2-Chloroethyl) Ether (Subsections 68(b) and (c) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Whereas a summary of a follow-up report to the assessment of bis(2-chloroethyl) ether, a substance previously specified on the Priority Substances List, is annexed hereby,

Notice therefore is hereby given that the Ministers of the Environment and of Health intend to recommend to Her Excellency the Governor in Council that bis(2-chloroethyl) ether be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999).

Notice furthermore is hereby given that consultations will be held on the development of a regulation or instrument respecting preventive or control action in relation to bis(2-chloroethyl) ether.

Public Comment Period

Any person may, within 60 days of publication of this notice, file with the Minister of the Environment, comments with respect to this proposal. All comments must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the Director, Existing Substances Branch, Department of the Environment, Hull, Quebec K1A 0H3, (819) 953-4936 (Facsimile), or by electronic mail to PSL.LSIP@ec.gc.ca.

If appropriate, the comments should stipulate those parts thereof that should not be disclosed pursuant to the *Access to Information Act* and, in particular, pursuant to sections 19 and 20

Selon les données limitées qui sont disponibles, il est proposé qu’il existe des raisons de suspecter que l’aniline est « toxique » sur le plan de la santé humaine.

De nouveaux renseignements appliqués à l’estimation de l’exposition permettraient de formuler des conclusions mieux arrêtées en vertu de la LCPE. Par conséquent, les entreprises faisant usage de l’aniline sont priées de se faire connaître et de fournir les données pertinentes à une évaluation plus complète et à la formulation d’une conclusion plus certaine concernant la toxicité de cette substance ou la décision de considérer qu’elle n’est pas toxique. Il est proposé que, faute de recevoir des renseignements pertinents, les ministres de l’Environnement et de la Santé considèrent que cette substance est « toxique » au sens de l’alinéa 64c) de la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)*.

Le rapport de suivi complet peut être obtenu au site Web de la Voie verte (http://www.ec.gc.ca/substances/ese/fre/PESIP/LSIP1_IIC.cfm) ou à l’Informatèque, Environnement Canada, Hull (Québec) K1A 0H3 (1-800-668-6767).

[40-1-o]

MINISTÈRE DE L’ENVIRONNEMENT

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L’ENVIRONNEMENT (1999)

Publication des résultats des enquêtes effectuées et des recommandations concernant une substance — l’oxyde de bis(2-chloroéthyle) (paragraphes 68b) et c) de la Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)

Attendu que le sommaire d’un rapport de suivi d’évaluation de l’oxyde de bis(2-chloroéthyle), substance inscrite préalablement sur la Liste des substances d’intérêt prioritaire, est présenté ci-après,

Avis est donné par les présentes que les ministres de l’Environnement et de la Santé ont l’intention de recommander à Son Excellence la Gouverneure générale en conseil que l’oxyde de bis(2-chloroéthyle) soit ajouté sur la Liste de l’annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)* (LCPE 1999).

Avis est aussi donné par les présentes que des consultations auront lieu sur un projet de texte — règlement ou autre — concernant les mesures de prévention ou de contrôle à prendre à l’égard de l’oxyde de bis(2-chloroéthyle).

Délai pour recevoir les commentaires du public

Toute personne peut, dans les 60 jours suivant la publication du présent avis, faire part au ministre de l’Environnement de ses commentaires au sujet de la proposition. Tous les commentaires doivent mentionner la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis, et être envoyés au Directeur, Direction des substances existantes, Ministère de l’Environnement, Hull (Québec) K1A 0H3, (819) 953-4936 (télécopieur), ou par courriel à l’adresse PSL.LSIP@ec.gc.ca.

Si approprié, ces commentaires doivent indiquer les parties de la proposition qui ne devraient pas être divulguées en vertu de la *Loi sur l’accès à l’information*, en particulier des articles 19 et 20

of that Act, the reason why those parts should not be disclosed and the period during which they should remain undisclosed.

JOHN ARSENEAU
Director General
Toxic Pollution Prevention Directorate
 On behalf of the Minister of the Environment

ROD RAPHAEL
Director General
Safe Environments Programme
 On behalf of the Minister of Health

de cette loi, la raison pour laquelle ces parties ne devraient pas être divulguées et la période pendant laquelle elles ne devraient pas être divulguées.

Le directeur général
Direction générale de la prévention
de la pollution par des toxiques

JOHN ARSENEAU
 Au nom du ministre de l'Environnement

Le directeur général
Programme de sécurité des milieux

ROD RAPHAEL
 Au nom de la ministre de la Santé

Annex

Summary of the Follow-up Report to the Assessment of the Substance Bis(2-Chloroethyl) Ether

Currently, bis(2-chloroethyl) ether appears not to be produced or imported into Canada; in the past, this substance was used in the synthesis of the fungicide Metam-Sodium in the United States and as a fragrance, perfume, deodorizer and flavouring agent in Canada. Recent information on the presence of this substance in products imported into Canada has not been identified.

Bis(2-chloroethyl) ether was included on the first Priority Substances List (PSL1) under the 1988 *Canadian Environmental Protection Act* (CEPA 1988) for assessment of potential risks to the environment and human health. It is also included on the Non-Domestic Substances List (NDSL); importation and manufacture are limited, therefore, by section 81 of CEPA 1999 and the *New Substances Notification Regulations* to 1 000 kg/year per potential notifier.

As outlined in the Assessment Report released in 1993, relevant data identified before February 1992 were considered insufficient to conclude whether bis(2-chloroethyl) ether was "toxic" to human health as defined in paragraph 11(c) of CEPA 1988.

Neither additional monitoring data nor adequate studies in experimental species or in humans relevant to assessing the human health risks of bis(2-chloroethyl) ether were identified during the period following the release of the PSL1 Assessment Report and prior to December 2000. However, predictions from quantitative structure-activity relationship (QSAR) modelling indicate that this substance is likely to be carcinogenic and mutagenic in experimental animals. Therefore, it is proposed that there is reason to suspect that bis(2-chloroethyl) ether is "toxic" to human health.

Information necessary to permit a more definitive conclusion under CEPA includes studies in experimental species to address repeated dose toxicity and carcinogenicity.

Following the publication of this notice, any companies using bis(2-chloroethyl) ether are invited to identify themselves and provide relevant data to permit additional assessment and a more definitive conclusion of "toxic" or not considered to be "toxic." If no relevant information is received, it is proposed that the Ministers of the Environment and of Health consider the compound "toxic" as defined in paragraph 64(c) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

Annexe

Sommaire du rapport de suivi d'évaluation de la substance oxyde de bis(2-chloroéthyle)

Présentement, l'oxyde de bis(2-chloroéthyle) ne semble pas être produit ou importé au Canada; par le passé, cette substance a été utilisée dans la synthèse du fongicide Metam-Sodium aux États-Unis et comme parfum, désodorisant et aromatisant au Canada. On n'a pas relevé de données récentes sur la présence de ce composé dans les produits importés au Canada.

L'oxyde de bis(2-chloroéthyle) a été inscrit sur la première Liste des substances d'intérêt prioritaire (LSIP1) publiée en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* de 1988 (LCPE 1988) afin d'évaluer le risque qu'il peut poser pour l'environnement et la santé humaine. Il figure aussi sur la Liste extérieure des substances. L'importation et la fabrication sont donc limitées à 1 000 kg/an par déclarant potentiel en vertu de l'article 81 de la LCPE 1999 et du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*.

Tel qu'il est indiqué dans le Rapport d'évaluation publié en 1993, les données pertinentes relevées avant février 1992 ont été jugées insuffisantes pour déterminer si l'oxyde de bis(2-chloroéthyle) était « toxique » pour la santé humaine au sens de l'alinéa 11c) de la LCPE 1988.

Après la publication du Rapport d'évaluation de la LSIP1 et avant décembre 2000, on n'a pas relevé d'autres données de surveillance ni d'études valables sur des espèces expérimentales ou des humains visant à déterminer les risques que pose l'oxyde de bis(2-chloroéthyle) pour la santé humaine. Toutefois, les prédictions faites à la suite de la modélisation du rapport quantitatif constitution-activité (RQCA) indiquent que cette substance est probablement cancérigène et mutagène chez les animaux de laboratoire. Il est donc proposé qu'il existe des raisons de suspecter que l'oxyde de bis(2-chloroéthyle) est « toxique » sur le plan de la santé humaine.

L'information nécessaire à la formulation d'une conclusion plus définitive en vertu de la LCPE comprend des essais sur des espèces utilisées à des fins expérimentales pour étudier la toxicité de la substance administrée par doses répétées et la cancérigénicité.

À la suite de la publication du présent avis, toute entreprise faisant usage de l'oxyde de bis(2-chloroéthyle) est priée de se faire connaître et de fournir les données pertinentes à une évaluation plus complète et à la formulation d'une conclusion plus certaine concernant la toxicité de cette substance ou la décision de considérer qu'elle n'est pas toxique. Il est proposé que, faute de recevoir des renseignements pertinents, les ministres de l'Environnement et de la Santé considèrent que cette substance est

The full Follow-up Report may be obtained from the Green Lane Web site (http://www.ec.gc.ca/substances/ese/eng/PSAP/PSL1_IIC.cfm) or from the Inquiry Centre, Environment Canada, Hull, Québec K1A 0H3 (1-800-668-6767).

[40-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**DEPARTMENT OF HEALTH**

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Publication of Results of Investigations and Recommendations for a Substance — Non-pesticidal Organotin Compounds (Subsections 68(b) and (c) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Whereas a summary of a follow-up report to the assessment of non-pesticidal organotin compounds, a substance previously specified on the Priority Substances List, is annexed hereby,

Notice therefore is hereby given that the Ministers of the Environment and of Health propose to take no further action at this time in respect of the said substance.

Public Comment Period

Any person may, within 60 days of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to this proposal. All comments must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the Director, Existing Substances Branch, Department of the Environment, Hull, Québec K1A 0H3, (819) 953-4936 (Facsimile), or by electronic mail to PSL.LSIP@ec.gc.ca.

If appropriate, the comments should stipulate those parts thereof that should not be disclosed pursuant to the *Access to Information Act* and, in particular, pursuant to sections 19 and 20 of that Act, the reason why those parts should not be disclosed and the period during which they should remain undisclosed.

JOHN ARSENEAU

*Director General**Toxic Pollution Prevention Directorate*

On behalf of the Minister of the Environment

ROD RAPHAEL

*Director General**Safe Environments Programme*

On behalf of the Minister of Health

Annex

Summary of the Follow-up Report to the Assessment of the Substance Non-pesticidal Organotin Compounds

Non-pesticidal organotin compounds are imported into Canada mainly for use as poly(vinyl chloride) [PVC] stabilizers and as industrial catalysts. Canadian producers of methyltin heat stabilizers have not been identified; however, since 1995, approximately 400 tonnes of butyltin and octyltin heat stabilizers have

« toxique » au sens de l'alinéa 64c) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999*.

Le rapport de suivi complet peut être obtenu au site Web de la Voie verte (http://www.ec.gc.ca/substances/ese/fre/PESIP/LSIP1_IIC.cfm) ou à l'Informatèque, Environnement Canada, Hull (Québec) K1A 0H3 (1-800-668-6767).

[40-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT**MINISTÈRE DE LA SANTÉ**

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Publication des résultats des enquêtes effectuées et des recommandations concernant une substance — composés organostanniques non pesticides (paragraphes 68b) et c) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Attendu que le sommaire d'un rapport de suivi d'évaluation des composés organostanniques non pesticides, substance inscrite préalablement sur la Liste des substances d'intérêt prioritaire, est présenté ci-après,

Avis est donné par les présentes que les ministres de l'Environnement et de la Santé proposent de ne rien faire en ce moment à l'égard de ladite substance.

Délai pour recevoir les commentaires du public

Toute personne peut, dans les 60 jours suivant la publication du présent avis, faire part au ministre de l'Environnement de ses commentaires au sujet de la proposition. Tous les commentaires doivent mentionner la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis, et être envoyés au Directeur, Direction des substances existantes, Ministère de l'Environnement, Hull (Québec) K1A 0H3, (819) 953-4936 (télécopieur), ou par courriel à l'adresse PSL.LSIP@ec.gc.ca.

Si approprié, ces commentaires doivent indiquer les parties de la proposition qui ne devraient pas être divulguées en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*, en particulier des articles 19 et 20 de cette loi, la raison pour laquelle ces parties ne devraient pas être divulguées et la période pendant laquelle elles ne devraient pas être divulguées.

*Le directeur général**Direction générale de la prévention de la pollution par des toxiques*

JOHN ARSENEAU

Au nom du ministre de l'Environnement

*Le directeur général**Programme de sécurité des milieux*

ROD RAPHAEL

Au nom de la ministre de la Santé

Annexe

Sommaire du rapport de suivi d'évaluation de la substance composés organostanniques non pesticides

Les composés organostanniques non pesticides sont importés au Canada principalement pour servir de stabilisants du chlorure de polyvinyle (CPV) et comme catalyseurs industriels. On n'a pas relevé de fabricants canadiens de stabilisants thermiques à base de méthylétain, mais depuis 1995, environ 400 tonnes de stabilisants

been produced domestically each year. During that period, total annual imports of organotins (excluding tributyltin oxide) ranged from 400 to 1 200 tonnes.

Non-pesticidal organotin compounds were included on the first Priority Substances List (PSL1) under the 1988 *Canadian Environmental Protection Act* (CEPA 1988) for assessment of potential risks to the environment and to human health. As outlined in the Assessment Report for these compounds released in 1993, relevant data identified before June 1992 were considered insufficient to conclude whether non-pesticidal organotin compounds were "toxic" to human health as defined in paragraph 11(c) under CEPA 1988.

Critical data relevant to both estimation of exposure of the general population in Canada and assessment of effects were identified following release of the PSL1 assessment and prior to December 2000. Based on consideration of this information, the margins of exposure between bounding estimates of exposure of the general public and the Lowest-Observed-Effect Levels in adequate studies are considered sufficient to protect human health.

Based on available data, it is concluded, therefore, that non-pesticidal organotin compounds are not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that may constitute a danger to human life or health. Therefore, the Ministers of the Environment and of Health propose that non-pesticidal organotin compounds not be considered "toxic" to human health as defined in paragraph 64(c) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA, 1999).

Based upon current use patterns, therefore, investigation of options to reduce exposure in relation to paragraph 64(c) of CEPA, 1999 is not considered to be a priority at this time. Future uses of these compounds should continue to be monitored to ensure that exposure does not increase to any significant extent, and relevant data should be considered upon development of more sensitive testing strategies for endocrine disrupting effects.

The full Follow-up Report may be obtained from the Green Lane Web site (http://www.ec.gc.ca/substances/ese/eng/PSAP/PSL1_IIC.cfm) or from the Inquiry Centre, Environment Canada, Hull, Québec K1A 0H3 (1-800-668-6767).

[40-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

DEPARTMENT OF HEALTH

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Publication of Results of Investigations and Recommendations for a Substance — 3,5-Dimethylaniline (Subsections 68(b) and (c) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Whereas a summary of a follow-up report to the assessment of 3,5-dimethylaniline, a substance previously specified on the Priority Substances List, is annexed hereby,

Notice therefore is hereby given that the Ministers of the Environment and of Health intend to recommend to Her Excellency

thermiques à base de butylétain et d'octylétain ont été fabriquées chaque année au Canada. Au cours de cette période, les importations annuelles totales de composés organostanniques (à l'exception de l'oxyde de tributylétain) ont varié entre 400 et 1 200 tonnes.

Les composés organostanniques non pesticides ont été inscrits sur la première Liste des substances d'intérêt prioritaire (LSIP1) publiée en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* de 1998 (LCPE 1988) afin d'évaluer leurs risques potentiels pour l'environnement et la santé humaine. Tel qu'il est indiqué dans le Rapport d'évaluation publié en 1993, les données pertinentes relevées avant juin 1992 ont été jugées insuffisantes pour déterminer si les composés organostanniques non pesticides étaient « toxiques » pour la santé humaine au sens de l'alinéa 11c) de la LCPE 1988.

Des données critiques sur l'estimation de l'exposition de la population générale du Canada aux composés organostanniques et l'évaluation de leurs effets ont été relevées après la publication du Rapport d'évaluation de la LSIP1 et avant décembre 2000. À la lumière de ces renseignements, les différences entre les valeurs limitantes de l'exposition du grand public et les doses minimales avec effet observé calculées dans les études valables sont jugées suffisantes pour protéger la santé humaine.

Selon les données disponibles, on parvient donc à la conclusion que les composés organostanniques non pesticides ne pénètrent pas dans l'environnement en quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger pour la vie ou la santé humaines. Par conséquent, les ministres de l'Environnement et de la Santé proposent que les composés organostanniques non pesticides ne soient pas considérés comme étant « toxiques » au sens de l'alinéa 64c) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* (LCPE 1999).

Compte tenu des modes actuels d'utilisation, la recherche d'options visant à réduire l'exposition aux substances dont il est question à l'alinéa 64c) de la LCPE 1999 n'est donc pas jugée prioritaire pour le moment. Les utilisations futures de ces composés devraient continuer d'être surveillées pour assurer que l'exposition n'augmente pas pour la peine et les données pertinentes devraient être prises en compte dans la mise au point de méthodes d'essai plus sensibles permettant de déterminer les effets perturbateurs sur le système endocrinien.

Le rapport de suivi complet peut être obtenu au site Web de la Voie verte (http://www.ec.gc.ca/substances/ese/fre/PESIP/LSIP1_IIC.cfm) ou à l'Informatique, Environnement Canada, Hull (Québec) K1A 0H3 (1-800-668-6767).

[40-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Publication des résultats des enquêtes effectuées et des recommandations concernant une substance — 3,5-diméthylaniline (paragraphes 68b) et c) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Attendu que le sommaire d'un rapport de suivi d'évaluation de la 3,5-diméthylaniline, substance inscrite préalablement sur la Liste des substances d'intérêt prioritaire, est présenté ci-après,

Avis est donné par les présentes que les ministres de l'Environnement et de la Santé ont l'intention de recommander à Son

the Governor in Council that 3,5-dimethylaniline be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999).

Notice furthermore is hereby given that consultations will be held on the development of a regulation or instrument respecting preventive or control action in relation to 3,5-dimethylaniline.

Public Comment Period

Any person may, within 60 days of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to this proposal. All comments must cite the *Canada Gazette*, Part 1, and the date of publication of this notice, and be sent to the Director, Existing Substances Branch, Department of the Environment, Hull, Quebec K1A 0H3, (819) 953-4936 (Facsimile) or by electronic mail to PSL.LSIP@ec.gc.ca.

If appropriate, the comments should stipulate those parts thereof that should not be disclosed pursuant to the *Access to Information Act* and, in particular, pursuant to sections 19 and 20 of that Act, the reason why those parts should not be disclosed and the period during which they should remain undisclosed.

JOHN ARSENEAU
Director General
Toxic Pollution Prevention Directorate
On behalf of the Minister of the Environment

ROD RAPHAEL
Director General
Safe Environments Programme
On behalf of the Minister of Health

Annex

Summary of the Follow-up Report to the Assessment of the Substance 3,5-Dimethylaniline

3,5-Dimethylaniline is used principally as an intermediate in the manufacture of azo dyes and was not believed to be produced or imported into Canada, until it was recently notified in a Schedule 1 submission under the New Substances provisions of CEPA 1999. Information on the presence of this substance in products imported into Canada has not been identified.

3,5-Dimethylaniline was included on the first Priority Substances List (PSL1) under the 1988 *Canadian Environmental Protection Act* (CEPA 1988) for assessment of potential risks to the environment and human health. It is also included on the Non-Domestic Substances List (NDSL). Importation and manufacture are limited, therefore, by section 81 of CEPA 1999 and the *New Substances Notification Regulations* to 1 000 kg/year per potential notifier.

As outlined in the Assessment Report released in 1993, relevant data identified before October 1992 were considered insufficient to conclude whether 3,5-dimethylaniline was "toxic" to human health as defined in paragraph 11(c) under CEPA 1988.

Neither additional monitoring data nor adequate studies in experimental species or humans relevant to assessment of the human health risks for the likely critical endpoint for

Excellence la Gouverneure générale en conseil que la 3,5-diméthylaniline soit ajoutée sur la Liste de l'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* (LCPE 1999).

Avis est aussi donné par les présentes que des consultations auront lieu sur un projet de texte — règlement ou autre — concernant les mesures de prévention ou de contrôle à prendre à l'égard de la 3,5-diméthylaniline.

Délai pour recevoir les commentaires du public

Toute personne peut, dans les 60 jours suivant la publication du présent avis, faire part au ministre de l'Environnement de ses commentaires au sujet de la proposition. Tous les commentaires doivent mentionner la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis, et être envoyés au Directeur, Direction des substances existantes, Ministère de l'Environnement, Hull (Québec) K1A 0H3, (819) 953-4936 (télécopieur), ou par courriel à l'adresse PSL.LSIP@ec.gc.ca.

Si approprié, ces commentaires doivent indiquer les parties de la proposition qui ne devraient pas être divulguées en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*, en particulier des articles 19 et 20 de cette loi, la raison pour laquelle ces parties ne devraient pas être divulguées et la période pendant laquelle elles ne devraient pas être divulguées.

Le directeur général
Direction générale de la prévention
de la pollution par des toxiques
JOHN ARSENEAU
Au nom du ministre de l'Environnement

Le directeur général
Programme de sécurité des milieux
ROD RAPHAEL
Au nom de la ministre de la Santé

Annexe

Sommaire du rapport de suivi d'évaluation de la substance 3,5-diméthylaniline

La 3,5-diméthylaniline sert principalement d'intermédiaire dans la fabrication des colorants azoïques et on ne pensait pas qu'elle était produite ou importée au Canada avant qu'elle ne soit récemment citée dans un avis en vertu de l'annexe 1, conformément aux dispositions concernant les substances nouvelles de la LCPE 1999. On n'a pas relevé de données sur la présence de cette substance dans les produits importés au Canada.

La 3,5-diméthylaniline a été inscrite sur la première Liste des substances d'intérêt prioritaire (LSIP1) publiée en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* de 1988 (LCPE 1988), afin d'évaluer le risque qu'elle peut poser pour l'environnement et la santé humaine. Elle figure aussi sur la Liste extérieure des substances (LES). L'importation et la fabrication sont donc limitées à 1 000 kg/an par déclarant potentiel en vertu de l'article 81 de la LCPE 1999 et du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*.

Tel qu'il est indiqué dans le Rapport d'évaluation publié en 1993, les données pertinentes relevées avant octobre 1992 ont été jugées insuffisantes pour déterminer si la 3,5-diméthylaniline était « toxique » pour la santé humaine au sens de l'alinéa 11c) de la LCPE 1988.

Au cours de la période suivant la publication du Rapport d'évaluation de la LSIP1 (avant décembre 2000), on n'a pas relevé d'autres données de surveillance ni d'études valables sur des

3,5-dimethylaniline were identified during the period following the release of the PSL1 Assessment Report (prior to December 2000). However, predictions from quantitative structure-activity relationship (QSAR) modelling indicate with a moderate to high degree of confidence that 3,5-dimethylaniline is likely to be carcinogenic and mutagenic in experimental models. Therefore, it is concluded that there is reason to suspect that 3,5-dimethylaniline is "toxic" to human health.

Information necessary to permit a more definitive conclusion under CEPA includes studies in experimental species to address repeated dose toxicity and carcinogenicity.

Following the publication of this notice, any companies using 3,5-dimethylaniline are invited to identify themselves and provide relevant data to permit additional assessment and a more definitive conclusion of "toxic" or not considered to be "toxic." If no relevant information is received, it is proposed that the Ministers of the Environment and of Health consider the compound "toxic" as defined in paragraph 64(c) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

The full Follow-up Report may be obtained from the Green Lane Web site (http://www.ec.gc.ca/substances/ese/eng/PSAP/PSL1_IIC.cfm) or from the Inquiry Centre, Environment Canada, Hull, Quebec K1A 0H3 (1-800-668-6767).

[40-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

CANADA CORPORATIONS ACT

Application for Surrender of Charter

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of the *Canada Corporations Act*, an application for Surrender of Charter was received from:

File Number N° de dossier	Name of Company Nom de la société	Received Reçu
322033-8	From Shore to Shore A Christian World Outreach	06/09/2002
376198-3	MELODY'S YOUTH CENTRE / CENTRE DE LA JEUNESSE MELODY	04/08/2002
305195-1	KAHNAWAKE JOBS EDUCATION TRAINING ASSOCIATION	11/09/2002

September 26, 2002

ROBERT WEIST
*Acting Director
Incorporation and Disclosure
Services Branch*
For the Minister of Industry

[40-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

CANADA CORPORATIONS ACT

Letters Patent

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of the *Canada Corporations Act*, letters patent have been issued to:

espèces expérimentales ou des humains se rapportant à l'évaluation des risques pour la santé humaine que pose le paramètre probablement critique pour la 3,5-diméthylaniline. Toutefois, les prédictions résultant de la modélisation du rapport quantitatif constitution-activité (RQCA) indiquent avec un degré de confiance de modéré à élevé que la 3,5-diméthylaniline est susceptible d'être cancérigène et mutagène dans les modèles expérimentaux. Par conséquent, on arrive à la conclusion qu'il existe des raisons de suspecter que la 3,5-diméthylaniline est « toxique » sur le plan de la santé humaine.

L'information nécessaire à la formulation d'une conclusion plus définitive en vertu de la LCPE comprend des essais sur des espèces utilisées à des fins expérimentales pour étudier la toxicité de la substance administrée par doses répétées et la cancérogénéité.

À la suite de la publication du présent avis, toute entreprise faisant usage de la 3,5-diméthylaniline est priée de se faire connaître et de fournir les données pertinentes à une évaluation plus complète et à la formulation d'une conclusion plus certaine concernant la toxicité de cette substance ou la décision de considérer qu'elle n'est pas toxique. Il est proposé que, faute de recevoir des renseignements pertinents, les ministres de l'Environnement et de la Santé considèrent que cette substance est « toxique » au sens de l'alinéa 64c) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999*.

Le rapport de suivi complet peut être obtenu au site Web de la Voie verte (http://www.ec.gc.ca/substances/ese/fre/PESIP/LSIP1_IIC.cfm) ou à l'Informatique, Environnement Canada, Hull (Québec) K1A 0H3 (1-800-668-6767).

[40-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES

Demande d'abandon de charte

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions de la *Loi sur les corporations canadiennes*, une demande d'abandon de charte a été reçue de :

Le 26 septembre 2002

*Le directeur par intérim
Direction des services de constitution
et de diffusion d'information*
ROBERT WEIST
Pour le ministre de l'Industrie

[40-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES

Lettres patentes

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions de la *Loi sur les corporations canadiennes*, des lettres patentes ont été émises en faveur de :

File Number N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Head Office Siège social	Effective Date Date d'entrée en vigueur
410296-7	ARABIC GOSPEL CHURCH ÉGLISE ARABE DE L'ÉVANGILE	Greater metropolitan region of Montréal, Que.	26/08/2002
410158-8	ASSOCIATION DE LA RADIO PRIVÉE INDÉPENDANTE FRANCOPHONE « ARPIF »	Région métropolitaine de Montréal (Qué.)	15/08/2002
410547-8	ASSOCIATION HOKANO MIKATA (A.H.M.K.)	Repentigny (Qué.)	03/09/2002
410665-2	BETTER SLEEP COUNCIL CANADA CONSEIL DU SOMMEIL CANADA	Toronto, Ont.	12/09/2002
410192-8	BFM (KITCHENER) ENTERPRISES SOCIETY	Chilliwack, B.C.	16/08/2002
410193-6	BFM (LETHBRIDGE) ENTERPRISES SOCIETY	Chilliwack, B.C.	16/08/2002
409098-5	CANADA YAN XIN QIGONG FESTIVAL CORPORATION	Ottawa, Ont.	21/06/2002
407664-8	CANADIAN COUNCIL OF MUSIC INDUSTRY ASSOCIATIONS INC.	Regina, Sask.	29/05/2002
396922-3	Centre for International Sustainable Development Law (CISDL) — Centre de droit international du développement durable (CDIDD)	Montréal, Que.	07/11/2001
410346-7	CENTRE ISLAMIQUE COMMUNAUTAIRE CANADIEN (C.I.C.C.) CANADIAN ISLAMIC COMMUNITY CENTRE (C.I.C.C.)	Montréal (Qué.)	16/08/2002
410507-9	CONDOR Medical Implementation	Ottawa, Ont.	23/08/2002
410282-7	float-flying-club.com	Port Loring, Ont.	22/08/2002
410008-5	FLOOR BALL FEDERATION OF CANADA	Winnipeg, Man.	31/07/2002
410139-1	FREEDOM GENERATION MINISTRIES OF CANADA — MINISTÈRES DE LA GÉNÉRATION DE LA LIBERTÉ DU CANADA	Milton, Ont.	09/08/2002
410284-3	GRANDMA & GRANDPAWS RESCUED ANIMAL SHELTER	County of Prince Edward, Ont.	22/08/2002
410426-9	INTERNATIONAL CHRISTIAN MEDICAL & DENTAL ASSOCIATION (CANADA)	Edmonton, Alta.	27/08/2002
410508-7	La Fondation Communautaire de l'Estrie	Sherbrooke (Qué.)	26/08/2002
410270-3	LA FONDATION DU CUC THE CUC FOUNDATION	Ottawa (Ont.)	22/08/2002
407075-5	LA SOCIÉTÉ LITTÉRAIRE DE TOCQUEVILLE	Calgary (Alta.)	02/05/2002
410007-7	LINCOLN ROAD CHAPEL	Regional Municipality of Waterloo, Ont.	31/07/2002
410232-1	MAISON DU SECOND SOUFFLE	Saint-Hubert (Qué.)	20/08/2002
410086-7	OMI Lacombe Canada	Ottawa, Ont.	12/08/2002
410261-4	POWERWALK MINISTRIES	Whitby, Ont.	10/09/2002
410259-2	RAYMOND CHANG FOUNDATION	Toronto, Ont.	21/08/2002
410307-6	SATGURU RAM SINGH SATSANG HOLY ASSEMBLY	Greater Vancouver Regional District, B.C.	22/08/2002
410271-1	S.O.F.T. SELF-LIGATION ORTHOPAEDIC TECHNOLOGIES FOUNDATION	Toronto, Ont.	22/08/2002
410513-3	THE DON AND SHIRLEY GREEN FAMILY CHARITABLE FOUNDATION	Brockville, Ont.	30/08/2002
410258-4	THE INNOCENT YEARS FOUNDATION	Greater Toronto Area, Ont.	21/08/2002

September 26, 2002

Le 26 septembre 2002

ROBERT WEIST
Acting Director
Incorporation and Disclosure
Services Branch
For the Minister of Industry

Le directeur par intérim
Direction des services de constitution
et de diffusion d'information
ROBERT WEIST
Pour le ministre de l'Industrie

[40-1-o]

[40-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

CANADA CORPORATIONS ACT

Supplementary Letters Patent

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of the *Canada Corporations Act*, supplementary letters patent have been issued to:

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES

Lettres patentes supplémentaires

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions de la *Loi sur les corporations canadiennes*, des lettres patentes supplémentaires ont été émises en faveur de :

File No. N° de dossier	Company Name Nom de la compagnie	Date of S.L.P. Date de la L.P.S.
346911-5	HONG KONG VETERANS COMMEMORATIVE ASSOCIATION	12/06/2002
357315-0	INTERNATIONAL SOCIETY FOR ECOSYSTEM HEALTH	19/08/2002
385915-1	PARTNERSHIP FOR A DRUG-FREE CANADA INC.	27/08/2002
385869-3	PARYA TRILLIUM FOUNDATION	13/08/2002
343923-2	THE WOLSELEY FOUNDATION	09/07/2002
362837-0	VIRGIN OF FATIMA ASSOCIATION INC. ASSOCIATION VIERGE DE FATIMA INC.	14/08/2002

September 26, 2002

Le 26 septembre 2002

ROBERT WEIST
Acting Director
Incorporation and Disclosure
Services Branch
For the Minister of Industry

Le directeur par intérim
Direction des services de constitution
et de diffusion d'information
ROBERT WEIST

Pour le ministre de l'Industrie

[40-1-o]

[40-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY**MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**

CANADA CORPORATIONS ACT

LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES

*Supplementary Letters Patent — Name Change**Lettres patentes supplémentaires — Changement de nom*

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of the *Canada Corporations Act*, supplementary letters patent have been issued to:

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions de la *Loi sur les corporations canadiennes*, des lettres patentes supplémentaires ont été émises en faveur de :

File No. N° de dossier	Old Company Name Ancien nom de la compagnie	New Company Name Nouveau nom de la compagnie	Date of S.L.P. Date de la L.P.S.
395684-9	ANXIETY ASSOCIATION OF CANADA / ASSOCIATION CANADIENNE DE L'ANXIÉTÉ	Anxiety Disorders Association of Canada / Association Canadienne des Troubles Anxieux	26/08/2002
324609-4	Canadian Banking Ombudsman Inc. / Ombudsman bancaire canadien inc.	Ombudsman for Banking Services and Investments Ombudsman des services bancaires et d'investissement	23/09/2002
343826-1	Caribbean Self-Reliance Internationale	CARIBBEAN AND AFRICAN SELF-RELIANCE INTERNATIONAL	25/07/2002
267522-6	COMMUNITY AIDS TREATMENT INFORMATION EXCHANGE / RESEAU COMMUNAUTAIRE D'INFO-TRAITEMENTS SIDA	Canadian AIDS Treatment Information Exchange	13/08/2002
092709-1	COUNCIL OF CANADIAN BUILDING OFFICIALS ASSOCIATIONS CONSEIL DES ASSOCIATIONS CANADIENNES DES OFFICIERS EN BATIMENTS	ALLIANCE OF CANADIAN BUILDING OFFICIALS' ASSOCIATIONS.	07/06/2002
291356-9	HARBOUR AUTHORITY OF BRILLIANT COVE AND ST-GEORGES-DE-MALBAIE	ADMINISTRATON PORTUAIRE DE L'ANSE À BRILLANT ET ST-GEORGES DE MALBAIE HARBOUR AUTHORITY OF BRILLIANT COVE AND ST-GEORGES DE MALBAIE	20/08/2002
343923-2	THE WOLSELEY FOUNDATION	The Ralph M. Barford Foundation	09/07/2002
364024-8	THE LEARNING CENTRE FOR CHILDREN WITH AUTISM	Beecroft Learning Centre	27/08/2002

September 26, 2002

Le 26 septembre 2002

ROBERT WEIST
Acting Director
Incorporation and Disclosure
Services Branch
For the Minister of Industry

Le directeur par intérim
Direction des services de constitution
et de diffusion d'information
ROBERT WEIST

Pour le ministre de l'Industrie

[40-1-o]

[40-1-o]

BANK OF CANADA

Balance Sheet as at September 18, 2002

ASSETS		LIABILITIES	
1.	Gold coin and bullion	1.	Capital paid up..... \$ 5,000,000
2.	Deposits in foreign currencies:	2.	Rest fund
	(a) U.S. Dollars \$ 326,883,253		25,000,000
	(b) Other currencies 5,794,788	3.	Notes in circulation..... 38,610,094,129
	Total \$ 332,678,041	4.	Deposits:
3.	Advances to:	(a)	Government of
	(a) Government of Canada.....		Canada..... \$ 1,988,521,823
	(b) Provincial Governments ...	(b)	Provincial
	(c) Members of the Canadian		Governments
	Payments Association..... 574,913,926	(c)	Banks..... 532,516,085
	Total 574,913,926	(d)	Other members of the
4.	Investments	(e)	Canadian Payments
	(At amortized values):		Association..... 90,778,159
	(a) Treasury Bills of		Other..... 278,623,535
	Canada 13,561,486,608		Total..... 2,890,439,602
	(b) Other securities issued or	5.	Liabilities in foreign currencies:
	guaranteed by Canada	(a)	To Government of
	maturing within three		Canada 161,036,809
	years..... 8,988,837,523	(b)	To others.....
	(c) Other securities issued or		Total..... 161,036,809
	guaranteed by Canada	6.	All other liabilities
	not maturing within three		312,495,554
	years..... 17,962,228,997		
	(d) Securities issued or		
	guaranteed by a province		
	of Canada		
	(e) Other Bills.....		
	(f) Other investments..... 2,633,197		
	Total 40,515,186,325		
5.	Bank premises		
	140,535,035		
6.	All other assets		
	440,752,767		
	Total \$ 42,004,066,094		
		Total..... \$ 42,004,066,094	

NOTES**MATURITY DISTRIBUTION OF INVESTMENTS IN SECURITIES ISSUED OR GUARANTEED BY CANADA NOT MATURING WITHIN 3 YEARS (ITEM 4(c) OF ABOVE ASSETS):**

(a) Securities maturing in over 3 years but not over 5 years.....	\$ 4,589,853,451
(b) Securities maturing in over 5 years but not over 10 years.....	8,905,768,722
(c) Securities maturing in over 10 years.....	4,466,606,824
	\$ 17,962,228,997

TOTAL VALUE INCLUDED IN ALL OTHER ASSETS RELATED TO SECURITIES PURCHASED UNDER RESALE AGREEMENTS \$

TOTAL VALUE INCLUDED IN ALL OTHER LIABILITIES RELATED TO SECURITIES SOLD UNDER REPURCHASE AGREEMENTS \$

I declare that the foregoing return is correct according to the books of the Bank.

L. RHÉAUME
*Acting Chief Accountant*I declare that the foregoing return is to the best of my knowledge and belief correct, and shows truly and clearly the financial position of the Bank, as required by section 29 of the *Bank of Canada Act*.C. FREEDMAN
Deputy Governor

Ottawa, September 19, 2002

[40-1-o]

BANQUE DU CANADA

Bilan au 18 septembre 2002

ACTIF		PASSIF	
1.	Monnaies et lingots d'or.....	1.	Capital versé..... \$ 5 000 000
2.	Dépôts en devises étrangères :	2.	Fonds de réserve 25 000 000
	a) Devises américaines \$ 326 883 253	3.	Billets en circulation 38 610 094 129
	b) Autres devises 5 794 788	4.	Dépôts :
	Total \$ 332 678 041	a)	Gouvernement du
3.	Avances :		Canada..... \$ 1 988 521 823
	a) Au gouvernement du	b)	Gouvernements
	Canada 13 561 486 608		provinciaux.....
	b) Aux gouvernements	c)	Banques 532 516 085
	provinciaux.....	d)	Autres établissements
	c) Aux établissements membres		membres de
	de l'Association canadienne		l'Association canadienne
	des paiements 574 913 926		des paiements 90 778 159
	Total 574 913 926	e)	Autres dépôts..... 278 623 535
4.	Placements		Total..... 2 890 439 602
	(Valeurs amorties) :	5.	Passif en devises étrangères :
	a) Bons du Trésor du	a)	Au gouvernement du
	Canada 13 561 486 608		Canada..... 161 036 809
	b) Autres valeurs mobilières	b)	À d'autres.....
	émises ou garanties par		Total..... 161 036 809
	le Canada, échéant dans	6.	Divers..... 312 495 554
	les trois ans..... 8 988 837 523		Total..... \$ 42 004 066 094
	c) Autres valeurs mobilières		
	émises ou garanties par		
	le Canada, n'échéant pas		
	dans les trois ans..... 17 962 228 997		
	d) Valeurs mobilières		
	émises ou garanties par		
	une province.....		
	e) Autres bons.....		
	f) Autres placements..... 2 633 197		
	Total 40 515 186 325		
5.	Locaux de la Banque 140 535 035		
6.	Divers 440 752 767		
	Total \$ 42 004 066 094		

NOTES COMPLÉMENTAIRES

RÉPARTITION, SELON L'ÉCHÉANCE, DES PLACEMENTS EN VALEURS MOBILIÈRES ÉMISES OU GARANTIES PAR LE CANADA, N'ÉCHÉANT PAS DANS LES TROIS ANS (POSTE 4c) DE L'ACTIF CI-DESSUS) :

a) Valeurs mobilières arrivant à échéance dans plus de trois ans mais dans au plus cinq ans.....	\$ 4 589 853 451
b) Valeurs mobilières arrivant à échéance dans plus de cinq ans mais dans au plus dix ans.....	8 905 768 722
c) Valeurs mobilières arrivant à échéance dans plus de dix ans.....	4 466 606 824
	\$ 17 962 228 997

ENCOURS TOTAL DES VALEURS MOBILIÈRES ACHETÉES EN VERTU DE PRISES EN PENSION ET COMPRISES DANS LA CATÉGORIE DIVERS DE L'ACTIF :

\$

ENCOURS TOTAL DES VALEURS MOBILIÈRES VENDUES EN VERTU DE CESSIONS EN PENSION ET COMPRISES DANS LA CATÉGORIE DIVERS DU PASSIF :

\$

Je déclare que le bilan ci-dessus est exact, au vu des livres de la Banque.

Le comptable en chef suppléant
L. RHÉAUME

Je déclare que le bilan ci-dessus est exact, à ma connaissance, et qu'il montre fidèlement et clairement la situation financière de la Banque, en application de l'article 29 de la Loi sur la Banque du Canada.

Le sous-gouverneur
C. FREEDMAN

Ottawa, le 19 septembre 2002

[40-1-o]

BANK OF CANADA

Balance Sheet as at September 25, 2002

ASSETS		LIABILITIES	
1.	Gold coin and bullion	1.	Capital paid up..... \$ 5,000,000
2.	Deposits in foreign currencies:	2.	Rest fund
	(a) U.S. Dollars \$ 394,496,279		25,000,000
	(b) Other currencies 5,622,833	3.	Notes in circulation..... 38,696,650,123
	Total \$ 400,119,112	4.	Deposits:
3.	Advances to:		(a) Government of
	(a) Government of Canada.....		Canada..... \$ 1,955,865,480
	(b) Provincial Governments ...		(b) Provincial
	(c) Members of the Canadian		Governments
	Payments Association..... 736,869,859		Banks..... 653,691,173
	Total 736,869,859		(d) Other members of the
4.	Investments		Canadian Payments
	(At amortized values):		Association..... 131,511,560
	(a) Treasury Bills of		(e) Other..... 265,496,966
	Canada 13,601,760,328		Total..... 3,006,565,179
	(b) Other securities issued or	5.	Liabilities in foreign currencies:
	guaranteed by Canada		(a) To Government of
	maturing within three		Canada 228,453,160
	years..... 8,988,960,240		(b) To others.....
	(c) Other securities issued or		Total..... 228,453,160
	guaranteed by Canada	6.	All other liabilities 342,969,995
	not maturing within three		
	years..... 17,962,067,204		
	(d) Securities issued or		
	guaranteed by a province		
	of Canada		
	(e) Other Bills.....		
	(f) Other investments..... 2,633,197		
	Total 40,555,420,969		
5.	Bank premises 140,592,974		
6.	All other assets 471,635,543		
	Total \$ 42,304,638,457		
			Total..... \$ 42,304,638,457

NOTES**MATURITY DISTRIBUTION OF INVESTMENTS IN SECURITIES ISSUED OR GUARANTEED BY CANADA NOT MATURING WITHIN 3 YEARS (ITEM 4(c) OF ABOVE ASSETS):**

(a) Securities maturing in over 3 years but not over 5 years.....	\$ 4,589,785,426
(b) Securities maturing in over 5 years but not over 10 years.....	8,905,770,967
(c) Securities maturing in over 10 years.....	4,466,510,811
	\$ 17,962,067,204

TOTAL VALUE INCLUDED IN ALL OTHER ASSETS RELATED TO SECURITIES PURCHASED UNDER RESALE AGREEMENTS \$

TOTAL VALUE INCLUDED IN ALL OTHER LIABILITIES RELATED TO SECURITIES SOLD UNDER REPURCHASE AGREEMENTS \$

I declare that the foregoing return is correct according to the books of the Bank.

L. RHÉAUME
*Acting Chief Accountant*I declare that the foregoing return is to the best of my knowledge and belief correct, and shows truly and clearly the financial position of the Bank, as required by section 29 of the *Bank of Canada Act*.DAVID A. DODGE
Governor

Ottawa, September 26, 2002

[40-1-o]

BANQUE DU CANADA

Bilan au 25 septembre 2002

ACTIF		PASSIF	
1.	Monnaies et lingots d'or.....	1.	Capital versé..... \$ 5 000 000
2.	Dépôts en devises étrangères :	2.	Fonds de réserve 25 000 000
	a) Devises américaines \$ 394 496 279	3.	Billets en circulation 38 696 650 123
	b) Autres devises 5 622 833	4.	Dépôts :
	Total \$ 400 119 112	a)	Gouvernement du
3.	Avances :		Canada..... \$ 1 955 865 480
	a) Au gouvernement du	b)	Gouvernements
	Canada 13 601 760 328		provinciaux.....
	b) Aux gouvernements	c)	Banques 653 691 173
	provinciaux.....	d)	Autres établissements
	c) Aux établissements membres		membres de
	de l'Association canadienne		l'Association canadienne
	des paiements 736 869 859		des paiements 131 511 560
	Total 736 869 859	e)	Autres dépôts..... 265 496 966
4.	Placements		Total..... 3 006 565 179
	(Valeurs amorties) :	5.	Passif en devises étrangères :
	a) Bons du Trésor du	a)	Au gouvernement du
	Canada 13 601 760 328		Canada..... 228 453 160
	b) Autres valeurs mobilières	b)	À d'autres.....
	émises ou garanties par		Total..... 228 453 160
	le Canada, échéant dans	6.	Divers..... 342 969 995
	les trois ans..... 8 988 960 240		Total..... 42 304 638 457
	c) Autres valeurs mobilières		
	émises ou garanties par		
	le Canada, n'échéant pas		
	dans les trois ans..... 17 962 067 204		
	d) Valeurs mobilières		
	émises ou garanties par		
	une province.....		
	e) Autres bons.....		
	f) Autres placements..... 2 633 197		
	Total 40 555 420 969		
5.	Locaux de la Banque 140 592 974		
6.	Divers 471 635 543		
	Total \$ 42 304 638 457		

NOTES COMPLÉMENTAIRES

RÉPARTITION, SELON L'ÉCHÉANCE, DES PLACEMENTS EN VALEURS MOBILIÈRES ÉMISES OU GARANTIES PAR LE CANADA, N'ÉCHÉANT PAS DANS LES TROIS ANS (POSTE 4c) DE L'ACTIF CI-DESSUS) :

a) Valeurs mobilières arrivant à échéance dans plus de trois ans mais dans au plus cinq ans.....	\$ 4 589 785 426
b) Valeurs mobilières arrivant à échéance dans plus de cinq ans mais dans au plus dix ans.....	8 905 770 967
c) Valeurs mobilières arrivant à échéance dans plus de dix ans.....	4 466 510 811
	\$ 17 962 067 204

ENCOURS TOTAL DES VALEURS MOBILIÈRES ACHETÉES EN VERTU DE PRISES EN PENSION ET COMPRISES DANS LA CATÉGORIE DIVERS DE L'ACTIF :

\$

ENCOURS TOTAL DES VALEURS MOBILIÈRES VENDUES EN VERTU DE CESSIONS EN PENSION ET COMPRISES DANS LA CATÉGORIE DIVERS DU PASSIF :

\$

Je déclare que le bilan ci-dessus est exact, au vu des livres de la Banque.

Le comptable en chef suppléant
L. RHÉAUME

Je déclare que le bilan ci-dessus est exact, à ma connaissance, et qu'il montre fidèlement et clairement la situation financière de la Banque, en application de l'article 29 de la Loi sur la Banque du Canada.

Le gouverneur
DAVID A. DODGE

Ottawa, le 26 septembre 2002

[40-1-o]

PARLIAMENT**HOUSE OF COMMONS**

Second Session, Thirty-Seventh Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 of the House of Commons respecting notices of intended applications for private bills:

130. (1) All applications to Parliament for private bills, of any nature whatsoever, shall be advertised by a notice published in the *Canada Gazette*; such notice shall clearly and distinctly state the nature and objects of the application, and shall be signed by or on behalf of the applicants, with the address of the party signing the same; and when the application is for an Act of incorporation, the name of the proposed company shall be stated in the notice. If the works of any company (incorporated, or to be incorporated) are to be declared to be for the general advantage of Canada, such intention shall be specifically mentioned in the notice; and the applicants shall cause a copy of such notice to be sent by registered letter to the clerk of each county or municipality which may be specially affected by the construction or operation of such works, and also to the secretary of the province in which such works are, or may be located. Every such notice sent by registered letter shall be mailed in time to reach its destination not later than two weeks before the consideration of the proposed bill by the committee to which it may be referred; and proof of compliance with this requirement by the applicants shall be established by statutory declaration.

(2) In addition to the notice in the *Canada Gazette* aforesaid, a similar notice shall also be published in some leading newspaper as follows:

(a) when the application is for an Act to incorporate:

(i) a railway or canal company: in the principal city, town or village in each county or district, through which the proposed railway or canal is to be constructed;

(ii) a telegraph or telephone company: in the principal city or town in each province or territory in which the company proposes to operate;

(iii) a company for the construction of any works which in their construction or operation might specially affect the particular locality; or obtaining any exclusive rights or privileges; or for doing any matter or thing which in its operation would affect the rights or property of others: in the particular locality or localities in which the business, rights or property of other persons or corporations may be affected by the proposed Act; and

(iv) a banking company; an insurance company; a trust company; a loan company; or an industrial company without any exclusive powers: in the *Canada Gazette* only.

(b) when the application is for the purpose of amending an existing Act:

(i) for an extension of any line of railway, or of any canal; or for the construction of branches thereto: in the place where the head office of the company is situated, and in the principal city, town or village in each county or district through which such extension or branch is to be constructed;

(ii) for an extension of time for the construction or completion of any line of railway or of any branch or extension thereof, or of any canal, or of any telegraph or telephone line, or of any other works already authorized: at the place where the head office of the company is situated and in the principal city or town of the districts affected; and

PARLEMENT**CHAMBRE DES COMMUNES**

Deuxième session, trente-septième législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'article 130 du Règlement de la Chambre des communes relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé :

130. (1) Toute demande en vue d'un projet de loi privé, de quelque nature qu'il soit, doit être annoncée par avis publié dans la *Gazette du Canada*. Cet avis doit exposer clairement et distinctement la nature et l'objet de la demande; il doit être signé par les requérants ou en leur nom, avec indication de l'adresse des signataires. Si la demande vise une loi de constitution en corporation, l'avis doit mentionner le nom de la compagnie projetée. Si les ouvrages d'une compagnie, qu'elle soit constituée en corporation ou qu'il s'agisse de la constituer en corporation, doivent être reconnus comme étant destinés à profiter au Canada d'une manière générale, l'avis énonce cette intention expressément et les requérants doivent faire parvenir une copie de cet avis, par lettre recommandée, au secrétaire de chaque comté ou municipalité que la construction ou la mise en service de ces ouvrages peut intéresser spécialement, ainsi qu'au secrétaire de la province où ces mêmes ouvrages sont ou pourront être situés. Tout avis ainsi expédié par lettre recommandée doit être mis à la poste assez tôt pour arriver à destination au moins deux semaines avant la prise en considération du projet de loi par le comité auquel il peut être renvoyé. La preuve que les requérants se sont conformés à cette règle s'établit au moyen d'une déclaration statutaire.

(2) Outre l'avis figurant dans la *Gazette du Canada*, il doit en être publié un semblable dans quelque journal important, comme suit :

a) lorsque la demande vise une loi constituant en corporation :

(i) une compagnie de chemin de fer ou de canal, cet avis similaire doit être publié dans la principale cité, ville ou municipalité, de village, de chaque comté ou district que doit traverser le chemin de fer ou le canal projeté;

(ii) une compagnie de télégraphe ou de téléphone, cet avis similaire doit être publié dans la principale cité ou ville de chaque province ou territoire où la compagnie en question se propose d'établir son service;

(iii) une compagnie créée en vue de la construction de tous ouvrages dont l'établissement ou la mise en service pourrait intéresser tout particulièrement une localité quelconque, ou en vue de tous droits ou privilèges exclusifs, ou encore en vue de toute opération qui pourrait concerner les droits ou biens d'autrui, cet avis similaire doit être publié dans les diverses localités où la loi projetée pourrait viser les affaires, droits ou biens d'autres personnes ou compagnies; et

(iv) un établissement bancaire, une compagnie d'assurance, une compagnie de fiducie, une compagnie de prêts, ou une compagnie industrielle non dotée de pouvoirs exclusifs, il suffit d'un avis dans la *Gazette du Canada*.

b) lorsque la demande a pour objet de modifier une loi existante :

(i) en vue du prolongement de tout chemin de fer ou canal ou de la construction d'un embranchement de voie ferrée ou de canal, il est publié un avis à l'endroit où se trouve le siège social de la compagnie et dans la principale cité, ville, municipalité ou village de chaque comté ou district devant être desservi par ce prolongement ou cet embranchement;

(ii) en vue de la prolongation du délai fixé pour la construction ou l'achèvement de toute ligne de chemin de fer, de tout

(iii) for the continuation of a charter or for an extension of the powers of the company (when not involving the granting of any exclusive rights) or for the increase or reduction of the capital stock of any company; or for increasing or altering its bonding or other borrowing powers; or for any amendment which would in any way affect the rights or interests of the shareholders or bondholders or creditors of the company: in the place where the head office of the company is situated or authorized to be.

(c) when the application is for the purpose of obtaining for any person or existing corporation any exclusive rights or privileges or the power to do any matter or thing which in its operation would affect the rights or property of others: in the particular locality or localities in which the business, rights or property of others may be specially affected by the proposed Act.

(3) All such notices, whether inserted in the *Canada Gazette* or in a newspaper, shall be published at least once a week for a period of four consecutive weeks; and when originating in the Province of Quebec or in the Province of Manitoba shall be published in English in an English newspaper and in French in a French newspaper, and in both languages in the *Canada Gazette*, and if there is no newspaper in a locality where a notice is required to be given, such notice shall be given in the next nearest locality wherein a newspaper is published; and proof of the due publication of notice shall be established in each case by statutory declaration; and all such declarations shall be sent to the Clerk of the House endorsed "Private Bill Notice."

For further information, contact the Private Members' Business Office, House of Commons, Centre Block, Room 134-C, Ottawa, Ontario K1A 0A6, (613) 992-6443.

WILLIAM C. CORBETT
Clerk of the House of Commons

embranchement ou prolongement de ligne de chemin de fer, de tout canal, de tout réseau télégraphique ou téléphonique, ou de tout ouvrage déjà autorisé, il est publié un avis à l'endroit où se trouve le siège social de la compagnie et dans la principale cité ou ville de chaque district intéressé; et

(iii) en vue de la continuation d'une charte ou de l'extension des pouvoirs d'une compagnie (quand elle ne comporte pas la concession de droits exclusifs); ou en vue de l'augmentation ou de la réduction du capital-actions d'une compagnie quelconque; ou en vue de l'accroissement ou de la modification de son pouvoir d'émettre des obligations ou de contracter des emprunts d'un autre genre; ou encore en vue de toute modification concernant, de quelque manière, les droits ou intérêts des actionnaires, obligataires ou créanciers de la compagnie, il est publié un avis à l'endroit où est situé le siège social de la compagnie ou à l'endroit où la compagnie est autorisée à établir son siège social.

c) lorsque la demande a pour objet d'obtenir, pour quelque personne ou corporation existante, des droits ou privilèges exclusifs, ou encore le pouvoir d'accomplir une chose dont la mise en œuvre aurait des répercussions sur les droits ou biens d'autrui, il est publié un avis dans les localités où les affaires, les droits ou les biens d'autrui peuvent être spécialement visés par la loi projetée.

(3) Tout avis de ce genre, qu'il soit inséré dans la *Gazette du Canada* ou dans un journal, doit être publié au moins une fois par semaine durant une période de quatre semaines consécutives. Lorsque la demande prend naissance dans la province de Québec ou dans la province du Manitoba, l'avis doit être publié en anglais dans un journal anglais et en français dans un journal français, ainsi qu'en anglais et en français dans la *Gazette du Canada*. S'il n'y a pas de journal dans la localité où il faut annoncer ladite demande, l'avis doit être publié à l'endroit le plus rapproché où l'on imprime un journal. La preuve que l'avis en question a été dûment publié s'établit, dans chaque cas, par voie de déclaration statutaire. Toute déclaration de cette nature doit être envoyée au Greffier de la Chambre et porter à l'endos l'indication: « Avis de projet de loi privé ».

Pour obtenir d'autres renseignements, prière de communiquer avec le Bureau des affaires émanant des députés, Chambre des communes, Édifice du Centre, Pièce 134-C, Ottawa (Ontario) K1A 0A6, (613) 992-6443.

Le greffier de la Chambre des communes
WILLIAM C. CORBETT

COMMISSIONS**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The following notices are abridged versions of the Commission's original notices bearing the same number. The original notices contain a more detailed outline of the applications, including additional locations and addresses where the complete files may be examined. The relevant material, including the notices and applications, is available for viewing during normal business hours at the following offices of the Commission:

- Central Building, Les Terrasses de la Chaudière, Room G-5, 1 Promenade du Portage, Hull, Quebec K1A 0N2, (819) 997-2429 (Telephone), 994-0423 (TDD), (819) 994-0218 (Facsimile);
- Bank of Commerce Building, Suite 1007, 1809 Barrington Street, Halifax, Nova Scotia B3J 3K8, (902) 426-7997 (Telephone), 426-6997 (TDD), (902) 426-2721 (Facsimile);
- Kensington Building, Suite 1810, 275 Portage Avenue, Winnipeg, Manitoba R3B 2B3, (204) 983-6306 (Telephone), 983-8274 (TDD), (204) 983-6317 (Facsimile);
- 530-580 Hornby Street, Vancouver, British Columbia V6C 3B6, (604) 666-2111 (Telephone), 666-0778 (TDD), (604) 666-8322 (Facsimile);
- C.R.T.C. Documentation Centre, 405 De Maisonneuve Boulevard E, 2nd Floor, Suite B2300, Montréal, Quebec H2L 4J5, (514) 283-6607 (Telephone), 283-8316 (TDD), (514) 283-3689 (Facsimile);
- C.R.T.C. Documentation Centre, 55 St. Clair Avenue E, Suite 624, Toronto, Ontario M4T 1M2, (416) 952-9096 (Telephone), (416) 954-6343 (Facsimile);
- C.R.T.C. Documentation Centre, Cornwall Professional Building, Room 103, 2125 11th Avenue, Regina, Saskatchewan S4P 3X3, (306) 780-3422 (Telephone), (306) 780-3319 (Facsimile);
- C.R.T.C. Documentation Centre, 10405 Jasper Avenue, Suite 520, Edmonton, Alberta T5J 3N4, (780) 495-3224 (Telephone), (780) 495-3214 (Facsimile).

Interventions must be filed with the Secretary General, Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, Ottawa, Ontario K1A 0N2, together with proof that a true copy of the intervention has been served upon the applicant, on or before the deadline given in the notice.

Secretary General

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC NOTICE 2002-55

The Commission has received the following applications:

1. Canadian Broadcasting Corporation
Ville-Marie, Quebec
To amend the licence of the radiocommunication distribution undertaking serving Témiscaming, Quebec.
2. Saskatchewan Telecommunications (SaskTel)
Regina, Saskatoon, etc., Saskatchewan

COMMISSIONS**CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**

AVIS AUX INTÉRESSÉS

Les avis qui suivent sont des versions abrégées des avis originaux du Conseil portant le même numéro. Les avis originaux contiennent une description plus détaillée de chacune des demandes, y compris les lieux et adresses où l'on peut consulter les dossiers complets. Tous les documents afférents, y compris les avis et les demandes, sont disponibles pour examen durant les heures normales d'affaires aux bureaux suivants du Conseil :

- Édifice central, Les Terrasses de la Chaudière, Pièce G5, 1, promenade du Portage, Hull (Québec) K1A 0N2, (819) 997-2429 (téléphone), 994-0423 (ATS), (819) 994-0218 (télécopieur);
- Édifice de la Banque de Commerce, Pièce 1007, 1809, rue Barrington, Halifax (Nouvelle-Écosse) B3J 3K8, (902) 426-7997 (téléphone), 426-6997 (ATS), (902) 426-2721 (télécopieur);
- Édifice Kensington, Pièce 1810, 275, avenue Portage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2B3, (204) 983-6306 (téléphone), 983-8274 (ATS), (204) 983-6317 (télécopieur);
- 580, rue Hornby, Bureau 530, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3B6, (604) 666-2111 (téléphone), 666-0778 (ATS), (604) 666-8322 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., 405, boulevard de Maisonneuve Est, 2^e étage, Bureau B2300, Montréal (Québec) H2L 4J5, (514) 283-6607 (téléphone), 283-8316 (ATS), (514) 283-3689 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., 55, avenue St. Clair Est, Bureau 624, Toronto (Ontario) M4T 1M2, (416) 952-9096 (téléphone), (416) 954-6343 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., Édifice Cornwall Professional, Pièce 103, 2125, 11^e Avenue, Regina (Saskatchewan) S4P 3X3, (306) 780-3422 (téléphone), (306) 780-3319 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., 10405, avenue Jasper, Bureau 520, Edmonton (Alberta) T5J 3N4, (780) 495-3224 (téléphone), (780) 495-3214 (télécopieur).

Les interventions doivent parvenir au Secrétaire général, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, Ottawa (Ontario) K1A 0N2, avec preuve qu'une copie conforme a été envoyée à la requérante, avant la date limite d'intervention mentionnée dans l'avis.

Secrétaire général

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS PUBLIC 2002-55

Le Conseil a été saisi des demandes suivantes :

1. Société Radio-Canada
Ville-Marie (Québec)
En vue de modifier la licence de l'entreprise de distribution de radiocommunication desservant Témiscaming (Québec).
2. Saskatchewan Telecommunications (SaskTel)
Regina, Saskatoon, etc. (Saskatchewan)

To amend the licence of its cable system serving the locations mentioned in the public notice.

Deadline for intervention: October 31, 2002

September 26, 2002

[40-1-o]

En vue de modifier la licence de son entreprise de câble desservant les endroits mentionnés dans l'avis public.

Date limite d'intervention : le 31 octobre 2002

Le 26 septembre 2002

[40-1-o]

NAFTA SECRETARIAT

REQUEST FOR PANEL REVIEW

Carbon and Certain Alloy Steel Wire Rod from Canada

Notice is hereby given, in accordance with the *Special Import Measures Act* (as amended by the *North American Free Trade Agreement Implementation Act*), that on September 19, 2002, a first Request for Panel Review of the Final Affirmative Countervailing Duty Determination made by the United States Department of Commerce, International Trade Administration, respecting carbon and certain alloy steel wire rod from Canada, was filed by counsel for Ispat Sidbec Inc. with the United States Section of the NAFTA Secretariat, pursuant to Article 1904 of the North American Free Trade Agreement. An additional Request for Panel Review was filed by counsel for the Gouvernement du Québec.

The final determination was published in the *Federal Register*, on August 30, 2002 [67 Fed. Reg. 55813].

The panel review will be conducted in accordance with the *NAFTA Article 1904 Panel Rules*. Subrule 35(1)(c) of the above-mentioned Rules provides that:

- (i) a Party or interested person may challenge the final determination in whole or in part by filing a Complaint in accordance with rule 39 within 30 days after the filing of the first Request for Panel Review (the deadline for filing a Complaint is October 21, 2002);
- (ii) a Party, an investigating authority or other interested person who does not file a Complaint but who intends to participate in the panel review shall file a Notice of Appearance in accordance with rule 40 within 45 days after the filing of the first Request for Panel Review (the deadline for filing a Notice of Appearance is November 4, 2002);
- (iii) the panel review shall be limited to the allegations of error of fact or law, including challenges to the jurisdiction of the investigating authority, that are set out in the Complaints filed in the panel review and to the procedural and substantive defenses raised in the panel review.

Notices of Appearance and Complaints pertaining to the present panel review, USA-CDA-2002-1904-08, should be filed with the United States Secretary at the NAFTA Secretariat, U.S. Section, Commerce Building, Suite 2061, 14th Street and Constitution Avenue N.W., Washington, DC 20230, United States.

Explanatory Note

Chapter 19 of the North American Free Trade Agreement establishes a procedure for replacing domestic judicial review of determinations in anti-dumping and countervailing duty panel reviews involving imports from a NAFTA country with review by binational panels.

SECRETARIAT DE L'ALÉNA

DEMANDE DE RÉVISION PAR UN GROUPE SPÉCIAL

Fils machine en acier au carbone et certains fils machine en acier allié du Canada

Avis est donné par les présentes, conformément à la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (modifiée par la *Loi de mise en œuvre de l'Accord de libre-échange nord-américain*), que le 19 septembre 2002, une première demande de révision par un groupe spécial de la décision définitive positive en matière de droits compensateurs rendue par le Department of Commerce, International Trade Administration, au sujet de fils machine en acier au carbone et certains fils machine en acier allié du Canada, a été déposée par l'avocat représentant Ispat Sidbec Inc. auprès de la section des États-Unis du Secrétariat de l'ALÉNA, conformément à l'article 1904 de l'Accord de libre-échange nord-américain. Une demande additionnelle de révision a été déposée par l'avocat représentant le gouvernement du Québec.

La décision définitive a été publiée dans le *Federal Register* le 30 août 2002 [67 Fed. Reg. 55813].

La révision par un groupe spécial sera effectuée conformément aux *Règles des groupes spéciaux (article 1904 — ALÉNA)*. L'alinéa 35(1)c) des règles susmentionnées prévoit :

- (i) qu'une Partie ou une personne intéressée peut s'opposer à tout ou partie de la décision définitive en déposant une plainte, conformément à la règle 39, dans les 30 jours suivant le dépôt de la première demande de révision par un groupe spécial (le 21 octobre 2002 constitue la date limite pour déposer une plainte);
- (ii) qu'une Partie, l'autorité chargée de l'enquête ou une autre personne intéressée qui ne dépose pas de plainte mais qui entend participer à la révision par un groupe spécial doit déposer un avis de comparution, conformément à la règle 40, dans les 45 jours suivant le dépôt de la première demande de révision par un groupe spécial (le 4 novembre 2002 constitue la date limite pour déposer un avis de comparution);
- (iii) que la révision par un groupe spécial se limite aux erreurs de fait ou de droit, y compris toute contestation de la compétence de l'autorité chargée de l'enquête, invoquées dans les plaintes déposées dans le cadre de la révision ainsi qu'aux questions de procédure ou de fond soulevées en défense au cours de la révision.

Les avis de comparution et les plaintes dans la présente demande de révision, USA-CDA-2002-1904-08, doivent être déposés auprès de la secrétaire des États-Unis à l'adresse suivante : NAFTA Secretariat, U.S. Section, Commerce Building, Suite 2061, 14th Street and Constitution Avenue N.W., Washington, DC 20230, États-Unis.

Note explicative

Le chapitre 19 de l'Accord de libre-échange nord-américain substitue à l'examen judiciaire national des décisions rendues en matière de droits antidumping et compensateurs touchant les produits importés du territoire d'un pays de l'ALÉNA, une procédure de révision par des groupes spéciaux binationaux.

These panels are established, when a Request for Panel Review is received by the NAFTA Secretariat, to act in place of national courts to expeditiously review final determinations to determine whether they are in accordance with the anti-dumping or countervailing duty law of the country that made the determination.

Under Article 1904 of the North American Free Trade Agreement which came into force on January 1, 1994, the Government of Canada, the Government of the United States and the Government of Mexico established the *NAFTA Article 1904 Panel Rules*. These Rules were published in the *Canada Gazette*, Part I, on January 1, 1994.

Requests for information concerning the present notice, or concerning the *NAFTA Article 1904 Panel Rules*, should be addressed to the Canadian Secretary, NAFTA Secretariat, Canadian Section, 90 Sparks Street, Suite 705, Ottawa, Ontario K1P 5B4, (613) 992-9388.

FRANÇOY RAYNAULD
Canadian Secretary

[40-1-o]

De tels groupes spéciaux sont formés lorsqu'une demande de révision par un groupe spécial est reçue au Secrétariat de l'ALÉNA. Ils tiennent lieu d'un tribunal national et examinent, dans les meilleurs délais, la décision définitive afin de déterminer si elle est conforme à la législation sur les droits antidumping ou compensateurs du pays où elle a été rendue.

Conformément à l'article 1904 de l'Accord de libre-échange nord-américain entré en vigueur le 1^{er} janvier 1994, le gouvernement du Canada, le gouvernement des États-Unis et le gouvernement du Mexique ont établi les *Règles des groupes spéciaux (article 1904 — ALÉNA)*. Ces règles ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 1^{er} janvier 1994.

Toutes demandes de renseignements, concernant le présent avis ou les *Règles des groupes spéciaux (article 1904 — ALÉNA)*, doivent être adressées au Secrétaire canadien, Secrétariat de l'ALÉNA, Section canadienne, 90, rue Sparks, Pièce 705, Ottawa (Ontario) K1P 5B4, (613) 992-9388.

Le secrétaire canadien
FRANÇOY RAYNAULD

[40-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**BANK OF MONTREAL****DOCUMENT DEPOSITED**

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on August 23, 2002, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Release and Discharge of security interests granted by the Bank of Montreal in favour of National Steel Car Limited, dated August 15, 2002.

September 15, 2002

FASKEN MARTINEAU DuMOULIN LLP
Barristers and Solicitors

[40-1-o]

AVIS DIVERS**BANQUE DE MONTRÉAL****DÉPÔT DE DOCUMENT**

Avis est par les présentes donné que, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, le 23 août 2002 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Décharge de divers contrats de garantie en date du 15 août 2002 accordée par la Banque de Montréal à la Wagon d'Acier National Limitée.

Le 15 septembre 2002

Les conseillers juridiques
FASKEN MARTINEAU DuMOULIN s.r.l.

[40-1-o]

THE BANK OF NOVA SCOTIA**DOCUMENT DEPOSITED**

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on August 23, 2002, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Release and Discharge of security interests granted by The Bank of Nova Scotia in favour of National Steel Car Limited, dated August 15, 2002.

September 15, 2002

FASKEN MARTINEAU DuMOULIN LLP
Barristers and Solicitors

[40-1-o]

LA BANQUE DE NOUVELLE-ÉCOSSE**DÉPÔT DE DOCUMENT**

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 23 août 2002 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Décharge de divers contrats de garantie en date du 15 août 2002 accordée par La Banque de Nouvelle-Écosse à la Wagon d'Acier National Limitée.

Le 15 septembre 2002

Les conseillers juridiques
FASKEN MARTINEAU DuMOULIN s.r.l.

[40-1-o]

THE CANADA LIFE ASSURANCE COMPANY**CNA LIFE INSURANCE COMPANY OF CANADA****ASSUMPTION REINSURANCE AGREEMENT**

Notice is hereby given pursuant to section 254 of the *Insurance Companies Act* (Canada) that The Canada Life Assurance Company ("Canada Life") and CNA Life Insurance Company of Canada ("CNA LOC") intend to make application to the Minister of Finance on or after October 14, 2002, in accordance with the provisions of the *Insurance Companies Act* (Canada) for the Minister's approval to enter into an assumption reinsurance agreement between them in respect of a proposed transaction whereby Canada Life will acquire all of the insurance policies of CNA LOC.

A copy of the assumption reinsurance agreement and the report of the independent actuary thereon will be available for inspection by the shareholders, policyholders and members of Canada Life and CNA LOC during regular business hours at the head office of Canada Life at 330 University Avenue, Toronto, Ontario M5G 1R8, and at the head office of CNA LOC at 40 Weber Street E, 7th Floor, Kitchener, Ontario N2H 6R3, for a period of 30 days following publication of this notice.

LA COMPAGNIE D'ASSURANCE DU CANADA SUR LA VIE**CNA DU CANADA, COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE****CONVENTION DE RÉASSURANCE DE PRISE EN CHARGE**

Avis est donné par les présentes, aux termes de l'article 254 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), que La Compagnie d'Assurance du Canada sur la vie (« Canada-Vie ») et la CNA du Canada, compagnie d'assurance sur la vie (« CNALOC ») entendent faire une demande au ministre des Finances le 14 octobre 2002 ou après cette date, conformément aux dispositions de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), pour l'approbation par le ministre d'une convention de réassurance de prise en charge entre elles dans le cadre d'une opération proposée selon laquelle la Canada-Vie acquerra toutes les polices d'assurance de la CNALOC.

Les actionnaires, les titulaires de police et les membres de la Canada-Vie et de la CNALOC pourront consulter un exemplaire de la convention de réassurance de prise en charge et du rapport de l'actuaire indépendant sur ladite convention pendant les heures normales de bureau, au siège social de la Canada-Vie situé au 330, avenue University, Toronto (Ontario) M5G 1R8, et au siège social de la CNALOC situé au 40, rue Weber Est, 7^e étage, Kitchener (Ontario) N2H 6R3, pendant une période de 30 jours suivant la publication du présent avis.

Any shareholder or policyholder who wishes to obtain a copy of the assumption reinsurance agreement and the independent actuary's report may do so in writing to the Secretary, The Canada Life Assurance Company, 330 University Avenue, Toronto, Ontario M5G 1R8, or to the President, CNA Life Insurance Company of Canada, 40 Weber Street E, 7th Floor, Kitchener, Ontario N2H 6R3.

Toronto, September 14, 2002

THE CANADA LIFE ASSURANCE COMPANY
CNA LIFE INSURANCE COMPANY OF CANADA

[37-4-o]

Tout actionnaire ou titulaire de police qui désire obtenir un exemplaire de la convention de réassurance de prise en charge ainsi que du rapport de l'actuaire indépendant peut le faire en écrivant au Secrétaire, La Compagnie d'Assurance du Canada sur la Vie, 330, avenue University, Toronto (Ontario) M5G 1R8, ou au Président, CNA du Canada, compagnie d'assurance sur la vie, 40, rue Weber Est, 7^e étage, Kitchener (Ontario) N2H 6R3.

Toronto, le 14 septembre 2002

LA COMPAGNIE D'ASSURANCE DU CANADA
SUR LA VIE
CNA DU CANADA, COMPAGNIE D'ASSURANCE
SUR LA VIE

[37-4-o]

CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY

DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on September 16, 2002, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Memorandum of Termination of Conditional Sale Agreement and Release of Security Interest dated as of August 28, 2002, by and among Sun Life Assurance Company of Canada, Clarica Life Insurance Company and Canadian National Railway Company.

September 26, 2002

MCCARTHY TÉTRAULT LLP
Solicitors

[40-1-o]

CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY

DÉPÔT DE DOCUMENT

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 16 septembre 2002 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Résumé de cession du contrat de vente conditionnelle et quittance de la garantie en date du 28 août 2002 par et entre la Sun Life Assurance Company of Canada, la Clarica Life Insurance Company et la Canadian National Railway Company.

Le 26 septembre 2002

Les conseillers juridiques
MCCARTHY TÉTRAULT s.r.l.

[40-1-o]

THE COUNTY OF GRANDE PRAIRIE, NO. 1

PLANS DEPOSITED

The County of Grande Prairie, No. 1, hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the County of Grande Prairie, No. 1, has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, at Edmonton, Alberta, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Northern Alberta, at Edmonton, Alberta under deposit number 022 5744, a description of the site and plans of the proposed repair project for the bridge over Diamond Dick Creek, on a local road southwest of Beaverlodge, located at WNW-08-70-11-W6M.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation or on the environment should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Regional Director, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1.

Sherwood Park, September 24, 2002

MPA ENGINEERING LTD.

[40-1-o]

THE COUNTY OF GRANDE PRAIRIE, NO. 1

DÉPÔT DE PLANS

The County of Grande Prairie, No. 1, donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. The County of Grande Prairie, No. 1, a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, à Edmonton (Alberta), et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Northern Alberta, à Edmonton (Alberta), sous le numéro de dépôt 022 5744, une description de l'emplacement et les plans des travaux de réfection que l'on propose d'effectuer à un pont au-dessus du ruisseau Diamond Dick, sur le chemin local au sud-ouest de Beaverlodge, aux coordonnées ouest-nord-ouest 08-70-11, à l'ouest du 6^e méridien.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime ou sur l'environnement doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Directeur régional, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 201, rue Front Nord, Bureau 703, Sarnia (Ontario) N7T 8B1.

Sherwood Park, le 24 septembre 2002

MPA ENGINEERING LTD.

[40-1]

MANITOBA TRANSPORTATION AND GOVERNMENT SERVICES**PLANS DEPOSITED**

Manitoba Transportation and Government Services hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Manitoba Transportation and Government Services has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Dauphin Land Titles Office, under Railway Deposit No. R1094, Registration No. 1027590, a description of the site and plans of a bridge where Provincial Trunk Highway No. 10 crosses the East Favel River, North of Section 13-36-26W, in the Rural Municipality of Minitonas in Manitoba.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Regional Director, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1.

Winnipeg, October 5, 2002

MANITOBA TRANSPORTATION
AND GOVERNMENT SERVICES

[40-1-o]

TRANSPORTS ET SERVICES GOUVERNEMENTAUX MANITOBA**DÉPÔT DE PLANS**

Transports et Services gouvernementaux Manitoba donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Transports et Services gouvernementaux Manitoba a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et du registraire de district du Bureau des titres fonciers de Dauphin, sous le numéro de dépôt (chemin de fer) R1094 et sous le numéro d'inscription 1027590, une description de l'emplacement et les plans d'un pont à l'endroit où la route provinciale à grande circulation n° 10 traverse la rivière East Favel, au nord de la section 13-36-26O, dans la municipalité rurale de Minitonas, au Manitoba.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Directeur régional, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 201, rue Front Nord, Bureau 703, Sarnia (Ontario) N7T 8B1.

Winnipeg, le 5 octobre 2002

TRANSPORTS ET SERVICES
GOUVERNEMENTAUX MANITOBA

[40-1-o]

MONTREAL TRUST COMPANY OF CANADA**MONTREAL TRUST COMPANY****LETTERS PATENT OF AMALGAMATION**

Notice is hereby given of the intention of Montreal Trust Company of Canada and Montreal Trust Company, both companies governed by the *Trust and Loan Companies Act*, to apply jointly for letters patent of amalgamation. The resulting company will have the name of Montreal Trust Company of Canada and will remain an indirect wholly-owned subsidiary of The Bank of Nova Scotia.

Toronto, September 21, 2002

MONTREAL TRUST COMPANY OF CANADA
MONTREAL TRUST COMPANY

[38-4-o]

COMPAGNIE MONTRÉAL TRUST DU CANADA**COMPAGNIE MONTRÉAL TRUST****LETTRES PATENTES DE FUSION**

Avis est par les présentes donné que la Compagnie Montréal Trust du Canada et la Compagnie Montréal Trust, toutes deux régies par la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt*, ont l'intention de demander conjointement la délivrance de lettres patentes de fusion. La nouvelle société résultant de cette fusion portera le nom de Compagnie Montréal Trust du Canada et demeurera une filiale indirecte en propriété exclusive de La Banque de Nouvelle-Écosse.

Toronto, le 21 septembre 2002

COMPAGNIE MONTRÉAL TRUST DU CANADA
COMPAGNIE MONTRÉAL TRUST

[38-4-o]

NATIONAL TRUST COMPANY**VICTORIA AND GREY MORTGAGE CORPORATION****LETTERS PATENT OF AMALGAMATION**

Notice is hereby given of the intention of National Trust Company and Victoria and Grey Mortgage Corporation, both companies governed by the *Trust and Loan Companies Act*, to apply jointly for letters patent of amalgamation. The resulting company will have the name of National Trust Company and will remain an indirect wholly-owned subsidiary of The Bank of Nova Scotia.

Toronto, September 21, 2002

NATIONAL TRUST COMPANY
VICTORIA AND GREY MORTGAGE CORPORATION

[38-4-o]

COMPAGNIE TRUST NATIONAL**SOCIÉTÉ D'HYPOTHÈQUES VICTORIA ET GREY****LETTRES PATENTES DE FUSION**

Avis est par les présentes donné que la Compagnie Trust National et la Société d'hypothèques Victoria et Grey, toutes deux régies par la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt*, ont l'intention de demander conjointement la délivrance de lettres patentes de fusion. La nouvelle société résultant de cette fusion portera le nom de Compagnie Trust National et demeurera une filiale indirecte en propriété exclusive de La Banque de Nouvelle-Écosse.

Toronto, le 21 septembre 2002

COMPAGNIE TRUST NATIONAL
SOCIÉTÉ D'HYPOTHÈQUES VICTORIA ET GREY

[38-4-o]

**PRINCE EDWARD ISLAND DEPARTMENT OF
TRANSPORTATION AND PUBLIC WORKS**

PLANS DEPOSITED

The Prince Edward Island Department of Transportation and Public Works hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Prince Edward Island Department of Transportation and Public Works has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Queens County, at 11 Kent Street, Jones Building, Charlottetown, Prince Edward Island, under deposit number 12637, a description of the site and plans of the Mount Stewart Confederation Trail Structure Replacement Project located over the Hillsborough River on the Confederation Trail in Mount Stewart, Queens County, Prince Edward Island.

The project is presently being screened pursuant to the *Canadian Environmental Assessment Act*.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation and on the environment as it relates to areas of federal responsibility should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Regional Superintendent, Navigable Water Protection Division, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, Foot of Parker Street, P.O. Box 1000, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 3Z8.

Charlottetown, October 5, 2002

STEVE MACLEAN
Deputy Minister

[40-1-o]

SPERRY RAIL, INC.

DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on September 12, 2002, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Memorandum of Lease Agreement Equipment Schedule No. 07 dated as of September 5, 2002, between Key Equipment Finance, a division of Key Corporate Capital Inc. and Sperry Rail, Inc.

September 24, 2002

MCCARTHY TÉTRAULT LLP
Solicitors

[40-1-o]

WESTERN FINANCIAL GROUP INC.

LETTERS PATENT

Notice is hereby given that Western Financial Group Inc. intends to file an application with the Superintendent of Financial Institutions under section 22 of the *Bank Act* for letters patent incorporating a Schedule I Bank under the name in English, Bank West, and in French, Banque Ouest or such other name as may be approved.

**PRINCE EDWARD ISLAND DEPARTMENT OF
TRANSPORTATION AND PUBLIC WORKS**

DÉPÔT DE PLANS

Le Prince Edward Island Department of Transportation and Public Works (le ministère des Transports et des Travaux publics de l'Île-du-Prince-Édouard) donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Le Prince Edward Island Department of Transportation and Public Works a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de Queens, situé au 11, rue Kent, Immeuble Jones, Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard), sous le numéro de dépôt 12637, une description de l'emplacement et les plans du projet de remplacement de la structure du Sentier de la Confédération de Mount Stewart située au-dessus de la rivière Hillsborough, comté de Queens (Île-du-Prince-Édouard).

Le projet fait présentement l'objet d'un examen préalable en conformité avec la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime en ce qui a trait aux compétences fédérales doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Surintendant régional, Division de la protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, Rue Parker, Case postale 1000, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 3Z8.

Charlottetown, le 5 octobre 2002

Le sous-ministre
STEVE MACLEAN

[40-1-o]

SPERRY RAIL, INC.

DÉPÔT DE DOCUMENT

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 12 septembre 2002 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Résumé de l'annexe n° 7 au contrat de location d'équipement en date du 5 septembre 2002 entre la Key Equipment Finance, une filiale de la Key Corporate Capital Inc., et la Sperry Rail, Inc.

Le 24 septembre 2002

Les conseillers juridiques
MCCARTHY TÉTRAULT s.r.l.

[40-1-o]

WESTERN FINANCIAL GROUP INC.

LETTRES PATENTES

Avis est par les présentes donné que Western Financial Group Inc. a l'intention de déposer une demande auprès du Surintendant des institutions financières en vertu de l'article 22 de la *Loi sur les banques* pour l'obtention de lettres patentes en vue de la constitution d'une banque de l'annexe I sous le nom Bank West en anglais et Banque Ouest en français ou tel autre nom qui pourrait être approuvé.

Any person who objects to the proposed incorporation may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, Registrations and Approvals Division, 255 Albert Street, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before November 11, 2002.

High River, September 21, 2002

FASKEN MARTINEAU DuMOULIN LLP
Barristers and Solicitors

[38-4-o]

Toute personne qui s'oppose à la constitution prévue peut notifier son objection par écrit en l'adressant au Bureau du surintendant des institutions financières, Division de l'agrément et des approbations, 255, rue Albert, 15^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 11 novembre 2002.

High River, le 21 septembre 2002

Les avocats
FASKEN MARTINEAU DuMOULIN s.r.l.

[38-4-o]

PROPOSED REGULATIONS**RÈGLEMENTS PROJETÉS***Table of Contents**Table des matières*

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Health, Dept. of		Santé, min. de la	
Regulations Amending the Medical Devices Regulations (1293 — Quality systems)	3021	Règlement modifiant le Règlement sur les instruments médicaux (1293 — systèmes qualité)	3021
National Farm Products Council		Conseil national des produits agricoles	
Saskatchewan Canola Order	3029	Décret sur le colza de la Saskatchewan	3029
Solicitor General, Dept. of the		Solliciteur général, min. du	
Regulations Amending the DNA Identification Regulations	3032	Règlement modifiant le Règlement sur l'identification par les empreintes génétiques	3032
Transport, Dept. of		Transports, min. des	
Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part III)	3036	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie III)	3036
Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII)	3040	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII)	3040
Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII)	3044	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII)	3044
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Rear Impact Guard)	3068	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (dispositif de protection arrière)	3068
Treasury Board Secretariat		Secrétariat du Conseil du Trésor	
Regulations Amending the Public Service Superannuation Regulations (Election to Pay for Transfer Value Service)	3089	Règlement modifiant le Règlement sur la pension de la fonction publique (choix d'une période de service achetable)	3089
Regulations Amending the Retirement Compensation Arrangements Regulations, No. 1	3095	Règlement modifiant le Règlement n° 1 sur le régime compensatoire	3095

Regulations Amending the Medical Devices Regulations (1293 — Quality systems)

Statutory Authority

Food and Drugs Act

Sponsoring Department

Department of Health

Règlement modifiant le Règlement sur les instruments médicaux (1293 — systèmes qualité)

Fondement législatif

Loi sur les aliments et drogues

Ministère responsable

Ministère de la Santé

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

These proposed amendments pertain to the quality system requirements contained in sections 32 and 43 of the *Medical Devices Regulations*.

The *Medical Devices Regulations* were promulgated in July 1998. Because of the complexity and magnitude of the work that needed to be done to implement some of the requirements of the Regulations, Part 5 of the *Medical Devices Regulations* contained transitional provisions and delayed the coming into force dates of certain requirements including quality systems requirements which were delayed to July 1, 2001. As July 1, 2001, approached, Health Canada decided that more time was needed to prepare for the implementation of the quality system requirements and requested an amendment to delay the coming into force date of the requirements to January 1, 2003. Health Canada anticipated that the 18-month period between July 1, 2001, and January 1, 2003, would serve as a transition phase whereby manufacturers of Class II, III and IV devices would have an opportunity to increase their ability to comply with the *Medical Devices Regulations* by January 1, 2003. Health Canada also saw the 18-month period as an opportunity for manufacturers of Class II, III and IV devices to voluntarily submit valid ISO 13485 or ISO 13488 quality management system certificates to Health Canada before such certificates become mandatory under the Regulations on January 1, 2003. Information was set out in a guidance document titled "Voluntary Implementation Phase" (VIP) which was published on the Health Canada Web site August 24, 2001.

Under the quality system requirements of the *Medical Devices Regulations*, manufacturers of Class II medical devices must have their devices manufactured in accordance with the National Standard of Canada CAN/CSA-ISO 13488-98, *Quality Systems — Medical devices — Particular requirements for the application of ISO 9002*, as amended from time to time, and manufacturers of Classes III and IV medical devices must have their devices designed and manufactured in accordance with the National Standard of Canada CAN/CSA-ISO 13485-98, *Quality systems — Medical devices — Particular requirements for the application of ISO 9001*, as amended from time to time.

As currently written, the quality system requirements state that a senior official of the manufacturer must submit, with their application for a medical device licence, a written attestation that their device is in compliance with the applicable above-mentioned standard. The *Medical Devices Regulations* further require that the attestation be based on an audit by an organization

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Les modifications proposées concernent les exigences liées aux systèmes qualité définies aux articles 32 et 43 du *Règlement sur les instruments médicaux*.

Le *Règlement sur les instruments médicaux* a été promulgué en juillet 1998. Étant donné la complexité et l'ampleur du travail qui devait être accompli afin de mettre en œuvre certaines des dispositions du Règlement, la partie 5 du *Règlement sur les instruments médicaux* prévoyait des mesures transitoires et retardait l'entrée en vigueur de certaines dispositions, notamment celles visant les systèmes qualité, dont l'entrée en vigueur était prévue pour le 1^{er} juillet 2001. À l'approche de cette date, Santé Canada a décidé que plus de temps était nécessaire pour se préparer à mettre en œuvre les dispositions relatives aux systèmes qualité et a demandé une modification visant à reporter leur entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2003. Santé Canada a considéré que les 18 mois allant du 1^{er} juillet 2001 au 1^{er} janvier 2003 constitueraient une période de transition permettant aux fabricants de matériels de classe II, III ou IV d'accroître leur capacité de se conformer au *Règlement sur les instruments médicaux* avant le 1^{er} janvier 2003. Le Ministère a aussi prévu que cette période de 18 mois donnerait à ces mêmes fabricants l'occasion de présenter volontairement des certificats de système qualité ISO 13485 ou ISO 13488 valides avant que ces certificats ne deviennent obligatoires le 1^{er} janvier 2003, en vertu du Règlement. Des renseignements à ce sujet ont été fournis dans un document d'orientation intitulé « Phase de mise en œuvre volontaire », publié sur le site Web de Santé Canada, le 24 août 2001.

En vertu des exigences liées aux systèmes qualité du *Règlement sur les instruments médicaux*, la fabrication d'instruments médicaux de classe II doit se conformer à la Norme nationale du Canada CAN/CSA-ISO 13488-98, *Systèmes qualité — Dispositifs médicaux — Exigences particulières relatives à l'application de l'ISO 9002*, et à ses modifications successives, et la conception et la fabrication d'instruments médicaux de classes III et IV doit se conformer à la Norme nationale du Canada CAN/CSA-ISO 13485-98, *Systèmes qualité — Dispositifs médicaux — Exigences particulières relatives à l'application de l'ISO 9001*, et à ses modifications successives.

Telles qu'elles sont rédigées, les exigences liées aux systèmes qualité demandent qu'un représentant de la direction du fabricant joigne à sa demande d'homologation pour un instrument médical une déclaration écrite attestant que l'instrument visé par la demande est conforme à la norme applicable susmentionnée. Le *Règlement sur les instruments médicaux* exige en outre que

that performs quality system audits. Presently, the quality system requirements do not apply to those manufacturers who will have device licences prior to January 1, 2003.

These proposed amendments require that:

- the organization that performs the audit of the manufacturer's quality system be a quality system registrar, who is recognized by the Minister of Health as having the necessary training, experience and technical knowledge in the design and manufacture of medical devices and in the effective implementation of quality systems to determine whether a quality system satisfies the applicable standards referred to above, and conducts quality system audits in accordance with the applicable guidelines and practices established by the International Organization for Standardization (ISO);
- the registrar, upon completing a satisfactory quality system audit, issues, to the manufacturer, a quality system certificate, which will be valid for a maximum of three years;
- the manufacturer, when applying for a medical device licence, submit a copy of its quality system certificate to the Minister, to demonstrate that its device is in compliance with the above-stated standards;
- the manufacturer submit a copy of a new quality system certificate before the three-year expiry date of the certificate previously submitted to the Minister;
- the manufacturer submit a copy of a new or modified quality-system certificate within 30 days of its issuance, when one is issued before the expiration date of the one previously submitted to the Minister, for example, addition of a manufacturing site to the original facility scope;
- if a quality system certificate is suspended or cancelled for whatever reason by the registrar who issued it, the registrar notify Health Canada within 15 days of the suspension or cancellation;
- manufacturers who already have medical devices licences on January 1, 2003, submit a quality system certificate for their licenced medical devices before November 2003, as part of their annual update to the documents and information that they supplied with respect to their devices as required under section 43 of the *Medical Devices Regulations*, entitled the "Obligation to Inform" section.

Rationale

In developing the *Medical Devices Regulations*, Health Canada committed to implementing an auditing system whereby audits of manufacturers' quality systems would be conducted to applicable ISO standards, as discussed below, on behalf of Health Canada, by an independent third-party registration organization.

In accordance with the Government of Canada's Regulatory Policy and in an endeavour towards international harmonization, Health Canada has adopted ISO Standards. ISO is a worldwide federation of national standards bodies from some 140 countries (one from each country). It is a non-governmental organization established in 1947. The mission of ISO is to promote the development of standardization and related activities in the world with a view to facilitating the international exchange of goods and services, and developing cooperation in the spheres of intellectual, scientific, technological and economic activity. A member body of ISO is the national body "most representative of

l'attestation ait été délivrée dans le cadre d'un audit réalisé par un organisme qui réalise des audits de systèmes qualité. Actuellement, les exigences concernant les systèmes qualité ne s'appliquent pas aux fabricants qui auront obtenu leur homologation avant le 1^{er} janvier 2003.

Les modifications proposées exigeraient :

- que l'organisme qui réalise l'audit du système qualité du fabricant soit un registraire de systèmes qualité reconnu par le ministre de la Santé comme détenant la formation, l'expérience et la connaissance technique nécessaires en conception et en fabrication d'instruments médicaux, de même qu'en matière de mise en œuvre efficace de systèmes qualité pour déterminer si un système qualité satisfait aux normes applicables susmentionnées, et pour réaliser des audits de systèmes qualité conformément aux lignes directrices et aux pratiques applicables établies par l'Organisation internationale de normalisation (ISO);
- que le registraire, lorsque l'audit qu'il fait du système qualité détermine que ce dernier satisfait aux normes, émette au fabricant un certificat de système qualité valide pour une période maximale de trois ans;
- que le fabricant, lorsqu'il demande une homologation pour un instrument médical, soumette une copie de son certificat de système qualité au ministre afin de démontrer que l'instrument satisfait aux normes applicables susmentionnées;
- que le fabricant soumette une copie d'un nouveau certificat de système qualité avant l'expiration du certificat dont il a précédemment soumis une copie au ministre;
- que le fabricant soumette une copie d'un nouveau certificat ou d'un certificat modifié de système qualité dans les 30 jours suivant sa délivrance lorsqu'un tel certificat lui est délivré avant l'expiration du certificat qu'il a précédemment soumis au ministre, par exemple, dans le cas de l'ajout d'un lieu de fabrication à la liste originale des installations;
- que si le registraire qui a délivré un certificat de système qualité le suspend ou l'annule pour une raison ou une autre, il en avise Santé Canada dans les 15 jours suivant la suspension ou l'annulation;
- que les fabricants, qui détiennent déjà des homologations pour des instruments médicaux le 1^{er} janvier 2003, soumettent avant novembre 2003 un certificat de système qualité pour ces instruments médicaux homologués au moment de la mise à jour annuelle des renseignements et des documents qu'ils fournissent sur leurs instruments médicaux, telle qu'il est exigé par l'article 43 du *Règlement sur les instruments médicaux* intitulé « Obligation d'informer ».

Justification

En élaborant le *Règlement sur les instruments médicaux*, Santé Canada s'est engagé à mettre en œuvre un système d'audit selon lequel un organisme d'enregistrement indépendant auditerait, pour le compte du Ministère, la conformité des systèmes qualité des fabricants aux normes ISO applicables, comme il est expliqué ci-après.

Conformément à la politique de réglementation du gouvernement du Canada et à l'initiative pour l'harmonisation internationale, Santé Canada a adopté les normes ISO. L'ISO est une association internationale qui regroupe des organismes nationaux de normalisation de quelque 140 pays, soit un par pays. Il s'agit d'une organisation non gouvernementale qui a été mise sur pied en 1947. Sa mission consiste à promouvoir à l'échelle mondiale la normalisation et les activités associées à celle-ci en vue de faciliter le commerce international de biens et de services, de même qu'à développer la coopération dans les sphères d'activités intellectuelles, scientifiques, technologiques et économiques. Les

standardization in its country". Only one such body for each country is accepted for membership of ISO. Member bodies are entitled to participate and exercise full voting rights on any technical committee and policy committee of ISO. The Standards Council of Canada (SCC) is the member body representing Canada at ISO. The SCC designated the Canadian Standards Association (CSA) to develop quality system standards for medical devices, i.e. CAN/CSA-ISO 13485-98 and CAN/CSA-ISO 13488-98.

Health Canada considers the ISO standards ISO 13485:1996 and ISO 13488:1996 and the National Standard of Canada standards CAN/CSA ISO 13485-98 and CAN/CSA ISO 13488-98 to be equivalent. Under the proposed registration program, a manufacturer will be issued either a CAN/CSA-ISO 13485-98 or an ISO 13485:1996 quality system certificate, a CAN/CSA-ISO 13488-98 or a ISO 13488:1996 quality system certificate by a registrar who is recognized by the Minister. The proposed amendments would require that a copy of the original quality system certificate replace the manufacturer's written attestation, as an assurance that the medical devices are manufactured and/or designed under a quality system in accordance with the specified standards.

During the development of the new Regulations, Health Canada decided that it was more cost effective to partner with the SCC to develop a third-party registrar programme and to maintain an oversight role when the programme is implemented.

Health Canada developed a policy document called the Canadian Medical Device Conformity Assessment System (CMDCAS) which explains and interprets the regulatory criteria required for a person to be recognized as a registrar. It explains the processes and requirements:

- leading to the recognition of registrars as being competent to perform audits of medical device manufacturers' ISO 13485 or ISO 13488 quality management systems; and
- for carrying out ISO 13485 and ISO 13488 audits of medical device manufacturers by recognized registrars.

The CMDCAS recognition programme is based on a third-party registration organization being qualified by the SCC to the requirements of ISO/IEC Guide 62 as well as Health Canada specified requirements, for example, requirements for auditor competency and training that are based on Global Harmonization Task Force (GHTF) guidance documents.

To assure that the Minister always has a copy of a valid quality system certificate, the proposed amendments require that the manufacturer submit a copy of a new certificate before the expiry date of the certificate previously submitted. Certificates are valid for three years unless there is a modification or some other instance that requires a new certificate to be issued. If the manufacturer is issued a new certificate, they must submit a copy of it within 30 days of its issuance. Examples of changes that would require a new or modified certificate to be issued are as follows:

- name change;
- addition to or deletion of devices from their original product scope;
- change in the classification of the device so that the original quality system requirement no longer applies; or
- addition to or deletion of manufacturing sites from the original facility scope.

organismes membres de l'ISO sont les organismes nationaux « qui représentent le mieux la normalisation dans leur pays ». L'ISO n'accepte qu'un seul organisme par pays. Les organismes membres ont le droit de participer à tout comité technique ou relatif aux politiques de l'ISO et, à ce titre, ont un droit de vote quant aux décisions que prennent ces comités. Le Conseil canadien des normes (CCN) représente le Canada à l'ISO. Le CCN a mandaté la CSA International (l'Association canadienne de normalisation) pour élaborer des normes de systèmes qualité pour les instruments médicaux, à savoir les normes CAN/CSA-ISO 13485-98 et CAN/CSA-ISO 13488-98.

Santé Canada considère comme équivalentes les normes ISO 13485:1996 et ISO 13488:1996 de l'Organisation internationale de normalisation et les normes CAN/CSA ISO 13485-98 et CAN/CSA ISO 13488-98 de Norme nationale du Canada. Dans le cadre du programme d'enregistrement proposé, un fabricant recevra un certificat de système qualité CAN/CSA-ISO 13485-98 ou ISO 13485:1996, ou un certificat de système qualité CAN/CSA-ISO 13488-98 ou ISO 13488:1996 délivré par un registraire reconnu par la ministre. Les modifications proposées remplacent l'attestation écrite du fabricant par une copie du certificat de système qualité original à titre de preuve que les instruments médicaux sont fabriqués et/ou conçus au moyen d'un système qualité conforme aux normes applicables.

Pendant l'élaboration du nouveau règlement, Santé Canada a décidé qu'il était plus efficace et plus économique de s'associer au CCN pour concevoir un programme de registraires indépendants et d'assurer un rôle de supervision lorsque le programme aura été mis en œuvre.

Santé Canada a élaboré une politique intitulée Système canadien d'évaluation de la conformité des instruments médicaux (SCECIM), qui décrit et interprète les critères prévus par le Règlement auxquels une personne doit satisfaire pour être reconnue comme un registraire. Le document explique aussi les processus et les exigences liés à :

- la reconnaissance des registraires comme étant compétents pour auditer la conformité des systèmes qualité de fabricants d'instruments médicaux à la norme ISO 13485 ou ISO 13488;
- l'exécution, par les registraires reconnus, des audits des systèmes qualité de fabricants d'instruments médicaux selon les normes ISO 13485 et ISO 13488.

Le programme de reconnaissance du SCECIM prévoit que le CCN qualifiera un organisme registraire indépendant si celui-ci satisfait aux exigences du Guide ISO/CEI 62 et aux critères précis de Santé Canada, dont certains ont trait à la compétence et à la formation des auditeurs et sont basés sur les documents d'orientation du « Global Harmonization Task Force ».

Afin de s'assurer que le Ministère possède toujours une copie valide du certificat de système qualité, les modifications proposées exigent que les fabricants soumettent une copie d'un nouveau certificat avant l'expiration du certificat dont ils ont précédemment soumis une copie. Les certificats sont valides pour une période de trois ans, sauf si une modification ou toute autre situation nécessite la délivrance d'un nouveau certificat. Le fabricant à qui on délivre un nouveau certificat doit en soumettre une copie dans les 30 jours de la date de délivrance. À titre d'exemple, les changements suivants nécessitent la délivrance d'un nouveau certificat ou d'un certificat modifié :

- changement de nom;
- ajout ou suppression d'instruments de l'éventail de produits original;
- changement de classe de l'instrument de sorte que les exigences originales en matière de système qualité ne s'appliquent plus;

As presently written, the quality system requirements do not apply to those manufacturers who will already have medical devices licenced under the transitional provisions of the *Medical Devices Regulations*. The proposed amendments will correct this oversight by requiring those manufacturers to submit a copy of their quality system certificate before November 2003, which is the first annual update after January 1, 2003, when manufacturers are required to update the documents and information in respect to their devices.

Alternatives

Status Quo

The status quo is unacceptable as it doesn't fulfil Health Canada's commitment to establish an auditing system whereby audits of manufacturers' quality systems would be conducted to applicable ISO standards, on behalf of Health Canada, by independent third party audit organizations.

Accreditation Program to be developed and implemented by Health Canada

Health Canada could set up its own accreditation program to recognize a person as a registrar who is qualified to issue a certificate in respect of quality systems. In considering such an option, it was decided that Health Canada does not have the infrastructure to develop and implement such a program. There would also be additional costs in implementation because the program is global in scope and many manufacturers of medical devices sold in Canada operate outside Canada. Health Canada has deemed the development, implementation and maintenance of such a program as not cost effective. The infrastructure and expertise already exist in the National Accreditation Program of the Standards Council of Canada, and therefore it would be less costly and more efficient for Health Canada to contract the services of the SCC rather than develop its own accreditation program.

Accreditation Program to be developed and implemented by Standards Council of Canada

This option was considered but not pursued, since Health Canada cannot delegate its regulatory authority and therefore must maintain an oversight role in the accreditation and registration process.

Benefits and Costs

This proposed amendment will have an impact on the following sectors.

Public

Benefits

The general public can be assured that Classes II, III and IV medical devices on the Canadian market have been designed and/or manufactured under quality systems that satisfy the requirements of paragraphs 32(2)(f), 32(3)(j) and 32(4)(p) of the *Medical Devices Regulations*, whose purpose is to increase the assurance of the quality, safety and effectiveness of those medical devices.

Costs

There are no costs for these amendments beyond what was noted in the RIAS for the *Medical Devices Regulations* in 1998.

— ajout ou suppression de lieux de fabrication de l'ensemble des lieux initialement indiqués.

Actuellement, les exigences en matière de systèmes qualité ne s'appliquent pas aux fabricants dont les instruments médicaux auront déjà été homologués en vertu des dispositions transitoires du *Règlement sur les instruments médicaux*. Les modifications proposées corrigeront cette omission en exigeant que les fabricants soumettent une copie de leur certificat de système qualité avant novembre 2003, date de la première mise à jour annuelle des renseignements et des documents sur les instruments médicaux homologués que devront effectuer les fabricants après le 1^{er} janvier 2003.

Solutions envisagées

Statu quo

Le statu quo n'est pas acceptable parce qu'il ne permet pas à Santé Canada de respecter son engagement à établir un système d'audits selon lequel des organismes d'enregistrement indépendants évalueraient la conformité des systèmes qualité des fabricants aux normes ISO applicables.

Programme d'accréditation élaboré et mis en œuvre par Santé Canada

Santé Canada a envisagé de mettre en place son propre programme d'accréditation afin de reconnaître les registraires qualifiés en mesure de délivrer un certificat de système qualité. Après avoir étudié cette option, Santé Canada a décidé qu'il ne possédait pas l'infrastructure nécessaire pour concevoir et mettre en place ce programme. De plus, cette mise en œuvre entraînerait des coûts supplémentaires, étant donné que le programme a une portée mondiale et que bon nombre de fabricants d'instruments médicaux vendus au Canada sont établis à l'étranger. Santé Canada a jugé que le développement, la mise en œuvre et le maintien d'un tel programme ne serait pas économiquement rentable. Par ailleurs, comme le Programme national d'accréditation du Conseil canadien des normes possède déjà l'infrastructure et l'expertise nécessaires, il serait moins coûteux et plus efficace pour Santé Canada de retenir les services du CCN à cet effet plutôt que de mettre sur pied son propre programme d'accréditation.

Programme d'accréditation élaboré et mis en œuvre par le Conseil canadien des normes

Cette solution a été étudiée, mais elle n'a pas été retenue, étant donné que Santé Canada ne peut déléguer à un tiers son pouvoir de réglementation et qu'il doit, par conséquent, assurer un rôle de supervision dans le processus d'accréditation et d'enregistrement.

Avantages et coûts

Les modifications proposées auront des répercussions dans les secteurs suivants.

Le public

Avantages

Le public aura la garantie que les instruments médicaux de classe II, III et IV offerts sur le marché canadien auront été conçus et/ou fabriqués selon des systèmes qualité qui satisfont aux exigences définies aux alinéas 32(2)(f), 32(3)(j) et 32(4)(p) du *Règlement sur les instruments médicaux* visant à accroître l'assurance de qualité, de sécurité et d'efficacité de ces instruments médicaux.

Coûts

Il n'y a pas de coûts additionnels à ceux qui ont déjà été indiqués dans l'étude d'impact de la réglementation de 1998 sur le *Règlement sur les instruments médicaux*.

Medical Device Industry

Benefits

The requirements for quality systems will be uniformly applied throughout the industry to all Classes II, III and IV medical devices on the market in Canada.

Costs

There are no costs for these amendments beyond what was noted in the RIAS for the *Medical Devices Regulations* in 1998.

Government

Benefits

Health Canada has greater assurance that the medical devices on the Canadian market are safe and effective.

Health Canada has minimized the cost of developing, implementing and maintaining a quality system accreditation program by partnering with the Standards Council of Canada.

Costs

Cost of partnering with the Standards Council of Canada to implement the regulatory quality system requirements.

Consultation

The concerns surrounding the implementation of the quality system requirements have been discussed with medical device industry representatives on an ongoing basis, prior to, and since the coming into force of the *Medical Devices Regulations* in 1998. A Working Group was formed in March 2000 to provide recommendations and advice regarding the quality system regulatory process. Its responsibilities include the identification of implementation issues of concern to stakeholders that need to be addressed by Health Canada. The members of the Working Group are drawn from persons nominated by the following stakeholder groups: Canadian medical device manufacturer associations, third-party quality system registrars, the Standards Council of Canada and Health Canada.

In December 1999, the Therapeutic Products Programme, which included the now-called Therapeutic Products Directorate (TPD), issued the draft policy document Q19R16: Policy on the Canadian Medical Devices Conformity Assessment System (CMDCAS) for public comment. Following a 30-day comment period, TPD received many responses which were subsequently used to prepare the final version of the CMDCAS Policy issued in May 2000. The most significant change that TPD made to the Policy was the removal of the Canadian incorporation requirement for registrars. This revision means that TPD will now recognize ISO 13485 or ISO 13488 certificates issued by foreign-based registrars, as long as they have been qualified by the Standards Council of Canada to the CMDCAS scope.

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.

L'industrie des instruments médicaux

Avantages

Les exigences en matière de systèmes qualité s'appliqueront de façon uniforme à tous les fabricants d'instruments médicaux de classe II, III et IV vendus sur le marché canadien.

Coûts

Il n'y a pas de coûts additionnels à ceux qui ont déjà été indiqués dans l'étude d'impact de la réglementation de 1998 sur le *Règlement sur les instruments médicaux*.

Le gouvernement

Avantages

Santé Canada aura une meilleure garantie que les instruments médicaux sur le marché canadien sont sûrs et efficaces.

Santé Canada a réduit le coût associé à l'élaboration, à la mise en œuvre et à la gestion d'un programme d'accréditation des systèmes qualité en faisant du Conseil canadien des normes son partenaire.

Coûts

Coût de l'association avec le Conseil canadien des normes en vue de la mise en œuvre des dispositions du Règlement relativement aux systèmes qualité.

Consultations

Les préoccupations concernant la mise en œuvre des exigences du système qualité ont été discuté de manière continue avec des représentants de l'industrie des instruments médicaux avant et depuis l'entrée en vigueur du *Règlement sur les instruments médicaux* en 1998. En mars 2000, Santé Canada a mis sur pied un groupe de travail chargé d'émettre des recommandations et des conseils concernant le processus réglementaire qui régit les exigences relatives aux systèmes qualité. Le mandat de ce groupe comprend, entre autres, la mise en évidence de problématiques qui doivent être résolues par Santé Canada. Les membres du groupe de travail ont été choisis parmi les candidats nommés par les catégories d'intervenants suivantes : associations canadiennes de fabricants d'instruments médicaux, registraires indépendants de systèmes qualité, le Conseil canadien des normes et Santé Canada.

En décembre 1999, le Programme des produits thérapeutiques, qui englobait ce qui s'appelle maintenant la Direction des produits thérapeutiques (DPT), a soumis aux fins d'une consultation publique l'ébauche de la politique Q19R16 : politique sur le Système canadien d'évaluation de la conformité des instruments médicaux (SCECIM). Au cours de la période de consultation de 30 jours, la DPT a reçu plusieurs commentaires qui ont subseqüemment servi à rédiger la version finale de la politique sur le SCECIM émise en mai 2000. La suppression de l'exigence d'incorporation des registraires au Canada représente la modification la plus importante que la DPT a apportée à sa politique à la suite de la période de consultation. Cette modification signifie que la DPT reconnaîtra désormais les certificats ISO 13485 et ISO 13488 émis par des registraires établis à l'étranger pour autant que le Conseil canadien des normes les qualifie par rapport au SCECIM.

Respect et exécution

Les modifications proposées ne modifient en rien les mécanismes de vérification de la conformité définis selon les 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.

Contact

Theresa Burke, Bureau of Policy and Coordination, Policy Division, Therapeutic Products Directorate, Health Products and Food Branch, Department of Health, Holland Cross, Tower B, 2nd Floor, 1600 Scott Street, Ottawa, Ontario K1A 1B6, Address Locator 3102C5, (613) 957-6454 (Telephone), (613) 941-6458 (Facsimile), Theresa_Burke@hc-sc.gc.ca (electronic mail).

Personne-ressource

Theresa Burke, Bureau de la politique et de la coordination, Division de la politique, Direction des produits thérapeutiques, Direction générale des produits de santé et des aliments, Ministère de la Santé, Holland Cross, Tour B, 2^e étage, 1600, rue Scott, Ottawa (Ontario) K1A 1B6, Indice d'adresse 3102C5, (613) 957-6454 (téléphone), (613) 941-6458 (télécopieur), Theresa_Burke@hc-sc.gc.ca (courriel).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to subsection 30(1)^a of the *Food and Drugs Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Medical Devices Regulations (1293 — Quality systems)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Theresa Burke, Bureau of Policy and Coordination, Therapeutic Products Directorate, Health Products and Food Branch, Department of Health, Address Locator No. 3102C5, 1600 Scott Street, Holland Cross, Tower B, 2nd floor, Ottawa, Ontario K1A 0K9 (fax: (613) 941-6458; e-mail: theresa_burke@hc-sc.gc.ca).

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Ottawa, September 24, 2002

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE MEDICAL DEVICES REGULATIONS (1293 — QUALITY SYSTEMS)

AMENDMENTS

1. Section 1 of the *Medical Devices Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

“quality system certificate” means a valid quality 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 qualité*)

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

(f) a copy of a quality system certificate certifying that the quality system under which the device is manufactured satisfies National Standard of Canada CAN/CSA-ISO 13488-98, *Quality systems — Medical devices — Particular requirements for the application of ISO 9002*, as amended from time to time.

^a S.C. 1999, c. 33, s. 347

¹ SOR/98-282

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 30(1)^a de la *Loi sur les aliments et drogues*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les instruments médicaux (1293 — systèmes qualité)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Theresa Burke, Bureau de la politique et de la coordination, Direction des produits thérapeutiques, Direction générale des produits de santé et des aliments, ministère de la Santé, indice d'adresse 3102C5, 1600, rue Scott, Holland Cross, Tour B, 2^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0K9 (téléc. : (613) 941-6458; courriel : theresa_burke@hc-sc.gc.ca).

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Ottawa, le 24 septembre 2002

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES INSTRUMENTS MÉDICAUX (1293 — SYSTÈMES QUALITÉ)

MODIFICATIONS

1. L'article 1 du *Règlement sur les instruments médicaux*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

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

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

f) une copie d'un certificat de système qualité indiquant que le système qualité auquel est soumise la fabrication de l'instrument est conforme à la norme nationale du Canada CAN/CSA-ISO 13488-98 intitulée *Systèmes qualité — Dispositifs médicaux — Exigences particulières relatives à l'application de l'ISO 9002*, avec ses modifications successives.

^a L.C. 1999, ch. 33, art. 347

¹ DORS/98-282

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

(j) a copy of a quality system certificate certifying that the quality system under which the device is designed and manufactured satisfies National Standard of Canada CAN/CSA-ISO 13485-98, *Quality systems — Medical devices — Particular requirements for the application of ISO 9001*, as amended from time to time.

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

(p) a copy of a quality system certificate certifying that the quality system under which the device is designed and manufactured satisfies National Standard of Canada CAN/CSA-ISO 13485-98, *Quality systems — Medical devices — Particular requirements for the application of ISO 9001*, as amended from time to time.

3. The Regulations are amended by adding the following after section 32:

Quality System Certificate

32.1 The Minister shall recognize a person as a registrar for the purpose of issuing quality 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 systems to determine whether a quality system satisfies a standard referred to in paragraph 32(2)(f), (3)(j) or (4)(p); and

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

32.2 A quality system certificate is valid for the period, not exceeding three years, specified in it.

32.3 A registrar shall notify the Minister in writing within 15 days after suspending or cancelling a quality system certificate.

32.4. The Minister may cease to recognize a person as a registrar if the person no longer meets the requirements of section 32.1 or fails to comply with section 32.3.

4. Paragraph 43(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) describing any change to the information and documents supplied by the manufacturer with respect to the device, other than those to be submitted pursuant to section 34, 43.2 or 43.3.

5. The Regulations are amended by adding the following after section 43:

43.1 If, after a medical device licence has been issued in respect of a medical device, a new requirement comes into force with respect to the information and documents to be contained in an application for a medical device licence, the manufacturer of the device shall include, with the next statement that the manufacturer furnishes to the Minister under subsection 43(1), the information and documents that the new requirement would require the manufacturer to include in a licence application in respect of that device.

Obligation to Submit Certificate

43.2 The manufacturer of a licensed medical device shall submit to the Minister a copy of a new quality system certificate

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

j) une copie d'un certificat de système qualité indiquant que le système qualité auquel sont soumises la conception et la fabrication de l'instrument est conforme à la norme nationale du Canada CAN/CSA-ISO 13485-98 intitulée *Systèmes qualité — Dispositifs médicaux — Exigences particulières relatives à l'application de l'ISO 9001*, avec ses modifications successives.

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

p) une copie d'un certificat de système qualité indiquant que le système qualité auquel sont soumises la conception et la fabrication de l'instrument est conforme à la norme nationale du Canada CAN/CSA-ISO 13485-98 intitulée *Systèmes qualité — Dispositifs médicaux — Exigences particulières relatives à l'application de l'ISO 9001*, avec ses modifications successives.

3. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 32, de ce qui suit :

Certificat de système qualité

32.1 Aux fins de délivrance d'un certificat de système 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 qualité, les connaissances techniques, la formation et l'expérience suffisantes pour établir si un système qualité satisfait aux normes mentionnées aux alinéas 32(2)(f), (3)(j) ou (4)(p);

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

32.2 Le certificat de système qualité est valide pour la période qui y est indiquée et qui ne peut dépasser trois ans.

32.3 Le registraire doit envoyer, dans les quinze jours suivant la suspension ou l'annulation d'un certificat de système qualité, un avis écrit au ministre.

32.4 Le ministre peut cesser de reconnaître comme registraire la personne qui ne satisfait plus aux exigences prévues à l'article 32.1 ou qui ne se conforme pas à l'article 32.3.

4. L'alinéa 43(1)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) sinon, qui précise toutes les modifications de ces renseignements et documents, à l'exclusion de ceux à présenter en vertu des articles 34, 43.2 ou 43.3.

5. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 43, de ce qui suit :

43.1 Le fabricant d'un instrument médical homologué doit, si une nouvelle exigence relative aux renseignements et documents à présenter lors d'une demande d'homologation entre en vigueur après l'homologation de son instrument médical, fournir au ministre, avec sa prochaine déclaration aux termes du paragraphe 43(1), tout renseignement ou document requis au titre de cette nouvelle exigence.

Obligation de présenter un certificat

43.2 Le fabricant d'un instrument médical homologué doit présenter au ministre une copie de son nouveau certificat de système

before the expiry of the certificate previously submitted to the Minister in respect of that device.

43.3 If a new or modified quality system certificate is issued in respect of a licensed medical device, the manufacturer of the device shall submit a copy of it to the Minister within 30 days after it is issued.

COMING INTO FORCE

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

[40-1-o]

qualité avant l'expiration de celui transmis antérieurement.

43.3 Le fabricant d'un instrument médical homologué doit présenter au ministre une copie de son nouveau certificat de système qualité ou de son certificat modifié dans les trente jours suivant sa délivrance.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[40-1-o]

Saskatchewan Canola Order

Statutory Authority

Agricultural Products Marketing Act

Sponsoring Agency

National Farm Products Council

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The *Agricultural Products Marketing Act* provides the authority for the Governor in Council to make orders granting authority to any board or agency authorized under the law of any province to exercise powers of regulation in relation to the marketing of any agricultural product locally within the province, to regulate the marketing of such agricultural product in interprovincial and export trade and for such purposes to exercise all or any powers like the powers exercisable by such board or agency in relation to the marketing of such agricultural product locally within the province.

This new Order would replace the existing *Saskatchewan Canola Order*. The changes are significant enough that a new Order is warranted rather than amendments only.

In the new Order, the definition of “Act” has been added. The definition of “Canola” has been changed to reflect the definition that is in the Saskatchewan Canola Development Plan and the definition of “Commission” in the french text has been replaced by the english version as no official french translation exists. The definition of “Plan” has also been added to this Order. Other housekeeping changes have been made to the text of this Order to reflect a format consistent with the recent drafting style adopted by Justice Canada.

Alternatives

The only alternative is to amend the existing Order. This was not done since the changes are significant enough to warrant a new Order, even though the changes are of a housekeeping nature only. The new Order is an appropriate way to recognize the legislative changes that have taken place at both the federal and provincial levels, since the existing Order was created in 1992.

Benefits and Costs

This amendment does not change the authority which the commodity board previously enjoyed with respect to the marketing of canola in Saskatchewan. Thus, it will not have any new impact on the marketing of canola, on the collection of levies or charges on sales of canola, or on the sale of canola outside the Province of Saskatchewan. There is no anticipated impact on consumer prices.

Activities resulting from the proposed amendment will not have any adverse environmental impact.

Décret sur le colza de la Saskatchewan

Fondement législatif

Loi sur la commercialisation des produits agricoles

Organisme responsable

Conseil national des produits agricoles

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

La *Loi sur la commercialisation des produits agricoles* habilite le gouverneur en conseil à prendre des ordonnances et règlements par lesquels il peut octroyer à tout office ou autre organisme qui est autorisé par les lois d'une province à exercer des pouvoirs de réglementation touchant la commercialisation de tout produit agricole sur le marché local de cette province, l'autorité de réglementer la commercialisation de ce produit agricole sur le marché interprovincial et d'exportation ainsi que d'exercer à ces fins une partie ou l'ensemble des pouvoirs similaires à ceux qui peuvent être conférés à cet office ou organisme relativement à la commercialisation de tels produits agricoles sur le marché local de cette province.

Ce nouveau décret a pour objet de remplacer l'actuel *Décret relatif au colza de la Saskatchewan*. L'importance des changements rend préférable de préparer un nouveau décret plutôt que de modifier celui qui est actuellement en vigueur.

Dans le nouveau décret, la définition de « Loi » a été ajoutée. La définition de « colza » est remplacée par la définition dans le « Saskatchewan Canola Development Plan ». La définition de « Commission » dans le texte français est remplacée par la raison sociale anglaise car aucune raison sociale française n'existe. La définition de « plan » a été ajoutée à ce décret. D'autres changements administratifs apportés au texte ont pour but d'en rendre la présentation conforme au modèle de rédaction qu'utilise actuellement Justice Canada.

Solutions envisagées

La seule solution de rechange consisterait à modifier le décret actuel. Elle n'a pas été retenue car les changements sont suffisamment importants pour justifier un nouveau décret, malgré la nature purement administrative des changements. Le nouveau décret constitue une façon adéquate d'intégrer les changements législatifs qui ont eu lieu aux niveaux fédéral et provincial depuis la mise en œuvre de ce décret en 1992.

Avantages et coûts

La modification ne change pas les pouvoirs dont dispose déjà la Commission relativement au colza vendu en Saskatchewan. Par conséquent, elle n'a pas d'incidence sur la commercialisation du colza, la perception des prélèvements ou redevances applicables aux produits vendus, ou la vente de colza à l'extérieur de la Saskatchewan. On ne s'attend à aucune répercussion sur les prix payés par les consommateurs.

Les activités découlant de la modification proposée n'auront pas d'incidence sur l'environnement.

Consultation

The new Order is being made to comply with the observations brought forward by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations. These changes have also been reviewed and approved by the Saskatchewan Canola Development Commission and the Saskatchewan Agri-Food Council, which is the provincial government supervisory board. Officials of the National Farm Products Council have reviewed the amendments and believe they are in the public interest.

Compliance and Enforcement

This Order, and any regulation or levy order which is made pursuant to it, will be administered by the Saskatchewan Canola Development Commission. The compliance mechanism is found in sections 2.1 and 4 of the *Agricultural Products Marketing Act*. Section 2.1 states that unpaid levies or charges imposed under the Act by a marketing board or agency constitute a debt due to that board or agency and may be sued for and recovered by it in any court of competent jurisdiction. Section 4 provides for fines of up to \$500 or imprisonment for a term of up to three months or to both for the violation of any order or regulation made by a board or agency under the Act. It should be noted that this has rarely or never been employed.

Contact

Carola McWade, Deputy Executive Director and Registrar, National Farm Products Council, Canada Building, 10th Floor, 344 Slater Street, Ottawa, Ontario K1R 7Y3, (613) 995-9697 (Telephone), (613) 995-2097 (Facsimile), mcwadec@em.agr.ca (Electronic mail).

Consultations

Le nouveau décret est pris en réponse aux observations du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation. Les changements ont été examinés et approuvés par la Saskatchewan Canola Development Commission et par le Saskatchewan Agri-Food Council, qui est la régie agricole de cette province. En outre, les agents du Conseil national des produits agricoles ont examiné ces changements et ont confirmé leur caractère d'intérêt public.

Respect et exécution

Ce décret et tout règlement ou ordonnance sur les redevances à payer pris en vertu de ce décret seront administrés par la Saskatchewan Canola Development Commission. Le mécanisme de conformité est décrit aux articles 2.1 et 4 de la *Loi sur la commercialisation des produits agricoles*. L'article 2.1 précise que les prélèvements impayés imposés en vertu de cette loi constituent des créances de l'office ou de l'organisme de commercialisation pertinent, qui peut en recouvrer le montant devant tout tribunal compétent. Aux termes de l'article 4, quiconque viole une ordonnance ou un règlement pris par un office ou organisme sous le régime de la Loi est passible d'une amende maximale de 500 \$ et d'un emprisonnement maximal de trois mois, ou de l'une de ces peines. Il est à noter que cette disposition n'a pour ainsi dire jamais été appliquée.

Personne-ressource

Carola McWade, Directrice exécutive adjointe et greffière, Conseil national des produits agricoles, Immeuble Canada, 10^e étage, 344, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1R 7Y3, (613) 995-9697 (téléphone), (613) 995-2097 (télécopieur), mcwadec@em.agr.ca (courriel).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 2^a of the *Agricultural Products Marketing Act*, proposes to make the annexed *Saskatchewan Canola Order*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Order within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette* Part I and the date of publication of this notice, and be addressed to Carola McWade, Deputy Executive Director, National Farm Products Council, 344 Slater Street, 10th Floor, Canada Building, Ottawa, Ontario K1R 7Y3. (Tel.: (613) 995-9697; fax: (613) 995-2097; E-mail: mcwadec@em.agr.ca).

Ottawa, September 24, 2002

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

SASKATCHEWAN CANOLA ORDER

INTERPRETATION

1. The following definitions apply in this Order.
“Act” means *The Agri-Food Act* of the Province of Saskatchewan. (*Loi*)

^a S.C. 1991, c. 34, s. 2

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 2^a de la *Loi sur la commercialisation des produits agricoles*, se propose de prendre le *Décret sur le colza de la Saskatchewan*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de décret dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Carola McWade, Directrice exécutive adjointe et greffière, Conseil national des produits agricoles, 344, rue Slater, 10^e étage, immeuble Canada, Ottawa (Ontario) K1R 7Y3, (tél. : (613) 995-9697; téléc. : (613) 995-2097; courriel : mcwadec@em.agr.ca).

Ottawa, le 24 septembre 2002

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

DÉCRET SUR LE COLZA DE LA SASKATCHEWAN

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent décret.
« colza » Sont assimilés au colza, le canola ou les graines oléagineuses du genre *Brassica* produits en Saskatchewan. (*canola*)

^a L.C. 1991, ch. 34, art. 2

“canola” means canola, rapeseed or oilseed, of the genus *Brassica*, that is produced in Saskatchewan. (*colza*)

“Commission” means the Saskatchewan Canola Development Commission. (*Commission*)

“Plan” means *The Saskatchewan Canola Development Plan Regulations* made under the Act. (*plan*)

INTERPROVINCIAL AND EXPORT TRADE

2. The Commission is authorized to regulate the marketing of canola in interprovincial and export trade and for that purpose may, with respect to persons and property situated within the Province of Saskatchewan, exercise all or any powers like the powers exercisable by it in relation to the marketing of canola locally within the Province under the Act and the Plan.

LEVIES OR CHARGES

3. The Commission may, in relation to the powers granted to it under section 2,

(a) fix and impose, by Order, and collect levies or charges from persons referred to in that section who are engaged in the production or marketing of canola, and for those purposes may classify those persons into groups and fix the levies or charges payable by the members of the different groups in different amounts; and

(b) use the levies or charges for the purposes of the Commission, including the creation of reserves, the payment of expenses and losses resulting from the sale or disposal of canola and the equalization or adjustment among the producers of canola of money realized from the sale of canola during any period that the Commission may determine.

REPEAL

4. The *Saskatchewan Canola Order*¹ is repealed.

COMING INTO FORCE

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

[40-1-o]

« Commission » La Saskatchewan Canola Development Commission. (*Commission*)

« Loi » La loi de la Saskatchewan intitulée *The Agri-Food Act*. (*Act*)

« plan » Le règlement intitulé *The Saskatchewan Canola Development Plan Regulations* et pris en vertu de la Loi. (*Plan*)

MARCHÉS INTERPROVINCIAL ET INTERNATIONAL

2. Les pouvoirs qui sont conférés à la Commission par la Loi et le plan relativement à la commercialisation du colza dans la province de la Saskatchewan et qui visent les personnes et les biens qui s’y trouvent sont étendus aux marchés interprovincial et international.

TAXES OU PRÉLÈVEMENTS

3. En vertu des pouvoirs que lui attribue l’article 2, la Commission est habilitée :

a) à instituer par décret et à percevoir des taxes ou prélèvements payables par les personnes qui se livrent, dans la province de Saskatchewan, à la production ou à la commercialisation de tout ou partie du colza et, à cette fin, à classer ces personnes en groupes et à fixer les divers montants des taxes ou prélèvements payables par les membres des différents groupes;

b) à employer à son profit ces taxes ou prélèvements, notamment pour la création de réserves et le paiement des frais et pertes résultant de la vente ou de l’aliénation du colza, et pour une meilleure répartition ou la péréquation, entre les producteurs de colza, des sommes rapportées par la vente du colza durant la ou les périodes qu’elle détermine.

ABROGATION

4. Le *Décret relatif au colza de la Saskatchewan*¹ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[40-1-o]

¹ SOR/92-271

¹ DORS/92-271

Regulations Amending the DNA Identification Regulations

Statutory Authority

DNA Identification Act

Sponsoring Department

Department of the Solicitor General

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The proposed Regulations would amend the *DNA Identification Regulations* to establish procedures for implementing subsection 487.06(3) of the *Criminal Code*, which authorizes the taking of fingerprints from convicted offenders when DNA samples are collected for entry in the Convicted Offenders Index of the DNA data bank. Subsection 487.06(3) was added to the DNA data bank legislation when Bill S-10 was under consideration by the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs. The DNA data bank relies on fingerprint information to verify each DNA donor's identity.

The proposed Regulations list the items that must be included in an unused DNA sample kit, and the elements that must be present in a completed sample kit. The proposed Regulations outline procedures for police officers to follow in situations where it is impossible for fingerprints to be taken at the same time as a DNA sample. The proposed Regulations also require that the name of one witness to the taking of the DNA sample and the offender's fingerprints be recorded on the sample kit in instances where two police officers have been involved in the collection of DNA samples and fingerprints. This amendment will provide for continuity and certainty in such instances, and is intended to reduce the likelihood of improper completion of a sample kit or a related identification error.

The proposed Regulations would also correct two inconsistencies between the English and French versions of the *DNA Identification Regulations*. To ensure consistency with the English version of subsection 2(1), the French version of new subsection 2(1) would replace the term "une trousse de prélèvement" with the term "une trousse de prélèvement d'échantillon biologique de la banque de données génétiques." To ensure consistency with the English version of paragraph 3(2)(a) of the *DNA Identification Regulations*, section 2 of the proposed Regulations replaces the words "dans le cas où les renseignements ne sont pas sur support électronique, du fait de détruire matériellement, par déchiquetage ou brûlage" in the French version of paragraph 3(2)(a) with the words "dans le cas où les renseignements ne sont pas sur support électronique, du fait de détruire matériellement, notamment par déchiquetage ou brûlage."

Règlement modifiant le Règlement sur l'identification par les empreintes génétiques

Fondement législatif

Loi sur l'identification par les empreintes génétiques

Ministère responsable

Ministère du Solliciteur général

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Le projet de règlement permettrait de modifier le *Règlement sur l'identification par les empreintes génétiques* afin d'établir les procédures nécessaires pour mettre en œuvre le paragraphe 487.06(3) du *Code criminel*, qui autorise la prise des empreintes digitales des condamnés lorsque des échantillons biologiques sont prélevés en vue de leur conservation dans le fichier des condamnés de la banque nationale de données génétiques. Le paragraphe 487.06(3) a été ajouté aux dispositions législatives relatives à la banque de données génétiques lorsque le projet de loi S-10 était examiné par le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles. La banque de données génétiques repose sur l'information relative aux empreintes digitales qui permet de vérifier l'identité de chaque donneur de substance corporelle.

Le projet de règlement énumère les éléments qui doivent se trouver dans la trousse de prélèvement d'échantillon biologique avant et après son utilisation. Il décrit également les procédures que doivent suivre les agents de police dans les cas où il est impossible de prélever les empreintes digitales en même temps que les échantillons biologiques. Il exige également que dans les cas où l'échantillon et les empreintes digitales du condamné n'ont pas été prélevés par le même agent de police, le formulaire fournisse l'identité d'une personne ayant assisté à tous les prélèvements. Cette modification permettra d'assurer la continuité et la certitude dans les cas du genre et vise à réduire les risques que la trousse de prélèvement d'échantillon biologique soit remplie incorrectement ou qu'il se produise des erreurs d'identification.

Le projet de règlement vise aussi à corriger deux incohérences entre les versions anglaise et française du *Règlement sur l'identification par les empreintes génétiques*. Ainsi, pour assurer l'uniformité avec la version anglaise du paragraphe 2(1), la nouvelle version française de ce paragraphe remplace l'expression « une trousse de prélèvement » par « une trousse de prélèvement d'échantillon biologique de la banque de données génétiques ». En outre, pour assurer l'uniformité avec la version anglaise de l'alinéa 3(2)a) du *Règlement sur l'identification par les empreintes génétiques*, l'article 2 du projet de règlement remplace « dans le cas où les renseignements ne sont pas sur support électronique, du fait de détruire matériellement, par déchiquetage ou brûlage » dans la version française de l'alinéa 3(2)a) par « dans le cas où les renseignements ne sont pas sur support électronique, du fait de détruire matériellement, notamment par déchiquetage ou brûlage ».

Alternatives

The proposed Regulations are considered to be preferable to the *status quo*. The DNA data bank, which is operated by the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) and was established by the *DNA Identification Act* in 2000, relies on fingerprint information to verify each DNA donor's identity. However, there are currently no regulations governing the manner in which subsection 487.06(3) of the *Criminal Code*, which authorizes the taking of fingerprints at the same time as DNA samples, is to be carried out. In its first two years of operation, the data bank received more than 200 sample kits that did not contain adequate fingerprint information. Currently, when a DNA sample kit is submitted to the data bank with a defective fingerprint submission or without a fingerprint submission, the data bank must either seek an affidavit from the collection officer in order to establish the donor's identity, or attempt to obtain a second sample.

Benefits and Costs

The proposed fingerprint procedures will contribute to the integrity of the national DNA data bank by providing clear guidelines for implementing subsection 487.06(3) of the *Criminal Code*, so that fewer DNA samples submitted to the DNA data bank will be accompanied by defective fingerprint submissions, and assisting in verifying the identity of persons whose samples are included in the Convicted Offender Index. In situations where it is impossible for a police officer to take fingerprints at the same time as DNA sampling, the procedures continue to protect the integrity of the data bank by requiring the police officer to document the steps that were taken to identify the individual.

In addition, the proposed Regulations will ensure that the French and English versions of the *DNA Identification Regulations* are consistent.

There are no cost implications associated with these proposals.

Consultation

Crown prosecutors from several provinces and territories were advised of the federal government's plan to develop the proposed Regulations in July 2001. They supported this proposal.

The RCMP consulted with the National DNA Data Bank Advisory Committee regarding the issue of defective fingerprint submissions in 2001. The 2000-2001 Annual Report of the National DNA Data Bank Advisory Committee recommended amendments to the *DNA Identification Regulations* "which will clarify the fingerprinting process which occurs when bodily substances are collected from a convicted offender. The present wording of section 2(2) does not provide sufficient detail to allow the Officer-in-Charge of the Data Bank to deal effectively with samples accompanied by defective fingerprint submissions. Any priority assigned to processing of these amendments would certainly assist the efficacy of the Data Bank operations."

The Department of the Solicitor General undertook consultations on a draft of these provisions with representatives from the RCMP and the Department of Justice (Criminal Law Policy Section), who supported the proposed regulations.

Solutions envisagées

On estime que le projet de règlement est préférable au *status quo*. La banque nationale de données génétiques, qui est administrée par la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et qui a été créée en 2000 en vertu de la *Loi sur l'identification par les empreintes génétiques*, repose sur l'information relative aux empreintes digitales qui permet de vérifier l'identité de chaque donneur de substance corporelle. Toutefois, il n'existe actuellement aucune disposition réglementaire régissant l'application du paragraphe 487.06(3) du *Code criminel*, qui autorise la prise d'empreintes digitales au même moment que le prélèvement d'échantillons biologiques. Au cours des deux premières années suivant sa mise en place, la banque de données génétiques a reçu plus de 200 trousse de prélèvement d'échantillon biologique qui contenaient de l'information erronée sur les empreintes digitales. À l'heure actuelle, lorsqu'une trousse de prélèvement d'échantillon biologique est envoyée à la banque de données accompagnée de fiches de vérification dactyloscopique incorrectes ou sans empreintes digitales du tout, il faut soit chercher à obtenir un affidavit signé par l'agent responsable du prélèvement pour établir l'identité du donneur, soit tenter d'obtenir un deuxième échantillon.

Avantages et coûts

Le projet de règlement contribuera à l'intégrité de la banque nationale de données génétiques en fournissant des directives claires quant à l'application du paragraphe 487.06(3) du *Code criminel*, ce qui permettra de réduire le nombre d'échantillons biologiques soumis à la banque de données accompagnés d'empreintes digitales défectueuses et d'aider à vérifier l'identité des personnes dont les échantillons biologiques sont versés dans le fichier des condamnés. Dans les cas où l'agent de police ne peut prélever les empreintes digitales au même moment que les échantillons biologiques, les procédures continueront d'assurer l'intégrité de la banque de données en exigeant que l'agent en question précise les étapes qu'il a suivies pour identifier le donneur.

En outre, le projet de règlement permettra d'uniformiser les versions française et anglaise du *Règlement sur l'identification par les empreintes génétiques*.

Le projet de règlement n'aura pas de répercussions financières.

Consultations

Des procureurs de la Couronne de plusieurs provinces et territoires ont été informés en juillet 2001 du projet de règlement fédéral. Ils se sont dits en faveur de l'initiative.

En 2001, la GRC a consulté le Comité consultatif de la banque nationale de données génétiques au sujet des fiches de vérification dactyloscopique incorrectes. Le Rapport annuel 2000-2001 du Comité consultatif de la banque nationale de données génétiques recommande d'apporter des modifications au *Règlement sur l'identification par les empreintes génétiques*, « ce qui clarifiera le processus de dactyloscopie qui a lieu lorsque des substances corporelles sont prélevées sur un condamné. La formulation actuelle du paragraphe 2(2) ne donne pas suffisamment de détails pour permettre à l'agent responsable de la banque de données de traiter efficacement les échantillons accompagnés de fiches de vérification dactyloscopique incorrectes. Le fait d'accorder la priorité au traitement de ces modifications contribuerait certainement à l'efficacité des opérations de la banque de données. »

Le ministère du Solliciteur général du Canada a mené des consultations sur une version préliminaire de ces dispositions réglementaires auprès de représentants de la GRC et du ministère de la Justice (Section de la politique en matière de droit pénal), qui se sont dits favorables à leur adoption.

Compliance and Enforcement

The RCMP is responsible for enforcing the Regulations.

Contact

Rebecca Thompson, Policing and Law Enforcement Branch, Department of the Solicitor General, 340 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0P8, (613) 991-4765 (Telephone), (613) 993-5252 (Facsimile), thompsr@sgc.gc.ca (Electronic mail).

Respect et exécution

Il incombe à la GRC d'appliquer les dispositions réglementaires.

Personne-ressource

Rebecca Thompson, Direction générale de la police et de l'application de la loi, Ministère du Solliciteur général, 340, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0P8, (613) 991-4765 (téléphone), (613) 993-5252 (télécopieur), thompsr@sgc.gc.ca (courriel).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 12 of the *DNA Identification Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the DNA Identification Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representation must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Ms. Rebecca Thompson, Policing and Law Enforcement Branch, Department of the Solicitor General, 340 Laurier Avenue West, 10th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0P8.

Ottawa, September 24, 2002

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE DNA IDENTIFICATION REGULATIONS

AMENDMENT

1. Section 2 of the *DNA Identification Regulation*¹ is replaced by the following:

2. (1) In order to ensure the integrity of the convicted offenders index of the DNA Data Bank, only samples of bodily substances that were collected with a DNA Data Bank Sample Kit that meets the requirements of subsection (2) may be included in the DNA Data Bank.

- (2) A DNA Data Bank Sample Kit shall contain
- (a) detailed instructions on the procedure required to collect and preserve a sample and how to prevent its contamination;
 - (b) a sample collection form that provides space for
 - (i) the identification and signature of the person who took the samples from the convicted offender; and
 - (ii) two finger prints of the convicted offender;
 - (c) sample collection media that are capable of preserving samples safely and free from contamination; and
 - (d) a fingerprint form that provides for the fingerprints of the convicted offender.

¹ SOR/2000-300

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 12 de la *Loi sur l'identification par les empreintes génétiques*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur l'identification par les empreintes génétiques*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Mme Rebecca Thompson, Direction générale de la police et de l'application de la loi, Ministère du Solliciteur général, 340, avenue Laurier ouest, 10^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0P8.

Ottawa, le 24 septembre 2002

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'IDENTIFICATION PAR LES EMPREINTES GÉNÉTIQUES

MODIFICATION

1. L'article 2 du *Règlement sur l'identification par les empreintes génétiques*¹ est remplacé par ce qui suit :

2. (1) Pour la préservation de l'intégrité du fichier des condamnés de la banque de données génétiques, seuls les échantillons de substances corporelles prélevés à l'aide d'une trousse de prélèvement d'échantillon biologique de la banque de données génétiques conforme au paragraphe (2) peuvent être déposés à cette banque.

- (2) La trousse de prélèvement d'échantillon biologique de la banque de données génétiques comprend ce qui suit :
- a) des instructions détaillées sur la procédure de prélèvement et de conservation d'échantillon ainsi que des instructions détaillées sur la façon d'en empêcher la contamination;
 - b) un formulaire de prélèvement d'échantillon comportant un espace :
 - (i) pour l'identification et la signature de la personne qui a prélevé l'échantillon du condamné,
 - (ii) pour l'impression de deux empreintes digitales du condamné;
 - c) un porte-échantillon qui permet de conserver l'échantillon de manière sécuritaire, en évitant de le contaminer;

¹ DORS/2000-300

(3) Each sample of DNA that is transmitted to the Commissioner for inclusion in the DNA Data Bank shall be securely packed, sealed and transmitted with all of the following:

- (a) a copy of the judicial authorization that authorized the collection of the sample from the convicted offender;
- (b) a sample from the convicted offender on the sample collection form and inserted in the sample collection media referred to in subsection (2);
- (c) on the sample collection form, a plain impression of two fingerprints of the convicted offender and the identification and signature of the person who took those fingerprints; and
- (d) on the separate fingerprint form, a rolled and a plain impression of all of the fingerprints of the convicted offender and the identification and signature of the person who took those fingerprints.

(4) If the fingerprints of a convicted offender are not taken, the following explanations in writing shall also be transmitted to the DNA Data Bank together with the items referred to in subsection (3):

- (a) the reasons why no fingerprints were taken; and
- (b) the means that were used to confirm the identity of the convicted offender together with the identification and signature of the person who made the confirmation.

WITNESS

2.1 If any sample on the sample collection form and any fingerprints of the convicted offender were not taken by the same person, the fingerprint form referred to in paragraph 2(2)(d) shall contain the identification and signature of a person who witnessed both the taking of the sample and the taking of the fingerprints.

2. Paragraph 3(2)(a) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

- a) dans le cas où les renseignements ne sont pas sur support électronique, du fait de détruire matériellement, notamment par déchiquetage ou brûlage;

COMING INTO FORCE

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

[40-1-o]

d) un formulaire d'identification dactyloscopique comportant un espace où apposer les empreintes digitales du condamné;

(3) Chaque échantillon transmis au commissaire pour dépôt à la banque de données génétiques doit être emballé, scellé de façon sécuritaire et être accompagné :

- a) d'une copie de l'autorisation judiciaire visant le prélèvement d'échantillon;
- b) de l'échantillon du condamné inséré dans le porte-échantillon visé à l'alinéa (2) lui-même attaché au formulaire de prélèvement d'échantillon;
- c) de l'impression de deux empreintes digitales du condamné prises à plat et apposées sur le formulaire de prélèvement d'échantillon portant l'identité et la signature de la personne qui les a prélevées;
- d) de l'impression roulée et prise à plat de toutes les empreintes digitales du condamné apposées sur le formulaire distinct d'identification dactyloscopique, lequel porte l'identité et la signature de la personne qui les a prélevées.

(4) Si, les empreintes digitales du condamné n'ont pas été prélevées, les explications suivantes doivent être transmises par écrit à la banque de données génétiques avec les documents visés au paragraphe (3) :

- a) la raison pour laquelle les empreintes n'ont pas été prélevées;
- b) la façon dont l'identité du condamné a été confirmée ainsi que le nom et la signature de la personne qui a fait la confirmation.

TÉMOIN

2.1 Si l'échantillon et les empreintes digitales du condamné n'ont pas tous été prélevés par la même personne, le formulaire visé à l'alinéa 2(2)d) fournit l'identité d'une personne ayant assisté à tous les prélèvements et porte sa signature.

2. L'alinéa 3(2)a) du règlement est remplacé par ce qui suit :

- a) dans le cas où les renseignements ne sont pas sur support électronique, du fait de détruire matériellement, notamment par déchiquetage ou brûlage;

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[40-1-o]

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part III)

Statutory Authority

Aeronautics Act

Sponsoring Department

Department of Transport

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie III)

Fondement législatif

Loi sur l'aéronautique

Ministère responsable

Ministère des Transports

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The proposed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part III)* will introduce a requirement for fire-fighting vehicles responding after the first response, at an airport required to provide an on-site aircraft fire-fighting service under Subpart 3 (*Aircraft Fire Fighting at Airports and Aerodromes*) of Part III (*Aerodromes and Airports*), to be able to respond within four minutes after an alarm is sounded. At present, section 303.18 (*Response Test*) requires the aircraft fire-fighting vehicles which are in the first response to demonstrate in a test that they can reach the midpoint of the farthest runway serving commercial passenger-carrying aircraft within three minutes after an alarm is sounded. These first response vehicles must have the ability to apply up to 50 percent of the total discharge capacity of the principal extinguishing agent. However, no mention is made of a time limit within which subsequent responding vehicles must demonstrate the ability to reach the site and provide the required remaining discharge capacity of the extinguishing agent. The proposed amendment to section 303.18 will require fire-fighting vehicles responding subsequent to the first response to demonstrate during a test that they can reach the same location within four minutes of the alarm sounding.

Additionally, a proposed amendment to section 303.07 (*Critical Category for Fire Fighting*) will remove a redundant reference to a deadline of December 31, 1999, which is now past. Prior to December 31, 1999, under certain specified circumstances, airport operators were allowed to reduce the category of fire-fighting response which they provided by two levels. Since that date, they have only been allowed to reduce the category (under the same circumstances) by one level. The proposed amendment to section 303.07 will remove the date reference and replace it by a statement allowing the aircraft category for fire fighting to be reduced by one category under the appropriate circumstances.

Alternatives

These proposed changes can be achieved only by making amendments to the *Canadian Aviation Regulations*.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie III)* qui est proposé va introduire une exigence obligeant les véhicules de lutte contre les incendies arrivant après les premiers véhicules à intervenir, à un aéroport tenu de fournir sur place un service de lutte contre les incendies d'aéronefs en vertu de la sous-partie 3 (*Lutte contre les incendies d'aéronefs aux aéroports et aérodromes*) de la partie III (*Aérodromes et aéroports*), à pouvoir intervenir dans les quatre minutes suivant le déclenchement de l'alarme. À l'heure actuelle, l'article 303.18 (*Test d'intervention*) exige que les véhicules de lutte contre les incendies d'aéronefs les premiers à intervenir démontrent au cours d'un test qu'ils peuvent atteindre le point situé à mi-longueur de la piste la plus éloignée utilisée par les aéronefs commerciaux de transport de passagers dans les trois minutes après le déclenchement de l'alarme. Ces premiers véhicules à intervenir doivent être capables de répandre l'agent extincteur principal à 50 p. 100 de la capacité totale de débit exigée. Toutefois, il n'est fait aucune mention d'une limite de temps à l'intérieur de laquelle les véhicules intervenant par la suite doivent démontrer qu'ils peuvent atteindre les lieux et fournir le reste de la capacité exigée de l'agent extincteur. La modification proposée à l'article 303.18 va exiger que les véhicules de lutte contre les incendies arrivant après les premiers véhicules à intervenir démontrent au cours d'un test qu'ils peuvent se rendre au même endroit dans les quatre minutes suivant le déclenchement de l'alarme.

De plus, une modification proposée à l'article 303.07 (*Catégorie critique — Service de lutte contre les incendies d'aéronefs*) va supprimer une mention superflue à la date limite du 31 décembre 1999, laquelle est maintenant dépassée. Avant le 31 décembre 1999, et dans certaines circonstances bien précises, les exploitants d'aéroports étaient autorisés à réduire de deux niveaux la catégorie des services de lutte contre les incendies d'aéronefs offerte. Depuis cette date, ils ne peuvent plus réduire la catégorie offerte (dans les mêmes circonstances) que d'un seul niveau. La modification proposée à l'article 303.07 va supprimer toute mention de cette date et la remplacer par un énoncé permettant une réduction d'un niveau de la catégorie d'aéronefs en matière de lutte contre les incendies, et ce, dans les circonstances appropriées.

Solutions envisagées

Les modifications proposées ne peuvent être réalisées que par la voie d'amendements au *Règlement de l'aviation canadien*.

Benefits and Costs

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

The proposed amendment to section 303.18 (*Response Test*) will have minimal implications in the Canadian environment. All affected sites are understood to be able to position all fire-fighting response vehicles where they can satisfy both the three-minute test for the first response and the four-minute test for the second response. The introduction of a response time requirement for second and subsequent responding vehicles will impose a standard for these vehicles which can be tested during an aerodrome inspection and to which compliance can be enforced.

The proposed amendment to section 303.07 (*Critical Category for Fire Fighting*) is essentially editorial and will have no benefit-cost impact.

Although minor, the benefit-cost impact of the proposed amendments will be positive.

Consultation

The members of the Aerodromes and Airports Technical Committee were consulted with respect to the proposed amendments to Subpart 3 of Part III of the *Canadian Aviation Regulations*. The actively participating members of the Aerodromes and Airports Technical Committee include the Advisory Committee on Accessible Transportation, Aero Club of Canada, Aéroports de Montréal, Aerodevco Consultants Ltd., AirBC, Air Canada, Air Canada Pilots Association, Airline Pilots Association, Airport Management Conference of Ontario, Air Passenger Safety Group, Air Transport Association of Canada, Alberta Aviation Council, Alberta Transportation and Utilities, Arctic Airports (Government of the Northwest Territories), Association des Gens de l'Air du Québec, Association québécoise des transporteurs aériens inc., British Columbia Aviation Council, BC Transportation Financing Authority, Campbell River Airport, Canadian Air Line Pilots Association, Canadian Air Traffic Control Association, Canadian Association of Fire Chiefs, Canadian Auto Workers, Canadian Business Aircraft Association, Canadian Forces Fire Marshall-2 (Department of National Defence), Canadian Owners and Pilots Association, Canadian Regional Airlines Ltd., Central Air Carrier Association, Civil Air Search and Rescue Association, Corp Air Inc., Canadian Union of Public Employees (CUPE), Department of Community & Transportation Services, Department of Works (Newfoundland), Edmonton Regional Airports Authority, Federation of Canadian Municipalities, Jack Henderson, Manitoba Highways and Transportation, Imperial Oil Limited, International Association of Fire Fighters, Kelowna Airport, Liberty Airlines Limited, Ministry of Employment and Investment (British Columbia), Ministère des Transports (Quebec), Department of Transportation of Ontario, Ministry of Transportation (New Brunswick), Miramichi Airport Commission (1993) Inc., Niagara District (St. Catharines) Airport, Northern Air Transport Association, Nova Scotia Department of Transportation, Paragon Engineering Ltd., Saskatchewan Highways and Transportation, Sydney Airport Authority, Teamsters Local 31, The Calgary Airport Authority, Union of Canadian Transport Employees and the Vancouver International Airport Authority.

Avantages et coûts

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

La modification proposée à l'article 303.18 (*Test d'intervention*) aura des implications minimales dans l'environnement canadien. Il est entendu que les endroits concernés seront en mesure de positionner tous les véhicules d'intervention chargés de la lutte contre les incendies d'aéronefs à des endroits d'où ils pourront réussir aussi bien au test des trois minutes dans le cas des premiers véhicules à intervenir qu'à celui des quatre minutes dans le cas des véhicules à intervenir en second. L'introduction d'une exigence portant sur le délai d'intervention des véhicules arrivant en second et au-delà va imposer à ces véhicules une norme qui pourra être mesurée par un test au cours de l'inspection d'un aéroport et dont on pourra ainsi s'assurer du respect.

La modification proposée à l'article 303.07 (*Catégorie critique — Service de lutte contre les incendies d'aéronefs*) touche essentiellement la forme, et n'aura aucun impact en matière de coûts par rapport aux avantages.

Bien que mineur, l'impact des modifications proposées sera positif en matière d'avantages par rapport aux coûts.

Consultations

Les modifications proposées à la sous-partie 3 de la partie III du *Règlement de l'aviation canadien* ont fait l'objet de consultations auprès des membres du Comité technique sur les aéroports et les aéroports. Les membres actifs dudit Comité comprennent le Comité consultatif sur le transport accessible, l'Aéro Club du Canada, le groupe Aéroports de Montréal, Aerodevco Consultants Ltd., AirBC, Air Canada, l'Association des pilotes d'Air Canada, la Airline Pilots Association, le Airport Management Conference of Ontario, le Groupe de sécurité des passagers aériens, l'Association du transport aérien du Canada, l'Alberta Aviation Council, l'Alberta Transportation and Utilities, les aéroports de l'Arctique (Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest), l'Association des Gens de l'air du Québec, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., le British Columbia Aviation Council, la BC Transportation Financing Authority, l'aéroport de Campbell River, l'Association canadienne des pilotes de ligne, l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, l'Association canadienne des chefs de pompiers, les Travailleurs canadiens de l'automobile, l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, le directeur des Services des incendies des Forces canadiennes-2 (ministère de la Défense nationale), la Canadian Owners and Pilots Association, les Lignes aériennes Canadien régional Ltée, la Central Air Carrier Association, l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens, Corp Air Inc., le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP), le ministère des Services et des Transports et le ministère des Travaux de Terre-Neuve, l'Edmonton Regional Airports Authority, la Fédération canadienne des municipalités, Jack Henderson, le ministère de la Voirie et du Transport du Manitoba, Compagnie pétrolière impériale Ltée, l'Association internationale des pompiers, l'aéroport de Kelowna, Liberty Airlines Limited, le Ministry of employment and Investment de la Colombie-Britannique, le ministère des Transports du Québec, le ministère des Transports de l'Ontario, le ministère des Transports du Nouveau-Brunswick, Miramichi Airport Commission (1993) Inc., l'aéroport du district de Niagara (St. Catharines), la Northern Air Transport Association, le ministère des Transports de la Nouvelle-Écosse, Paragon Engineering Ltd., le Saskatchewan Highways and Transportation, la Sydney

The Aerodromes and Airports Technical Committee reviewed the proposed amendments to sections 303.18 (*Response Test*) and 303.07 (*Critical Category for Fire Fighting*) at a meeting in May 2000. There were dissents to the proposed four-minute response test requirement in section 303.18 from the Airline Pilots Association (ALPA) and from the Air Passenger Safety Group (APSG). Both parties expressed concern that the response time was too long and stated their preference for a three-minute response time as recommended for second and subsequent responding vehicles by the International Civil Aviation Organization (ICAO). The dissenters were of the opinion that the longer response time might allow for the re-ignition of a fire with the responding vehicles unable to respond effectively. The non-dissenting members of the Technical Committee approved the proposed amendment to section 303.18 and recommended its passage. All members of the Technical Committee approved the proposed amendment to section 303.07 and recommended its passage.

The proposed amendments to these sections were presented at the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC), which is composed of senior managers in the Civil Aviation Directorate of the Department of Transport, in October and December 2000. The same dissent as above was presented to CARC. After discussion, the members of CARC declined the dissent and approved the amendment. The dissent was declined on the grounds that having a standard by which inspectors could test the response time of aircraft fire-fighting services would assist with aerodrome inspections, thus, improving inspectors' ability to require compliance with these provisions.

Compliance and Enforcement

These Regulations will generally be enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, through suspension or cancellation of a Canadian aviation document or through judicial action introduced by way of summary conviction as per section 7.3 of the *Aeronautics Act*.

Contact

Chief, Regulatory Affairs, AARBH, Transport Canada Safety and Security, Place de Ville, Tower C, Ottawa, Ontario K1A 0N8, (613) 993-7284 or 1-800-305-2059 (Telephone), (613) 990-1198 (Facsimile), www.tc.gc.ca (Internet address).

Airport Authority, les Teamsters, section 31, la Calgary Airport Authority, l'Union canadienne des employés des transports et la Vancouver International Airport Authority.

Le Comité technique sur les aéroports et les aéroports a examiné les modifications proposées aux articles 303.18 (*Test d'intervention*) et 303.07 (*Catégorie critique — Service de lutte contre les incendies d'aéronefs*) au cours d'une réunion tenue en mai 2000. La Airline Pilots Association (ALPA) ainsi que le Groupe de sécurité des passagers aériens (GSPA) ont émis des opinions divergentes quant à l'exigence portant sur le test d'intervention en quatre minutes dont il est question à l'article 303.18. Ces deux intervenants se sont dits inquiets de ce délai d'intervention trop long et ont fait valoir leur préférence pour un délai d'intervention de trois minutes, tel que le recommande l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans le cas des véhicules qui interviennent en second et au-delà. Pour les tenants de ces opinions divergentes, un délai d'intervention plus long pourrait permettre à un incendie de reprendre sans que les véhicules d'intervention soient en mesure de réagir efficacement. Les membres du Comité technique autres que ceux ayant présenté des opinions divergentes ont approuvé la modification à l'article 303.18 et en ont recommandé l'adoption. Tous les membres du Comité technique ont approuvé la modification à l'article 303.07 et en ont recommandé l'adoption.

Les modifications proposées ont été présentées, en octobre et décembre 2000, devant le Comité de réglementation de l'aviation civile (CRAC), lequel est formé de gestionnaires supérieurs de la Direction générale de l'aviation civile du ministère des Transports. La même opinion divergente que celle mentionnée ci-dessus a été présentée au CRAC. Après discussion, les membres du CRAC ont rejeté l'opinion divergente et approuvé la modification. L'opinion divergente a été repoussée pour les raisons suivantes : le fait de disposer d'une norme permettant aux inspecteurs de mesurer le délai d'intervention des services de lutte contre les incendies d'aéronefs va aider aux inspections d'aéroports et, par voie de conséquence, va permettre aux inspecteurs de mieux pouvoir faire respecter ces dispositions réglementaires.

Respect et exécution

Les dispositions réglementaires proposées seront normalement 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 d'une demande en justice introduite par procédure sommaire en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Personne-ressource

Le Chef, Affaires réglementaires, AARBH, Transports Canada, Sécurité et Sûreté, Place de Ville, Tour C, Ottawa (Ontario) K1A 0N8, (613) 993-7284 ou 1-800-305-2059 (téléphone), (613) 990-1198 (télécopieur), www.tc.gc.ca (adresse Internet).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 4.9^a of the *Aeronautics Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part III)*.

^a S.C. 1992, c. 4, s. 7

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 4.9^a de la *Loi sur l'aéronautique*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie III)*, ci-après.

^a L.C. 1992, ch. 4, art. 7

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice. Each representation must be in writing and be sent to the Chief, Regulatory Affairs (AARBH), Civil Aviation, Safety and Security Group, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N8. General inquiries tel.: (613) 993-7284 or 1-800-305-2059; fax: (613) 990-1198; Internet address: <http://www.tc.gc.ca>.

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Ottawa, September 24, 2002

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PART III)

AMENDMENTS

1. Subsection 303.07(3) of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is replaced by the following:

(3) If, during the period referred to in subsection (1), the number of movements at the designated airport by aircraft in the highest aircraft category for fire fighting is less than 700, the critical category for fire fighting shall be determined by decreasing the highest aircraft category for fire fighting by one category.

2. Paragraph 303.18(4)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) within four minutes after the alarm is sounded, any other aircraft fire-fighting vehicle required by section 303.09 reaches the location referred to in paragraph (a).

COMING INTO FORCE

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

[40-1-o]

Les intéressés peuvent présenter par écrit au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout au chef, Affaires réglementaires (AARBH), Aviation civile, Groupe de la sécurité et sûreté, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8 renseignements généraux tél. : (613) 993-7284 ou 1-800-305-2059; télec. : (613) 990-1198; site Internet : <http://www.tc.gc.ca>.

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Ottawa, le 24 septembre 2002

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (PARTIE III)

MODIFICATIONS

1. Le paragraphe 303.07(3) du *Règlement de l'aviation canadien*¹ est remplacé par ce qui suit :

(3) Lorsque, durant la période visée au paragraphe (1), à l'aéroport désigné, le nombre de mouvements des aéronefs correspondant à la catégorie d'aéronefs — SLIA la plus élevée est inférieur à 700, la catégorie critique — SLIA équivaut à cette catégorie d'aéronefs — SLIA la plus élevée, réduite d'une catégorie.

2. L'alinéa 303.18(4)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) dans les quatre minutes suivant le déclenchement de l'alarme, tous les autres véhicules de lutte contre les incendies d'aéronefs exigés en vertu de l'article 303.09 se rendent à l'endroit mentionné à l'alinéa a).

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[40-1-o]

¹ SOR/96-433

¹ DORS/96-433

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII)

Statutory Authority

Aeronautics Act

Sponsoring Department

Department of Transport

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII)

Fondement législatif

Loi sur l'aéronautique

Ministère responsable

Ministère des Transports

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

These proposed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII)* will introduce a new section 700.09 *Code-share Agreements* into the *Canadian Aviation Regulations (CARs)*. The proposed new section will require a foreign air operator, with whom a Canadian air operator has entered into a code-share agreement, to hold a Canadian foreign air operator certificate.

In a code-share agreement between two or more airlines (air operators under the CARs nomenclature), the airlines agree to market and display their flight information to potential customers under each other's designator code. To take a simple example, under a code-share agreement between Airline XYZ (with designator code "YZ") and Airline ABC (with designator code "BC"), a flight which may consist of two legs, one operated by Airline XYZ and one operated by Airline ABC, may appear to a consumer purchasing the ticket to be entirely under the code "YZ" and, thus, operated only by Airline XYZ. Not only may each leg of the flight be operated by a different airline, but each of the code-sharing airlines may be under the regulatory authority of different states. In our above example, Airline XYZ may be a Canadian airline and, thus, under the safety oversight of Transport Canada, whereas Airline ABC may be a non-Canadian airline and, thus, under the safety oversight of a foreign regulatory authority. If the code used by both airlines is "YZ", the entire flight will appear, to the ticket purchaser, to be operated by Airline XYZ and, thus, to be under the safety oversight of Transport Canada whereas, in fact, one leg of the flight is operated by the foreign Airline ABC under the safety oversight of the foreign regulatory authority.

In the CARs, the operator of a commercial air transport service, such as an airline for example, is called an "air operator". Any air operator, whether domestic or foreign, operating a commercial air service in Canadian airspace is required to have a Canadian aviation document, either an air operator certificate (AOC) in the case of a domestic air operator, or a Canadian foreign air operator certificate (CFAOC) in the case of a foreign air operator. Such a document brings the holder under the purview of the CARs and enables the regulatory authority to enforce its compliance with the Canadian safety regulations, if necessary. If a segment of the

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII)* qui est proposé va introduire dans le *Règlement de l'aviation canadien (RAC)* le nouvel article 700.09 intitulé *Accords de partage de codes*. En vertu du nouvel article ainsi proposé, un exploitant aérien étranger, avec lequel un exploitant aérien canadien a conclu un accord de partage de codes, sera tenu de posséder un certificat canadien d'exploitant aérien étranger.

Lorsque deux ou plusieurs entreprises de transport aérien (des exploitants aériens dans la nomenclature du RAC) concluent un accord de partage de codes, elles acceptent de mettre en marché et d'annoncer leurs vols auprès de clients potentiels sous le code d'identification de l'autre entreprise. Pour donner un exemple simple, en vertu d'un accord de partage de codes entre l'entreprise XYZ (ayant le code d'identification « YZ ») et l'entreprise ABC (ayant le code d'identification « BC »), un vol pouvant se composer de deux segments, l'un assuré par l'entreprise XYZ et l'autre par l'entreprise ABC, peut apparaître à un client qui achète un billet sous le code d'identification « YZ », laissant ainsi supposer qu'il ne serait assuré que par l'entreprise XYZ. Non seulement chacun des segments du vol peut être assuré par une entreprise différente, mais, en plus, chacune des entreprises ayant conclu un accord de partage de codes peut être placée sous l'autorité réglementaire d'un État différent. Dans l'exemple donné ci-dessus, l'entreprise XYZ pourrait être une entreprise canadienne dont le contrôle de la sécurité relèverait alors de Transports Canada, tandis que l'entreprise ABC pourrait très bien être une entreprise étrangère dont le contrôle de la sécurité serait du ressort d'une autorité réglementaire étrangère. Si les deux entreprises utilisent le code d'identification « YZ », alors le vol dans son intégralité semblera, aux yeux de l'acheteur d'un billet, assuré par l'entreprise XYZ et, donc, soumis au contrôle de la sécurité exercé par Transports Canada, alors que dans les faits, un segment du vol sera assuré par l'entreprise étrangère ABC, dont le contrôle de la sécurité relève de l'autorité réglementaire étrangère.

Dans le RAC, l'exploitant d'un service de transport aérien commercial, par exemple une entreprise de transport aérien, est appelé « exploitant aérien ». Tout exploitant aérien, qu'il soit canadien ou étranger, qui exploite un service aérien commercial dans l'espace aérien canadien est tenu de posséder un document d'aviation canadien, à savoir un certificat d'exploitant aérien (CEA) s'il s'agit d'un exploitant aérien canadien ou un certificat canadien d'exploitant aérien étranger (CCEAÉ) s'il s'agit d'un exploitant aérien étranger. Le titulaire d'un tel document est alors assujéti au RAC et l'autorité réglementaire peut alors prendre les

service offered jointly by code-share partners does not enter Canadian air space, there is, at present, no requirement for the foreign partner operating the flight on that segment to hold any Canadian aviation document and, thus, the foreign operator is not required to comply with the CARs, although they must obey the regulations of their own governing authority.

While application for approval of a commercial agreement allowing code-sharing between a Canadian air operator and a foreign air operator must be made to the Canadian Transportation Agency (CTA), the CTA has authority only over economic regulations. It has been Transport Canada's policy, as communicated to the CTA in 1998, that a foreign air operator, not having operational control over an aircraft operating into and out of Canada, does not require a CFAOC for that kind of operation.

The Canadian travelling public could be flying, unknowingly, on an aircraft, operated under the designator of its code-sharing Canadian partner, by a foreign air operator for whom there are safety concerns. Transport Canada, as the Canadian regulatory authority, has a responsibility to passengers on Canadian commercial air transportation services to preserve a certain level of safety for those passengers. Consequently, Departmental officials have decided to institute a requirement that foreign code-share partners hold a Canadian foreign air operator certificate.

Proposed new section 700.09 is the result of that decision. It will require a foreign operator with whom an air operator has entered a code-share agreement to hold a Canadian foreign air operator certificate, even if the flights on the segments operated by the foreign air operator do not enter Canadian airspace.

Alternatives

Since the intent of this proposal is to bring foreign air operators who, through code-sharing agreements with Canadian air operators, may be operating flights outside of Canadian air space with the designators of their Canadian code-sharing partners, under the regulatory authority of the *Canadian Aviation Regulations* for those flights, there is no alternative regulatory action to accomplish this goal.

Benefits and Costs

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

The proposed new requirement will not affect the economic regulatory requirements that are administered by the Canadian Transportation Agency (CTA).

The cost, both to the Canadian regulatory authority and to the code-sharing partners, is not likely to impede any proposed agreements. The majority of foreign air operators with whom Canadian airlines enter into code-sharing agreements are operated under the regulatory authority of contracting states (signatories of

mesures qui s'imposent pour voir au respect de la réglementation canadienne en matière de sécurité, si nécessaire. Toutefois, si un segment du vol offert conjointement par les partenaires d'échange de codes ne pénètre pas dans l'espace aérien canadien, rien actuellement n'oblige le partenaire étranger assurant le vol à détenir un document d'aviation canadien, ce qui signifie que l'exploitant étranger n'est pas tenu de se conformer au RAC, bien qu'il doive cependant respecter la réglementation de sa propre autorité réglementaire.

S'il est vrai que toute demande d'approbation d'accord commercial permettant un partage de codes entre un exploitant aérien canadien et un exploitant aérien étranger doit être présentée à l'Office des transports du Canada (OTC), il n'empêche que seule la réglementation économique est du ressort de l'OTC. Transports Canada a adopté une politique, communiquée à l'OTC en 1998, à l'effet qu'un exploitant aérien étranger qui n'assure pas le contrôle d'exploitation d'un aéronef se dirigeant vers le Canada ou en revenant ne soit pas tenu de posséder un CCEAE pour ce genre d'exploitation.

Le public voyageur canadien risquait de voyager, sans le savoir, à bord d'un aéronef, exploité sous l'identification de son partenaire de partage de codes canadien, par un exploitant aérien étranger pour lequel il existe des réserves en matière de sécurité. Transports Canada, à titre d'autorité réglementaire canadienne, a la responsabilité de voir à ce que les passagers faisant appel aux services du transport aérien civil canadien bénéficient, en tout temps, du niveau de sécurité auquel ils s'attendent. Par conséquent, les responsables ministériels ont décidé d'instaurer une exigence en vertu de laquelle tout partenaire étranger de partage de codes sera tenu de posséder un certificat canadien d'exploitant aérien étranger.

Le nouvel article 700.09 qui est proposé est le résultat de cette décision. Il obligera tout exploitant étranger, avec lequel un exploitant aérien a conclu un accord de partage de codes, à posséder un certificat canadien d'exploitant aérien étranger, même si les vols effectués à l'intérieur des segments de vol exploités par l'exploitant aérien étranger n'ont pas lieu dans l'espace aérien canadien.

Solutions envisagées

Comme le but visé par la présente proposition consiste à placer sous l'autorité réglementaire du *Règlement de l'aviation canadien*, et pour les vols concernés, les exploitants aériens étrangers qui, par l'entremise d'accords de partage de codes avec des exploitants aériens canadiens, peuvent exploiter des vols à l'extérieur de l'espace aérien canadien sous l'identification de leurs partenaires canadiens de partage de codes, il n'existe aucune solution, autre que réglementaire, pour parvenir à cette fin.

Avantages et coûts

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

La nouvelle exigence qui est proposée n'aura aucune incidence sur les exigences réglementaires d'ordre économique qui sont du ressort de l'Office des transports du Canada (OTC).

Les coûts, tant pour l'autorité réglementaire canadienne que pour les partenaires de partage de codes, ne devraient nuire à aucun accord proposé. La majorité des exploitants aériens étrangers avec lesquels des exploitants aériens canadiens concluent des accords de partage de codes sont soumis à l'autorité réglementaire

the Convention on International Civil Aviation), and operate under a regulatory structure similar to that governing Canadian operations. A Canadian foreign air operator certificate is customarily issued for these foreign air operators on the basis of the comparable document that the foreign regulatory authority has issued for their domestic operations. If a Canadian air operator intends to enter a code-sharing agreement with an airline from a non-signatory country, Canadian regulatory authorities would issue a Canadian foreign air operator certificate on the basis of an inspection of the airline, with the costs to be recovered from the foreign air operator.

A code-share partnership is a commercial agreement which is expected to generate financial rewards for both partners. Any costs associated with its instigation, which must be paid by either partner, would be recovered by the rewards from the agreement.

The proposed requirement will assist the Canadian regulatory authority to fulfil its primary duty of oversight for the safety of passengers in Canadian civil air operations.

The benefit-cost impact of this initiative is expected to be positive.

Consultation

The members of the Commercial Air Service Operations (CASO) Technical Committee of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) have been consulted with respect to these proposed amendments to the *Canadian Aviation Regulations*. Active members of the CASO Technical Committee include the Advisory Committee on Accessible Transportation, Aerospace Industries Association of Canada, Air B.C., Air Canada, Air Canada Pilots Association, Air Line Pilots Association — Canada, Air Transport Association of Canada, Association québécoise des transporteurs aériens inc., Canadian Air Line Dispatchers' Association, Canadian Auto Workers, Canadian Business Aircraft Association, Canadian Labour Congress, Canadian Union of Public Employees, Helicopter Association of Canada, Parks Canada, and Teamsters Canada. The members of the Technical Committee approved the proposed amendment at a meeting in December 2000.

The proposed amendment was presented at a meeting of the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC), which is composed of senior managers in the Civil Aviation Directorate of the Department of Transport, on March 26, 2001. The members of CARC approved the proposed amendment.

Compliance and Enforcement

The proposed amendment to the Regulations will be enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, through suspension or cancellation of a Canadian aviation document, or through judicial action introduced by way of summary conviction, as per section 7.3 of the *Aeronautics Act*.

Contact

Chief, Regulatory Affairs, AARBH, Transport Canada, Safety and Security, Place de Ville, Tower C, Ottawa, Ontario K1A 0N8, (613) 993-7284 or 1-800-305-2059 (Telephone, general inquiries), (613) 990-1198 (Facsimile), www.tc.gc.ca (Internet address).

d'États contractants (signataires de la Convention relative à l'Aviation civile internationale), et travaillent dans une structure réglementaire similaire à celle régissant les opérations canadiennes. Dans le cas de tels exploitants aériens étrangers, un certificat canadien d'exploitant aérien étranger leur est habituellement délivré sur la base d'un document comparable que leur a délivré l'autorité réglementaire étrangère pour leurs opérations intérieures. Si un exploitant aérien canadien souhaite conclure un accord de partage de codes avec une entreprise de transport aérien d'un pays non signataire, les autorités réglementaires canadiennes délivreront un certificat canadien d'exploitant aérien étranger sur la base d'une inspection de l'entreprise en question, les coûts devant être recouverts auprès de l'exploitant aérien étranger.

Un partage de codes est un accord commercial qui est censé procurer des avantages financiers aux deux partenaires. Tous les coûts entourant la conclusion d'un tel accord, qui doivent être payés par l'un ou l'autre des partenaires, devraient être récupérés grâce aux avantages tirés de l'accord.

L'exigence proposée va aider l'autorité réglementaire canadienne à s'acquitter de sa première responsabilité, qui est de voir au contrôle de la sécurité des passagers dans le cadre des opérations aériennes civiles canadiennes.

On s'attend à ce que cette initiative ait un impact positif en matière d'avantages par rapport aux coûts.

Consultations

La modification proposée au *Règlement de l'aviation canadien* a fait l'objet de consultations auprès des membres du Comité technique sur l'utilisation d'aéronefs dans le cadre d'un service aérien commercial (UDASAC) du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Les membres actifs du Comité technique UDASAC comprennent 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 — Canada, l'Association du transport aérien du Canada, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., l'Association canadienne des régulateurs de vol, les Travailleurs et travailleuses canadien(ne)s de l'automobile, la Canadian Business Aircraft Association, le Congrès du Travail du Canada, le Syndicat canadien de la fonction publique, la Helicopter Association of Canada, Parcs Canada, et Teamsters Canada. Les membres du Comité technique ont approuvé la modification proposée au cours d'une réunion tenue en décembre 2000.

La modification proposée a été présentée le 26 mars 2001 à une réunion du Comité de réglementation de l'Aviation civile (CRAC), lequel est formé de gestionnaires supérieurs de la Direction générale de l'aviation civile du ministère des Transports. Les membres du CRAC ont approuvé ladite modification.

Respect et exécution

La modification proposée sera normalement appliquée 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 d'une demande en justice introduite par procédure sommaire, en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Personne-ressource

Le Chef, Affaires réglementaires, AARBH, Transports Canada, Sécurité et sûreté, Place de Ville, Tour C, Ottawa (Ontario) K1A 0N8, (613) 993-7284 ou 1-800-305-2059 (téléphone : renseignements généraux), (613) 990-1198 (télécopieur), www.tc.gc.ca (adresse Internet).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 4.9^a of the *Aeronautics Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII)*.

Interested persons may make written representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice. Each representation must be sent to the Chief, Regulatory Affairs (AARBH), Civil Aviation, Safety and Security Group, Transport Canada, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N8. (General inquiries — Tel.: (613) 993-7284 or 1-800-305-2059; fax: (613) 990-1198; Internet address: <http://www.tc.gc.ca>)

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Ottawa, September 24, 2002

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PART VII)

AMENDMENT

1. The reference “[700.09 to 700.13 reserved]” after section 700.08 of the *Canadian Aviation Regulations* is replaced by the following:

Code-share Agreements

700.09 No air operator shall operate an aircraft under a code-share agreement with a foreign air operator unless authorized to do so in its air operator certificate and the foreign air operator holds a Canadian foreign air operator certificate.

[700.10 to 700.13 reserved]

COMING INTO FORCE

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

[40-1-o]

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 4.9^a de la *Loi sur l'aéronautique*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout au chef, Affaires réglementaires (AARBH), Aviation civile, Groupe de la sécurité et sûreté, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8 (Renseignements généraux — tél. : (613) 993-7284 ou 1-800-305-2059; téléc. : (613) 990-1198; site Internet : <http://www.tc.gc.ca>).

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Ottawa, le 24 septembre 2002

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (PARTIE VII)

MODIFICATION

1. La mention « [700.09 à 700.13 réservés] », suivant l'article 700.08 du *Règlement de l'aviation canadien*, est remplacée par ce qui suit :

Accords de partage de codes

700.09 Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef en vertu d'un accord de partage de codes conclu avec un exploitant aérien étranger à moins qu'il n'y soit autorisé par son certificat d'exploitation aérienne et que l'exploitant aérien étranger ne soit titulaire d'un certificat canadien d'exploitant aérien étranger.

[700.10 à 700.13 réservés]

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[40-1-o]

^a S.C. 1992, c. 4, s. 7

^a L.C. 1992, ch. 4, art. 7

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII)

Statutory Authority

Aeronautics Act

Sponsoring Department

Department of Transport

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII)

Fondement législatif

Loi sur l'aéronautique

Ministère responsable

Ministère des Transports

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

General

These proposed *Regulations to Amend the Canadian Aviation Regulations (Part VII — Commercial Air Services)* will introduce three new regulatory requirements into the *Canadian Aviation Regulations* (CARs): CAR 705.81 (*Cargo and Baggage Compartment Fire Protection*), CAR 705.82 (*Compliance Plan*) and CAR 705.83 (*Quarterly Information Report*). Also introduced will be a new *Commercial Air Services Standard 725.81 (Cargo and Baggage Compartment Fire Protection)* which describes how air operators will comply with proposed CAR 705.81. The proposed regulatory requirements incorporate new fire protection requirements for Class D cargo and baggage compartments, an upgrade of cargo and baggage compartment liners for Class C and Class D cargo and baggage compartments, and a requirement for affected air operators to submit compliance plans and quarterly information reports on their implementation progress to Transport Canada.

Canadian air operators operating aeroplanes under CAR 705 (*Airline Operations*) will be subjected to these proposed requirements. The aeroplanes affected will be transport category aeroplanes with an initial type certificate issued after January 1, 1958.

CAR 705 applies to Canadian air operators operating aeroplanes and helicopters in air transport service or in aerial work involving sightseeing operations. The aeroplanes are, for the most part, aeroplanes with a maximum certificated take-off weight (MCTOW) of more than 8 618 kg (19 000 lbs.) or for which a Canadian type certificate has been issued authorizing the transport of 20 or more passengers. The helicopters have seating configurations excluding pilot seats, of 20 or more. These proposed regulatory requirements do not apply to helicopters.

The term “air transport service” means a commercial air service that is operated for the purpose of transporting persons, personal belongings, baggage, goods or cargo in an aircraft between two points. The term “aerial work” means a commercial air service other than an air transport service or a flight training service.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Généralités

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII : services aériens commerciaux)* va présenter trois nouvelles exigences réglementaires dans le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), à savoir les articles 705.81 (*Protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages*), 705.82 (*Plan de conformité*) et 705.83 (*Rapport d'information trimestriel*). De plus, les *Normes de service aérien commercial* vont également voir apparaître le nouvel article 725.81 (*Protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages*), lequel décrit comment les exploitants pourront respecter l'article 705.81 qui est proposé. Les nouvelles dispositions réglementaires proposées incorporent de nouvelles exigences en matière de protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages de classe D, une amélioration des revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D, et l'obligation faite aux transporteurs aériens visés de présenter à Transports Canada des plans de conformité et des rapports d'information trimestriels sur l'évolution de la mise en œuvre de ces plans.

Les avions des exploitants aériens canadiens régis par la sous-partie 705 du RAC (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*) seront assujettis à ces nouvelles exigences proposées. Les avions visés seront ceux de la catégorie transport possédant un certificat de type initial délivré après le 1^{er} janvier 1958.

La sous-partie 705 du RAC s'applique aux exploitants aériens canadiens qui exploitent des avions et des hélicoptères dans le cadre d'un service de transport aérien ou d'un travail aérien comportant des excursions aériennes. Dans la plupart des cas, il s'agit d'avions ayant une masse maximale homologuée au décollage (MMHD) supérieure à 8 618 kg (19 000 lb) ou pour lesquels un certificat de type canadien autorisant le transport de 20 passagers ou plus a été délivré. Dans le cas des hélicoptères, il s'agit d'appareils ayant une configuration de 20 sièges ou plus, à l'exclusion des sièges des pilotes. Les exigences réglementaires qui sont proposées ne s'appliquent pas aux hélicoptères.

L'expression « service de transport aérien » désigne un service aérien commercial qui est exploité dans le but de transporter, par aéronef, des personnes, des effets personnels, des bagages, des marchandises ou du fret d'un point à un autre. Quant à l'expression « travail aérien », elle s'entend d'un service aérien commercial autre qu'un service de transport aérien ou un service de formation au pilotage.

Transport category aeroplanes are aeroplanes type certificated pursuant to Chapter 525 (*Transport Category Aeroplanes*) of the *Airworthiness Manual* or an equivalent foreign airworthiness standard. Chapter 525 of the *Airworthiness Manual* sets out detailed airworthiness standards for transport category aeroplanes. Aeroplanes on the Canadian Civil Aircraft Register are type certificated into categories based upon the intended use or operating limitations of the aeroplane.

The term "initial type certificate" refers to the earliest type certificate which was issued for a particular aeroplane type. An aeroplane type is a classification of aeroplanes having similar design characteristics. The design characteristics of an aeroplane are dependent upon the type design of that aeroplane. The type design of an aeroplane includes the drawings, specifications, dimensions, materials and manufacturing process which must meet specific airworthiness requirements for each component part of the aeroplane. These characteristics of the type design apply to all aeroplanes produced in accordance with the type certificate. These aeroplanes are jointly referred to as an "aeroplane type." The issuance of an aeroplane type certificate confirms that the type design, manufactured product and maintenance program meet minimum safety standards.

The date January 1, 1958, was chosen so that the majority of turbine powered transport category aeroplanes would be included. Compliance is not proposed for aeroplanes type certificated before January 1, 1958, because their advanced age and small numbers would make compliance impractical from an economic standpoint. This is consistent with the similar exclusions made for these aeroplanes from other historic requirements pertaining to equipment upgrades for flammability of seat cushions and floor proximity escape path marking, and is consistent with the approach taken by the United States Federal Aviation Administration (FAA) with respect to the regulation of these aeroplanes.

Air operators will be required to modify the Class C and Class D cargo and baggage compartments of affected aeroplanes to the higher standard of proposed CAR 705.81. These modifications will contribute to a significant increase in public safety. Aeroplanes with Class C and/or Class D cargo and baggage compartments will be prohibited from operating after January 1, 2003, unless their cargo and baggage compartments meet the requirements of the proposed CAR 705.81 and its corresponding proposed *Commercial Air Services Standard* 725.81.

This proposal will harmonize Canadian regulatory requirements with the United States' *Code of Federal Regulations*, Title 14, Chapter 1, Part 121, section 121.314 (*Cargo and baggage compartments*) which came into effect on February 17, 1998.

Specific

CAR 705.81 (Cargo and Baggage Compartment Fire Protection)

(1) PROPOSED NEW FIRE PROTECTION REQUIREMENTS FOR CLASS D CARGO AND BAGGAGE COMPARTMENTS

Accident experience and full-scale tests and analyses conducted by the FAA have demonstrated that the current method of

Les avions de la catégorie transport sont les avions certifiés en vertu du chapitre 525 (*Avions de catégorie transport*) du *Manuel de navigabilité* ou d'une norme de navigabilité étrangère équivalente. Le chapitre 525 du *Manuel de navigabilité* détaille les normes de navigabilité des avions de la catégorie transport. Les avions figurant dans le Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens ont reçu des certificats de type dans diverses catégories basées sur l'usage prévu ou les limites d'exploitation des avions.

L'expression « certificat de type initial » s'entend du premier certificat de type délivré à un type d'avion précis. Un type d'avion est un regroupement d'avions ayant des caractéristiques de conception similaires. Les caractéristiques de conception d'un avion dépendent de la définition de type de cet avion. Dans la définition de type d'un avion se trouvent les plans, les spécifications, les dimensions, les matériaux et les procédés de fabrication qui doivent respecter des exigences de navigabilité précises, et ce, pour chaque élément de l'avion. Ces caractéristiques de la définition de type s'appliquent à tous les avions produits conformément au certificat de type. Ce sont ces avions qui, ensemble, constituent ce que l'on appelle un « type d'avion ». La délivrance d'un certificat de type d'avion confirme que la définition de type, le produit construit et le programme de maintenance répondent à des normes de sécurité minimales.

Si la date du 1^{er} janvier 1958 a été retenue, c'est pour que la majorité des avions turbopropulsés de la catégorie transport puissent être visés. Et si la conformité des avions ayant reçu leur certificat de type avant le 1^{er} janvier 1958 n'est pas demandée, c'est parce que leur âge avancé et leurs petits nombres rendraient cette conformité impossible à réaliser d'un point de vue économique. Cette façon de procéder est cohérente avec les exclusions similaires appliquées à ces avions dans le cas d'autres exigences historiques se rapportant aux améliorations apportées à l'équipement en matière d'inflammabilité des coussins de siège et de marques d'évacuation d'urgence situées à proximité du plancher, et elle est cohérente avec l'approche retenue par la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis quant à la réglementation applicable à ces avions.

Les exploitants aériens seront tenus de modifier les soutes à fret ainsi que les soutes à bagages de classe C et de classe D des avions visés de façon qu'elles respectent les normes plus élevées proposées à l'article 705.81 du RAC. Ces modifications contribueront à une augmentation significative de la sécurité du public. Après le 1^{er} janvier 2003, il sera interdit d'utiliser des avions dont les soutes à fret ainsi que les soutes à bagages de classe C et de classe D ne respecteront pas les exigences de l'article 705.81 du RAC proposé et de la *Norme de service aérien commercial* correspondante proposée à l'article 725.81.

Cette proposition va permettre d'harmoniser les exigences réglementaires canadiennes avec celles des États-Unis, lesquelles se trouvent à l'article 121.314 intitulé *Cargo and baggage compartments* du chapitre 1 de la partie 121 du titre 14 du *Code of Federal Regulations* (CFR) et sont entrées en vigueur le 17 février 1998.

Détails

RAC 705.81 (Protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages)

(1) NOUVELLES EXIGENCES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE PROPOSÉES POUR LES SOUTES À FRET ET LES SOUTES À BAGAGES DE CLASSE D

Des accidents vécus ainsi que des analyses et des essais grandeur nature effectués par la FAA ont montré que la méthode

fire protection used in Class D cargo and baggage compartments is inadequate in controlling certain types of fires, including fires involving aerosol cans.

Aerosol cans now contain highly flammable propellants as a result of environmental legislation and have been shown to burst within a few minutes upon exposure to fire in burning luggage. Available information indicates that a large percentage of checked luggage contains at least one aerosol can. Canadian regulations set limits on the quantity of aerosol cans that passengers may transport, however, the transport of aerosol cans is not prohibited.¹

The potential consequences of a bursting aerosol can in the non-inert atmosphere of a Class D cargo and baggage compartment include explosion of the propellant with enough force to rupture the cargo and baggage compartment liners. This would, as a result, compromise the fire suppression capability of the cargo and baggage compartment and potentially jeopardize the structural integrity of the aeroplane. Tests have shown that there is no ignition and hence, no explosion of the propellants contained in aerosol cans in the inert atmosphere of a Class C cargo and baggage compartment. Class C cargo and baggage compartments are inerted by the use of suppressing agent when fire or smoke is detected. Class C and Class D cargo and baggage compartments are located in areas that are not readily accessible to crew members in flight.

The Canadian *Airworthiness Manual* Chapter 525 (*Airworthiness Standards Transport Category Aeroplanes*) paragraph 525.857(d), effective January 1, 1987, contains the most recent standards applicable to Class D cargo and baggage compartments in the Canadian fleet. Prior to 1987, the standards Canada applied to Class D cargo and baggage compartments of transport category aeroplanes were those of the United States' *Code of Federal Regulations*, Title 14, Chapter 1, Part 25 (*Airworthiness Standards, Transport Category Airplanes*).

Aeroplanes on the Canadian Civil Aircraft Register are type certificated to meet the standards in place at the time of application for type certification. While type certification standards are amended from time to time, aeroplanes already type certificated are not required to be re-type certificated to meet the new standards. In this instance, aeroplanes will be required to be re-type certificated to meet the requirements of proposed CAR 705.81 and the corresponding *Commercial Air Services Standard* 725.81.

actuelle de protection contre l'incendie utilisée dans les soutes à fret et dans les soutes à bagages de classe D ne permettait pas une bonne maîtrise de certains types de feu, notamment ceux reliés à des aérosols.

À la suite de lois environnementales, ces aérosols contiennent maintenant des gaz propulseurs hautement inflammables, et il a été montré que ces aérosols pouvaient exploser en quelques minutes en cas d'exposition à un feu dans des bagages en train de brûler. Selon les renseignements disponibles, un fort pourcentage des bagages enregistrés contiennent au moins un aérosol. Si la réglementation canadienne fixe une limite à la quantité d'aérosols que les passagers peuvent transporter, leur transport n'est toutefois pas interdit¹.

Parmi les conséquences potentielles d'un éclatement d'aérosols dans l'atmosphère non inerte d'une soute à fret ou d'une soute à bagages de classe D, il faut envisager une explosion du gaz propulseur suffisamment violente pour provoquer la rupture des revêtements intérieurs des soutes à fret ou des soutes à bagages. Il se pourrait alors que les moyens de lutte contre l'incendie soient compromis dans les soutes à fret et les soutes à bagages, l'intégrité structurale de l'avion risquant par ailleurs d'être menacée. Des essais ont montré qu'il n'y a pas d'inflammation, et donc pas d'explosion, des gaz propulseurs contenus dans des aérosols dans l'atmosphère inerte qui est celle des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C. L'atmosphère des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C est rendue inerte par l'utilisation d'agent extincteur dès qu'un incendie ou de la fumée sont détectés. Les soutes à fret et les soutes à bagages de classe C et de classe D se trouvent dans des endroits auxquels les membres d'équipage ont difficilement accès pendant le vol.

L'alinéa 525.857d) du chapitre 525 (*Normes de navigabilité des avions de catégorie transport*) du *Manuel de navigabilité canadien* qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1987 renferme les normes les plus récentes applicables aux soutes à fret et aux soutes à bagages de classe D des appareils de la flotte canadienne. Avant 1987, les normes qu'appliquait le Canada aux soutes à fret et aux soutes à bagages de classe D des avions de la catégorie transport étaient celles du chapitre 1 de la partie 25 du titre 14 du *Code of Federal Regulations (Airworthiness Standards, Transport Category Airplanes)* des États-Unis.

Les avions inscrits au Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens possèdent un certificat de type attestant qu'ils respectent les normes en vigueur au moment de la demande de certification de type. Si les normes de certification de type sont modifiées de temps à autre, les avions possédant déjà un certificat de type ne sont toutefois pas tenus de subir une nouvelle certification de type de manière à satisfaire aux nouvelles normes. Dans le cas présent, les avions seront tenus de subir une nouvelle certification de type dans le but de respecter les exigences qui figurent à l'article 705.81 du RAC et à l'article correspondant des *Normes de service aérien commercial*, à savoir l'article 725.81, qui sont proposés.

¹ The transport of dangerous goods to, from and within Canada is regulated by the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* (TDGR), a set of regulations administered by Transport Canada. Subsections 2.9(1) and (2) of those Regulations indicate that in addition to specified requirements of the TDGR the ICAO Technical Instructions (2001/2002) must be met when transporting dangerous goods by air. The Technical Instructions provide a listing of all possible dangerous goods, in which "Aerosols" are included, and prescribe the type of packaging, quantity limitations and how they should be identified, documented and handled. Part 8 of the ICAO Technical Instructions permit limited quantities of aerosols to be transported on an aircraft in passenger or crew baggage.

¹ Le transport de marchandises dangereuses en provenance et à destination du Canada est réglementé par le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (RTMD), un ensemble de dispositions réglementaires régies par Transports Canada. Les paragraphes 2.9(1) et (2) de ce règlement indiquent que, en plus des exigences spécifiques du RTMD, il faut respecter les Instructions techniques de l'OACI (2001/2002) en cas de transport de marchandises dangereuses par les airs. Ces instructions techniques donnent une liste de toutes les marchandises dangereuses possibles, dans laquelle figurent les « aérosols », et précisent le type de conditionnement, les limites de quantité et la façon dont ces marchandises doivent être identifiées, documentées et manipulées. La partie 8 des Instructions techniques de l'OACI permet le transport de quantités limitées d'aérosols dans les bagages des passagers ou de l'équipage.

The requirements of this proposal are contained in columns 2 and 3 of Table 1.0. Class D cargo and baggage compartments on passenger-carrying aeroplanes that meet the standards in effect on or before January 1, 1987, will have to meet the standards in column 2 no later than January 1, 2003. Class D cargo and baggage compartments on cargo-carrying aeroplanes that meet the standards in effect on or before January 1, 1987, will have to meet the standards in column 2 or 3 no later than January 1, 2003. Column 1 contains the most recent standards of the *Airworthiness Manual* applicable to Class D cargo and baggage compartment fire protection. As of June 1, 1998, Class D cargo and baggage compartments have been eliminated as an option for future aeroplane type certification under Chapter 525 of the *Airworthiness Manual*.

Les exigences relatives à cette proposition se trouvent aux colonnes 2 et 3 du tableau 1.0. Les soutes à fret et les soutes à bagages de classe D d'avions de transport de passagers respectant les normes en vigueur au 1^{er} janvier 1987 ou avant devront respecter les normes de la colonne 2 d'ici au 1^{er} janvier 2003. Les soutes à fret et les soutes à bagages de classe D d'avions de transport de fret respectant les normes en vigueur au 1^{er} janvier 1987 ou avant devront respecter les normes des colonnes 2 ou 3 d'ici au 1^{er} janvier 2003. La colonne 1 présente les normes les plus récentes du *Manuel de navigabilité* relatives à la protection contre l'incendie des soutes à fret et des soutes à bagages de classe D. Depuis le 1^{er} juin 1998, les soutes à fret et les soutes à bagages de classe D ont été éliminées des options offertes à la certification de type des futurs avions en vertu du chapitre 525 du *Manuel de navigabilité*.

Table 1.0

Column 1	Column 2	Column 3
Class D cargo and baggage compartment fire protection standards of <i>Airworthiness Manual</i> 525.857(d) (Cargo Compartment Classification) and <i>Airworthiness Manual</i> 525.858 (Cargo Compartment Fire Detection Systems)* in effect on January 1, 1987	Class C cargo and baggage compartment fire protection standards of <i>Airworthiness Manual</i> 525.857(c) (Cargo Compartment Classification) and <i>Airworthiness Manual</i> 525.858 (Cargo Compartment Fire Detection Systems)* in effect on June 1, 1998	Class E cargo and baggage compartment fire protection standards of <i>Airworthiness Manual</i> 525.857(e) (Cargo Compartment Classification) and <i>Airworthiness Manual</i> 525.858 (Cargo Compartment Fire Detection Systems)* in effect on June 1, 1998
A fire occurring in a Class D cargo or baggage compartment will be completely confined without endangering the safety of the aeroplane or the occupants.	In a Class C cargo or baggage compartment, there is a separate approved smoke detector or fire detector system to give warning at the pilot or flight engineer station.	A Class E cargo compartment is on aeroplanes used only for the carriage of cargo and in which there is a separate approved smoke or fire detector system to give warning at the pilot or flight engineer station.
The compartment volume does not exceed 1 000 cubic feet. For compartments of 500 cu. ft. or less, an airflow of 1 500 cu. ft. per hour is acceptable.	There is an approved built-in fire extinguishing or suppression system controllable from the cockpit.	There are means to shut off the ventilating airflow to, or within, the compartment, and the controls for these means are accessible to the flight crew in the crew compartment.
There are means to exclude hazardous quantities of smoke, flames or other noxious gases from any compartment occupied by the crew or passengers.	There are means to exclude hazardous quantities of smoke, flames or extinguishing agent from any compartment occupied by the crew or passengers.	There are means to exclude hazardous quantities of smoke, flames or noxious gases from the flight crew compartment.
Ventilation and drafts are controlled within each compartment so that any fire likely to occur in the compartment will not progress beyond safe limits.	There are means to control ventilation and drafts within the compartment so that the extinguishing agent used can control any fire that may start within the compartment.	The required crew emergency exits are accessible under any cargo loading condition.

Tableau 1.0

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Normes de protection contre l'incendie des soutes à fret et des soutes à bagages de classe D de l'alinéa 525.857(d) du <i>Manuel de navigabilité</i> (Classification des compartiments cargo) et de l'article 525.858 du <i>Manuel de navigabilité</i> (Systèmes de détection de fumée ou de feu dans les compartiments cargo ou à bagages)* en vigueur le 1^{er} janvier 1987	Normes de protection contre l'incendie des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C de l'alinéa 525.857(c) du <i>Manuel de navigabilité</i> (Classification des compartiments cargo) et de l'article 525.858 du <i>Manuel de navigabilité</i> (Systèmes de détection de fumée ou de feu dans les compartiments cargo ou à bagages)* en vigueur le 1^{er} juin 1998	Normes de protection contre l'incendie des soutes à fret et des soutes à bagages de classe E de l'alinéa 525.857(e) du <i>Manuel de navigabilité</i> (Classification des compartiments cargo) et de l'article 525.858 du <i>Manuel de navigabilité</i> (Systèmes de détection de fumée ou de feu dans les compartiments cargo ou à bagages)* en vigueur le 1^{er} juin 1998
Un incendie se produisant dans un compartiment cargo ou à bagages de classe D est celui dans lequel un feu survenant, y serait complètement confiné sans mettre en danger la sécurité de l'avion ou des occupants.	Dans un compartiment cargo ou à bagages de classe C, il y a un détecteur de fumée ou un système détecteur de feu séparés et approuvés pour donner l'alarme au poste du pilote ou de l'ingénieur de vol.	Un compartiment cargo de classe E est un compartiment dans les avions utilisés seulement pour le transport cargo et dans lequel il y a un système détecteur de fumée ou de feu séparé et approuvé pour donner l'alarme au poste du pilote ou de l'ingénieur de vol.
Le volume de compartiment ne dépasse pas 1 000 pieds cubes. Pour les compartiments de 500 pi ³ [14 m ³] ou moins, un écoulement d'air de 1 500 pi ³ par heure [42 m ³] est acceptable.	Il y a un système d'extinction ou de suppression d'incendie inamovible et approuvé commandé depuis le poste de pilotage.	Il y a des moyens pour couper l'écoulement d'air de ventilation vers le ou à l'intérieur du compartiment, et les commandes de ces moyens sont accessibles à l'équipage de vol dans le compartiment d'équipage.
Il y a des moyens pour exclure des quantités dangereuses de fumée, de flammes ou d'autres gaz nocifs de tout compartiment occupé par l'équipage ou les passagers.	Il y a des moyens pour exclure des quantités dangereuses de fumée, de flammes ou d'agent d'extinction de tout compartiment occupé par l'équipage ou les passagers.	Il y a des moyens pour exclure des quantités dangereuses de fumées, de flammes ou de gaz nocifs du compartiment d'équipage de vol.
La ventilation et les appels d'air sont commandés à l'intérieur de chaque compartiment de sorte que tout feu susceptible de survenir dans le compartiment ne progressera pas au-delà des limites de sécurité.	Il y a des moyens pour commander la ventilation et les appels d'air à l'intérieur du compartiment de sorte que l'agent d'extinction utilisé puisse maîtriser tout feu qui peut se déclarer à l'intérieur du compartiment.	Les issues de secours équipages exigées sont accessibles dans toutes les conditions de chargement cargo.

Table 1.0—Continued

Column 1	Column 2	Column 3
Class D cargo and baggage compartment fire protection standards of <i>Airworthiness Manual 525.857(d) (Cargo Compartment Classification) and Airworthiness Manual 525.858 (Cargo Compartment Fire Detection Systems)*</i> in effect on January 1, 1987	Class C cargo and baggage compartment fire protection standards of <i>Airworthiness Manual 525.857(c) (Cargo Compartment Classification) and Airworthiness Manual 525.858 (Cargo Compartment Fire Detection Systems)*</i> in effect on June 1, 1998	Class E cargo and baggage compartment fire protection standards of <i>Airworthiness Manual 525.857(e) (Cargo Compartment Classification) and Airworthiness Manual 525.858 (Cargo Compartment Fire Detection Systems)*</i> in effect on June 1, 1998
Consideration is given to the effect of heat within the compartment on adjacent critical parts of the aeroplane.	The detection system must provide a visual indication to the flight crew within one minute after the start of a fire.	The detection system must provide a visual indication to the flight crew within one minute after the start of a fire.
The detection system must provide a visual indication to the flight crew within one minute after the start of a fire.*	The system must be capable of detecting a fire at a temperature significantly below that at which the structural integrity of the aeroplane is substantially decreased.	The system must be capable of detecting a fire at a temperature significantly below that at which the structural integrity of the aeroplane is substantially decreased.
The system must be capable of detecting a fire at a temperature significantly below that at which the structural integrity of the aeroplane is substantially decreased.*	There must be means to allow the crew to check in flight the functioning of each fire detector circuit.	There must be means to allow the crew to check in flight the functioning of each fire detector circuit.
There must be means to allow the crew to check in flight the functioning of each fire detector circuit.*	The effectiveness of the detection system must be shown for all approved operating configurations and conditions.	The effectiveness of the detection system must be shown for all approved operating configurations and conditions.
The effectiveness of the detection system must be shown for all approved operating configurations and conditions.*		

* These requirements pertain to section 525.858 of the *Airworthiness Manual (Cargo Compartment Fire Detection Systems)* and apply if certification with cargo compartment fire detection provisions is requested. Air operators operating aeroplanes with Class D cargo and baggage compartments have not normally made this request, since Class D compartments were not required to have fire detection systems prior to proposed CAR 705.81 and proposed *Commercial Air Services Standard 725.81*.

(2) PROPOSED UPGRADE OF CARGO AND BAGGAGE COMPARTMENT LINERS IN CLASS C AND CLASS D CARGO AND BAGGAGE COMPARTMENTS

Accident experience, and full scale tests and analyses conducted by the United States Federal Aviation Administration (FAA) show that fires can quickly burn through certain types of liners, and thus compromise the integrity of the fire-control mechanisms in Class C and Class D cargo and baggage compartments. Once fire spreads through the liner, air could get into the cargo and baggage compartment; and extinguishing agents could leak from the cargo and baggage compartment, causing the fire to spread to other parts of the aeroplane.

Tableau 1.0 (suite)

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Normes de protection contre l'incendie des soutes à fret et des soutes à bagages de classe D de l'alinéa 525.857(d) du <i>Manuel de navigabilité (Classification des compartiments cargo)</i> et de l'article 525.858 du <i>Manuel de navigabilité (Systèmes de détection de fumée ou de feu dans les compartiments cargo ou à bagages)*</i> en vigueur le 1 ^{er} janvier 1987	Normes de protection contre l'incendie des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C de l'alinéa 525.857(c) du <i>Manuel de navigabilité (Classification des compartiments cargo)</i> et de l'article 525.858 du <i>Manuel de navigabilité (Systèmes de détection de fumée ou de feu dans les compartiments cargo ou à bagages)*</i> en vigueur le 1 ^{er} juin 1998	Normes de protection contre l'incendie des soutes à fret et des soutes à bagages de classe E de l'alinéa 525.857(e) du <i>Manuel de navigabilité (Classification des compartiments cargo)</i> et de l'article 525.858 du <i>Manuel de navigabilité (Systèmes de détection de fumée ou de feu dans les compartiments cargo ou à bagages)*</i> en vigueur le 1 ^{er} juin 1998
L'effet de la chaleur à l'intérieur du compartiment sur les parties critiques adjacentes de l'avion est pris en considération.	Le système de détection doit fournir une indication visuelle à l'équipage de vol dans la minute qui suit le début d'un feu.	Le système de détection doit fournir une indication visuelle à l'équipage de vol dans la minute qui suit le début d'un feu.
Le système de détection doit fournir une indication visuelle à l'équipage de vol, dans la minute qui suit le début d'un feu*.	Le système doit être capable de détecter un feu, à une température notablement inférieure à celle à laquelle l'intégrité structurale de l'avion est diminuée de manière importante.	Le système doit être capable de détecter un feu, à une température notablement inférieure à celle à laquelle l'intégrité structurale de l'avion est diminuée de manière importante.
Le système doit être capable de détecter un feu, à une température notablement inférieure à celle à laquelle l'intégrité structurale de l'avion est diminuée de manière importante*.	Il doit y avoir un moyen qui permet à l'équipage de contrôler en vol le fonctionnement de chaque circuit de détection de feu.	Il doit y avoir un moyen qui permet à l'équipage de contrôler en vol le fonctionnement de chaque circuit de détection de feu.
Il doit y avoir un moyen qui permet à l'équipage de contrôler en vol le fonctionnement de chaque circuit de détection de feu*.	L'efficacité du système de détection doit être montrée pour toutes les conditions et configurations d'utilisation approuvées.	L'efficacité du système de détection doit être montrée pour toutes les conditions et configurations d'utilisation approuvées.
L'efficacité du système de détection doit être montrée pour toutes les conditions et configurations d'utilisation approuvées*.		

* Ces exigences se rapportent à l'article 525.858 du *Manuel de navigabilité (Systèmes de détection de fumée ou de feu dans les compartiments cargo ou à bagages)* et ne s'appliquent que si la certification avec les dispositions propres à la détection incendie dans les soutes à fret est demandée. Les exploitants aériens utilisant des avions munis de soutes à fret et de soutes à bagages de classe D n'ont généralement pas fait une telle demande, puisque, avant les propositions relatives à l'article 705.81 du RAC et à l'article 725.81 des *Normes de service aérien commercial*, les soutes de classe D n'étaient pas tenues de posséder de systèmes de détection incendie.

(2) PROPOSITION D'AMÉLIORATION DES REVÊTEMENTS INTÉRIEURS DES SOUTES À FRET ET DES SOUTES À BAGAGES DE CLASSE C ET DE CLASSE D

Des accidents vécus ainsi que des analyses et des essais grandeur nature effectués par la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis montrent que des incendies peuvent traverser rapidement certains types de revêtement intérieur et, par le fait même, compromettre l'intégrité des mécanismes de protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages de classe C et de classe D. Une fois que l'incendie a pénétré dans le revêtement intérieur, de l'air peut entrer dans la soute à fret et la soute à bagages où l'agent extincteur peut s'échapper de la soute en question, ce qui veut dire que l'incendie risque de se propager à d'autres parties de l'avion.

This proposed new requirement will apply to:

- each Class C and each Class D cargo and baggage compartment, as referred to in Chapter 525, section 525.857 (*Cargo Compartment Classification*) of the *Airworthiness Manual* in effect on January 1, 1987, that has a volume greater than 5.66m³ (200 ft³); and
- each Class C and each Class D cargo and baggage compartment type certificated before 1987 with a volume greater than 5.66m³ (200 ft³) meeting the requirements of the United States' *Code of Federal Regulations*, Title 14, Chapter 1, Part 25 (*Airworthiness Standards, Transport Category Airplanes*) in force at the time of application for type certification.

The contents of Chapter 525, section 525.857 (*Cargo Compartment Classification*) of the *Airworthiness Manual*, relating to Class C and Class D cargo and baggage compartments in effect on January 1, 1987, is detailed in Table 2.0 below.

Table 2.0

Class D cargo and baggage compartment fire protection standards (<i>Airworthiness Manual</i> paragraph 525.857(d) [<i>Cargo Compartment Classification</i>]) in effect on January 1, 1987	Class C cargo and baggage compartment fire protection standards (<i>Airworthiness Manual</i> paragraph 525.857(c) [<i>Cargo Compartment Classification</i>]) in effect on January 1, 1987
A fire occurring in a Class D cargo or baggage compartment will be completely confined without endangering the safety of the aeroplane or the occupants.	There is a separate approved smoke detector or fire detector system to give warning at the pilot or flight engineer station.
The compartment volume does not exceed 1 000 cubic feet. For compartments of 500 cu. ft. or less, an airflow of 1 500 cu. ft. per hour is acceptable.	There is an approved built-in fire-extinguishing system controllable from the pilot or flight engineer stations.
There are means to exclude hazardous quantities of smoke, flames or other noxious gases from any compartment occupied by the crew or passengers.	There are means to exclude hazardous quantities of smoke, flames or extinguishing agent from any compartment occupied by the crew or passengers.
Ventilation and drafts are controlled within each compartment so that any fire likely to occur in the compartment will not progress beyond safe limits.	There are means to control ventilation and drafts within the compartment so that the extinguishing agent used can control any fire that may start within the compartment.
Consideration is given to the effect of heat within the compartment on adjacent critical parts of the aeroplane.	

Under proposed CAR 705.81, affected air operators will be required to replace the ceiling and sidewalls of the cargo and baggage compartments with upgraded liner panels. These liner panels are to be constructed of materials that meet the flame penetration resistance test requirements set out in Chapter 525, Appendix F, Part III of the *Airworthiness Manual*. These requirements will involve testing sidewall and ceiling liner panels, including joints, fasteners and all other design features to ensure all materials meet the above flame penetration resistance test requirements. Cargo and baggage compartment liners composed of glass-fibre reinforced resin or aluminum may be retained in lieu of meeting the proposed new requirements, provided the liner installation was approved by the Minister of Transport prior to the date on which this proposed regulation is registered.

La nouvelle exigence proposée va s'appliquer :

- à toutes les soutes à fret ou les soutes à bagages de classe C et de classe D, telles qu'elles sont mentionnées à l'article 525.857 (*Classification des soutes à fret*) du chapitre 525 du *Manuel de navigabilité* en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1987, ayant un volume supérieur à 5,66 m³ (200 pi³);
- à toutes les soutes à fret ou les soutes à bagages de classe C et de classe D dont le certificat de type est antérieur à 1987 ayant un volume supérieur à 5,66 m³ (200 pi³) et respectant les exigences du chapitre 1 de la partie 25 du titre 14 du *Code of Federal Regulations (Airworthiness Standards, Transport Category Airplanes)* des États-Unis en vigueur au moment de la demande de certification de type.

Le contenu de l'article 525.857 (*Classification des compartiments cargo*) du chapitre 525 du *Manuel de navigabilité* traitant des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1987, est détaillé au tableau 2.0 ci-dessous.

Tableau 2.0

Normes de protection contre l'incendie des soutes à fret et des soutes à bagages de classe D de l'alinéa 525.857(d) du <i>Manuel de navigabilité (Classification des compartiments cargo)</i> en vigueur le 1 ^{er} janvier 1987	Normes de protection contre l'incendie des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C de l'alinéa 525.857(c) du <i>Manuel de navigabilité (Classification des compartiments cargo)</i> en vigueur le 1 ^{er} janvier 1987
Un incendie se produisant dans un compartiment cargo ou à bagages de classe D est celui dans lequel un feu survenant, y serait complètement confiné sans mettre en danger la sécurité de l'avion ou des occupants.	Il y a un détecteur de fumée ou un système détecteur de feu séparés et approuvés pour donner l'alarme au poste du pilote ou de l'ingénieur de vol.
Le volume de compartiment ne dépasse pas 1 000 pieds cubes. Pour les compartiments de 500 pi ³ [14m ³], ou moins, un écoulement d'air de 1 500 pi ³ par heure [42m ³] est acceptable.	Il y a un système d'extinction inamovible et approuvé commandé depuis le poste du pilote ou de l'ingénieur de vol.
Il y a des moyens pour exclure des quantités dangereuses de fumée, de flammes ou d'autres gaz nocifs de tout compartiment occupé par l'équipage ou les passagers.	Il y a des moyens pour exclure des quantités dangereuses de fumée, de flammes ou d'agent d'extinction de tout compartiment occupé par l'équipage ou les passagers.
La ventilation et les appels d'air sont commandés à l'intérieur de chaque compartiment de sorte que tout feu susceptible de survenir dans le compartiment ne progressera pas au-delà des limites de sécurité.	Il y a des moyens pour commander la ventilation et les appels d'air à l'intérieur du compartiment de sorte que l'agent d'extinction utilisé puisse maîtriser tout feu qui peut se déclarer à l'intérieur du compartiment.
L'effet de la chaleur à l'intérieur du compartiment sur les parties critiques adjacentes de l'avion est pris en considération.	

En vertu de l'article 705.81 du RAC qui est proposé, les exploitants aériens visés seront tenus de remplacer les panneaux constituant le revêtement intérieur du plafond et des parois latérales des soutes à fret et des soutes à bagages par des panneaux améliorés. Ces panneaux devront être fabriqués à partir de matériaux répondant aux exigences des essais de résistance aux flammes se trouvant à la partie III de l'annexe F du chapitre 525 du *Manuel de navigabilité*. Ces exigences porteront sur les essais des panneaux de revêtement intérieur du plafond et des parois latérales, y compris les raccords, les attaches et les autres éléments de conception, et ce, de manière à garantir que tous les matériaux respectent les exigences des essais de résistance aux flammes dont il est question plus haut. Les dispositions concernant les revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages constitués d'aluminium ou de résine renforcée par de la fibre de verre peuvent être conservées plutôt que de répondre aux nouvelles exigences proposées, à condition que ces revêtements aient été

CAR 705.82 (Compliance Plan)

The proposed CAR 705.82 (*Compliance Plan*) will require affected air operators to submit compliance plans to the Minister of Transport no later than six months after the date on which these proposed regulatory requirements are registered. The initial compliance plan for each affected aeroplane will include an implementation schedule and a statement establishing that contractual agreements for the acquisition and installation of the required equipment are in place.

CAR 705.83 (Quarterly Information Report)

Under the proposed CAR 705.83 (*Quarterly Information Report*), air operators will be required to submit quarterly information reports to the Minister of Transport on their implementation progress until all affected aeroplanes in each air operator's fleet are in compliance with the proposed CAR 705.81 (*Cargo and Baggage Compartment Fire Protection*). The first quarterly information report will be submitted six months after the proposed CARs 705.81, 705.82 and 705.83 are registered. The quarterly information reports will include the characteristics of the systems and the equipment installed, any delay or change in the implementation schedule and the corrective measures undertaken or planned. The submission of the quarterly information report will not be required in respect of a transport category aeroplane that already meets the requirements of the proposed CAR 705.81.

Alternatives

The intent of these proposed regulatory requirements is to ensure that the same level of protection from the results of in-flight fires is provided to passengers on Canadian-operated commercial transport aeroplanes as on those operated by their U.S. counterparts and expected to be required of European operators in future. As an alternative to these proposed regulatory requirements, the status quo in combination with voluntary compliance, was considered in developing the proposal.

Although voluntary compliance is currently taking place, the industry agreed to participate on condition that regulatory requirements harmonizing with the U.S. rule would be introduced in Canada. Without such Canadian regulatory requirements, air operators choosing not to comply would face lower costs (and have a competitive advantage) compared to those who do comply.

No alternative to the proposed regulatory action is available to ensure that the intent of this proposal is satisfied.

*Benefits and Costs***CAR 705.81 (Cargo and Baggage Compartment Fire Protection)****(1) PROPOSED NEW FIRE PROTECTION REQUIREMENTS FOR CLASS D CARGO AND BAGGAGE COMPARTMENTS****(a) Affected Aeroplanes**

In mid-1999, there were 45 Canadian air operators operating a total of 590 aeroplanes in commercial air service under CAR 705

approuvés par le ministre des Transports avant la date d'enregistrement des dispositions réglementaires proposées ici.

RAC 705.82 (Plan de conformité)

En vertu de l'article 705.82 du RAC (*Plan de conformité*) qui est proposé, les exploitants aériens visés seront tenus de soumettre au ministre des Transports des plans de conformité, et ce, dans les six mois suivant la date à laquelle les exigences réglementaires proposées seront enregistrées. Le plan de conformité initial de chaque avion visé comprendra un calendrier de mise en œuvre et une attestation donnant la preuve des contrats relatifs à l'acquisition et à l'installation de l'équipement exigé.

RAC 705.83 (Rapport d'information trimestriel)

En vertu de l'article 705.83 du RAC (*Rapport d'information trimestriel*) qui est proposé, les exploitants aériens devront présenter au ministre des Transports des rapports d'information trimestriels qui traiteront du calendrier de mise en œuvre jusqu'à ce que tous les avions visés dans chaque flotte d'un exploitant soient conformes à l'article 705.81 du RAC (*Protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages*) qui est proposé. Le premier rapport d'information trimestriel sera présenté six mois après que les articles 705.81, 705.82 et 705.83 du RAC qui sont proposés auront été enregistrés. Les rapports d'information trimestriels indiquent les caractéristiques des systèmes et de l'équipement installés, tout retard ou toute modification au calendrier de mise en œuvre ainsi que les mesures correctives prises ou envisagées. L'envoi du rapport d'information trimestriel ne sera pas exigé dans le cas d'un avion de la catégorie transport respectant déjà les exigences de l'article 705.81 du RAC qui est proposé.

Solutions envisagées

Les exigences réglementaires proposées ont pour objet d'assurer, aux passagers des avions de transport commerciaux des exploitants canadiens, le même niveau de protection contre l'incendie pendant le vol que celui déjà offert aux passagers des avions équivalents d'exploitants des États-Unis et que celui qui devrait être bientôt exigé des exploitants européens. En guise de solution de rechange envisagée aux exigences réglementaires proposées, le statu quo associé à une mise en conformité volontaire a été étudié au cours de l'élaboration de cette proposition.

Bien que la mise en conformité volontaire existe déjà, l'industrie a accepté de participer à condition que des exigences réglementaires s'harmonisant avec celles des États-Unis soient présentées au Canada. En l'absence de telles exigences réglementaires canadiennes, les exploitants aériens décidant de ne pas se conformer se trouveraient à avoir des coûts plus faibles (et donc un avantage concurrentiel) en comparaison des exploitants ayant opté pour la conformité.

Il n'existe aucune solution de rechange aux présentes mesures réglementaires permettant de garantir que le but visé par cette proposition serait bien atteint.

*Avantages et coûts***RAC 705.81 (Protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages)****(1) NOUVELLES EXIGENCES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE PROPOSÉES POUR LES SOUTES À FRET ET LES SOUTES À BAGAGES DE CLASSE D****a) Avions visés**

Au milieu de 1999, il y avait 45 exploitants aériens canadiens qui utilisaient un total de 590 avions dans le cadre d'un service

(*Airline Operations*). Information provided by the Air Transport Association of Canada (ATAC), the Transport Canada National Aviation Company Information System (NACIS), the Transport Canada Canadian Civil Aircraft Register and the Type Certificate Data Sheets applicable to aeroplanes registered in Canada, indicates that 225 aeroplanes operating under CAR 705 will potentially be affected by this proposed regulatory requirement.

These include:

- 207 aeroplanes operated by air operators who are members of ATAC; and
- 18 aeroplanes operated by air operators who are not members of ATAC.

The 207 aeroplanes operated by ATAC members are primarily older aeroplane types operated by 12 air operators. These aeroplane types include the Boeing 727, Boeing 737, Fokker F-28, McDonnell Douglas DC-9, McDonnell Douglas DC-10, British Aerospace BAE 146, and the Lockheed L-1011. Two newer aeroplane types operated by ATAC members identified as affected are the Airbus A319 and the Airbus A320.

Information available through the Transport Canada National Aviation Company Information System and the Transport Canada Canadian Civil Aircraft Register indicate that air operators who are not members of ATAC are operating 52 aeroplanes under CAR 705. Type Certificate Data Sheets indicate that 34 of these aeroplanes will be excluded from the proposal as they were type certificated prior to January 1, 1958. The remaining 18 aeroplanes have been considered in the analysis. This involves eight air operators operating the following aircraft types: Hawker Siddeley HS 748, Airbus A300, Shorts 330, DeHavilland DHC-8, and DeHavilland DHC-7. Some of these aeroplane types are also operated by ATAC members but were not identified by ATAC as being affected by the proposed requirement. Cargo and baggage compartments are aeroplane specific rather than aeroplane type and model specific. Aeroplane models are variants of aeroplane types. Thus, the 18 aeroplanes described above are included in the analysis.

(b) Cost Estimates

(i) General

These cost estimates apply to the 225 aeroplanes described above. These cost estimates exclude the portion of the fleet which have voluntarily complied.

These cost estimates consider the cost of the fire detection and suppression systems including the installation costs and certification costs of the systems; and the increase in the annual operating costs including an increase in fuel consumption, inspection and maintenance costs, weight constrained departure costs and flight diversion costs. It is assumed that Class D cargo and baggage compartments in all-cargo aeroplanes will be converted to Class E cargo compartments which do not require the installation of active suppression systems.

In instances where Canadian data are not readily available, the costs presented by the FAA in the *Federal Register*, Vol. 63, No. 31 (Tuesday, February 17, 1998) pertaining to 14 CFR Parts 25 and 121 (*Revised Standards for Cargo or Baggage*

aérien commercial régi par la sous-partie 705 du RAC (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*). D'après les renseignements obtenus auprès de l'Association du transport aérien du Canada (ATAC), du Système d'information national des compagnies aériennes (SINCA) de Transports Canada, du Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens de Transports Canada et des fiches de données de certificat de type concernant les avions immatriculés au Canada, 225 avions exploités en vertu de la sous-partie 705 du RAC devraient être visés par les exigences réglementaires ainsi proposées.

On y trouve :

- 207 avions utilisés par des exploitants aériens qui sont membres de l'ATAC;
- 18 avions utilisés par des exploitants aériens qui ne sont pas membres de l'ATAC.

Les 207 avions exploités par des membres de l'ATAC sont essentiellement des appareils des types les plus anciens, utilisés par 12 exploitants aériens. Parmi ces types d'avion, on trouve le Boeing 727, le Boeing 737, le Fokker F-28, le McDonnell Douglas DC-9, le McDonnell Douglas DC-10, le British Aerospace BAE 146 ainsi que le Lockheed L-1011. Parmi les types d'avion plus récents exploités par des membres de l'ATAC et désignés comme étant visés par les présentes mesures, on trouve l'Airbus A319 et l'Airbus A320.

Les renseignements tirés du Système d'information national des compagnies aériennes de Transports Canada et du Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens de Transports Canada montrent que des exploitants aériens qui ne sont pas membres de l'ATAC utilisent 52 avions régis par la sous-partie 705 du RAC. D'après les fiches techniques de certificat de type, 34 de ces avions seront exclus de la présente proposition, car ils ont obtenu leur certificat de type avant le 1^{er} janvier 1958. Quant aux 18 avions qui restent, ils ont été pris en compte dans l'analyse. Ils se trouvent chez huit exploitants aériens et visent les types d'avion suivants : Hawker Siddeley HS 748, Airbus A300, Shorts 330, DeHavilland DHC-8 et DeHavilland DHC-7. Certains de ces types d'avion sont également exploités par des membres de l'ATAC, mais ils n'ont pas été désignés par cette association comme étant visés par l'exigence proposée ici. Les soutes à fret et les soutes à bagages sont propres à un avion plutôt qu'à un type et à un modèle d'avion spécifique. Les modèles d'avion sont des variantes des types d'avion. Par conséquent, les 18 avions décrits plus haut sont inclus dans l'analyse.

(b) Coûts estimés

(i) Généralités

Les coûts estimés s'appliquent aux 225 avions décrits ci-dessus. Ces estimations ne tiennent pas compte de la partie de la flotte qui a été mise en conformité sur une base volontaire.

Ces estimations prennent en compte le coût du système de détection et d'extinction incendie, y compris les coûts d'installation et de certification du système, ainsi que l'augmentation des coûts d'exploitation annuels, dont une augmentation de la consommation de carburant, les coûts d'inspection et de maintenance, les coûts au départ liés à des contraintes de masse et les coûts de déroutement en vol. Il est supposé que les soutes à fret et les soutes à bagages de classe D des avions tout fret seront converties en des soutes à fret de classe E ne nécessitant pas l'installation de systèmes d'extinction actifs.

Lorsque des données canadiennes sont difficiles à trouver, les coûts indiqués par la FAA dans *The Federal Register*, vol. 63, n° 31 (en date du mardi 17 février 1998) se rapportant aux dispositions des parties 25 et 121 du 14 CFR (*Revised Standards for*

Compartments in Transport Category Airplanes; Final Rule) are used and converted into Canadian dollars. This approach is considered practicable as Canada and the United States share, for the most part, common costs and markets in the aviation sector. The exchange rate of \$1.5142 in effect in September 1999 is used in the analysis.

When available data permitted, labour costs are estimated to range between \$60 to \$90 per hour. Dependent upon the availability of Canadian resources, it is possible some labour will be conducted in the United States. The \$90 per hour cost represents the estimated cost of labour conducted in the United States. The \$60 per hour cost represents the lowest estimated cost of labour conducted in Canada. These labour costs are averaged to \$75 per hour. A more detailed explanation of the estimated costs is provided below.

(ii) Specific

(A) Fire Detection and Suppression System Costs

Equipment and installation costs are estimated to range from \$20,000 to \$153,000 per aeroplane in current dollars, depending on the aeroplane model. These costs also include the certification costs of the fire detection and suppression system and the one-time costs incurred in the manufacturing process directly related to the manufacture of the fire detection and suppression systems.

Cost estimates assume that compartments will be fitted with a system of optical smoke detectors (configured to give indication of a fire within one minute) and a halon suppression system.² The analysis further assumes a quantity of halon that will provide an initial "knockdown" discharge, and subsequent capability to maintain a 3 percent halon concentration for one hour. This is consistent with the standards currently in effect for Class C cargo and baggage compartments.

(I) Installation Costs

As indicated above, installation costs comprise part of the \$20,000 to \$153,000 per aeroplane fire detection and suppression system cost. Time to convert these aeroplanes could be substantial, especially for aeroplanes with three Class D compartments; however, conversions could be accomplished during a C-check. A C-check is a scheduled maintenance check that occurs about once a year, typically over a period of four to five days.

Conversions conducted concurrently with a C-check could reduce labour hours by as much as 30 percent because many areas of the aeroplane are easily accessible. The fire detection and suppression system cost estimates above are not adjusted to account for this potential 30 percent saving. It is assumed most air operators will likely perform conversions during C-checks, thus, this analysis attributes no foregone revenues due to downtime.

² Currently, the most effective and most commonly used suppression agent is a halogenated hydrocarbon known as halon. Canada is a signatory to the Montreal Protocol, a 1987 international agreement to phase out production of ozone depleting substances, including halon. Halon continues to be used as a fire suppressant for on-aircraft fires due to the current lack of a suitable and safe alternative. That situation will be unchanged by this proposal. The international community continues to research alternatives to halon for the extinguishment of on-aircraft fires.

Cargo or Baggage Compartments in Transport Category Airplanes; Final Rule) sont utilisés et convertis en dollars canadiens. Cette approche est réaliste puisque le Canada et les États-Unis partagent, pour une très grande part, des coûts et des marchés communs dans le secteur de l'aviation. C'est le taux de change de septembre 1999, fixé à 1,5142 \$, qui sert à l'analyse.

Lorsque les données disponibles le permettent, les coûts de main-d'œuvre sont estimés entre 60 \$ et 90 \$ de l'heure. Eu égard à la disponibilité ou non de ressources canadiennes, il se peut qu'une partie du travail soit effectuée aux États-Unis. Le coût horaire de 90 \$ correspond au coût horaire estimé de la main-d'œuvre pour le travail effectué aux États-Unis. Quant au coût horaire de 60 \$, il représente le coût horaire estimé le plus bas de la main-d'œuvre pour le travail effectué au Canada. Ces coûts de main-d'œuvre sont estimés à 75 \$ de l'heure, en moyenne. De plus amples détails relatifs à ces coûts estimés figurent ci-dessous.

(ii) Détails

(A) Coûts du système de détection et de suppression d'incendie

Les coûts de l'équipement et de son installation sont estimés entre 20 000 et 153 000 \$ par avion en dollars courants, selon le modèle d'avion. Ces coûts comprennent également les coûts de certification du système de détection et d'extinction incendie ainsi que les coûts non récurrents encourus pendant le processus de construction directement liés à la fabrication du système de détection et de suppression d'incendie.

Ces coûts estimés supposent que les soutes seront munies d'un système composé de détecteurs de fumée optiques (configurés pour indiquer la présence d'un incendie dans la minute qui suit son apparition) et d'un système d'extinction au halon². Par la suite, l'analyse suppose une quantité de halon permettant de donner une projection initiale « vigoureuse » tout en pouvant garder par la suite une concentration de halon de 3 p. 100 pendant une heure. Ces conditions sont cohérentes avec les normes visant actuellement les soutes à fret et les soutes à bagages de classe C.

(I) Coûts d'installation

Comme cela a été indiqué plus haut, les coûts d'installation constituent une partie des 20 000 à 153 000 \$ que coûte, par avion, le système de détection et d'extinction incendie. Il se peut qu'il faille beaucoup de temps pour convertir ces avions, notamment dans le cas de ceux possédant trois soutes de classe D; toutefois, les conversions pourraient se faire pendant des visites de type C. Une visite de type C est une vérification de maintenance planifiée qui a lieu environ une fois par an et qui dure en général de quatre à cinq jours.

Les conversions effectuées en même temps qu'une visite de type C pourraient réduire jusqu'à 30 p. 100 les coûts de main-d'œuvre, car de nombreuses parties de l'avion sont alors facilement accessibles. Les coûts estimés du système de détection et d'extinction incendie qui figurent plus haut ne tiennent pas compte de cette éventuelle économie de 30 p. 100. Comme il est supposé que la plupart des exploitants aériens vont effectuer les conversions pendant des visites de type C, l'analyse n'attribue aucune perte de revenus due à l'immobilisation des avions.

² À l'heure actuelle, c'est un hydrocarbure halogéné connu sous le nom de halon qui est l'agent extincteur le plus efficace et le plus couramment utilisé. Le Canada est signataire du Protocole de Montréal, un accord international conclu en 1987 dans le but d'éliminer la production de substances néfastes à la couche d'ozone, comme le halon. Ce dernier continue de servir d'agent extincteur pour les incendies se produisant à bord des aéronefs, car il n'existe toujours pas de produit de remplacement sûr et adapté. La présente proposition ne va rien changer à la situation. La communauté internationale continue de chercher des produits de remplacement au halon pour éteindre les incendies à bord des aéronefs.

(II) Certification Costs

As indicated above, certification costs comprise part of the \$20,000 to \$153,000 per aeroplane fire detection and suppression system cost. A type design approval of the detection and suppression system will be required for all aeroplane models affected by the proposed regulatory requirement. Type design approval will be in the form of a supplemental type certificate (STC) issued to an applicant. An STC records the approval of a change to the type design of an aeroplane and its component parts.

Certain aeroplane models will require a separate type certification program for each different variant. In other cases, all variants will be sufficiently similar that type design approval could be granted for all the variants, following a single type certification program. This analysis has assumed the minimum number of type certification programs theoretically necessary to accomplish the conversions.

(B) Annual Operating Costs(I) Increased Fuel Consumption

Depending on the aeroplane model and its configuration, installing fire suppression and detection systems will add between 3.18 and 136.36 kg (between 7 and 300 lbs.) to the empty weight of an aeroplane. This weight, in turn, will affect fuel consumption. Incremental fuel consumption costs for each aeroplane model are based on the weight of additional equipment and suppression agent required, statistical estimates of the change in fuel consumption as a function of the incremental weight by aeroplane type and estimates of annual flight hours by aeroplane model. Annual per aeroplane incremental fuel consumption estimates are calculated as ranging from \$86 to \$8,404 depending on the aeroplane model.

(II) Inspection and Maintenance Costs

Inspection and maintenance of fire detection and suppression systems will include a leak check, a visual inspection of the system, a sensor test and a hydrostatic check of the fire bottles. The first three checks could be accomplished at each C-check, i.e., about once per year. A hydrostatic check will involve removing and replacing the fire bottle once every five years. The fire bottle will be returned to the halon provider where it is recharged and checked for leaks.

Six work-hours at an hourly rate of \$75 will be required to conduct a leak check of the system of each compartment. A visual inspection of the system will require 1.5 hours per compartment at \$75 per hour. Checking the sensors will require about one hour per compartment. It will take two Aircraft Maintenance Engineers (AMEs) one hour at an hourly rate of \$75 to remove and replace a fire bottle. (This labour cost is pro-rated over a five-year period since the fire bottle is removed and replaced once every five years; thus, the labour cost for one year is calculated at \$15 per AME.) The estimated cost typically charged by fire-bottle vendors to perform a hydrostatic test and recharge the bottle irrespective of the bottle size, ranges from \$900 to \$1500. This estimated cost includes the cost of shipping. It has been estimated that annual unit and inspection costs per aeroplane model will take about 9 to 26 hours. Annual unit maintenance and inspection costs, therefore, are estimated to range from \$850 to \$2,850 per aeroplane depending on the aeroplane model.

(II) Coûts de certification

Comme cela a été indiqué plus haut, les coûts de certification constituent une partie des 20 000 \$ à 153 000 \$ que coûte, par avion, le système de détection et d'extinction incendie. Une approbation de la définition de type du système de détection et d'extinction incendie sera nécessaire pour tous les modèles d'avion visés par l'exigence réglementaire proposée. Cette approbation de définition de type prendra la forme d'un certificat de type supplémentaire (CTS) délivré à un demandeur. Un CTS consigne l'approbation d'une modification apportée à la définition de type d'un avion et de ses éléments.

Certains modèles d'avion exigent un programme de certification de type distinct pour chaque variante. Dans d'autres cas, toutes les variantes seront suffisamment proches les unes des autres pour que l'approbation de la définition de type puisse être accordée à toutes les variantes, fondée sur un seul et unique programme de certification de type. La présente analyse a pris comme hypothèse le nombre minimal de programmes de certification de type théoriquement nécessaires aux conversions.

(B) Coûts d'exploitation annuels(I) Augmentation de la consommation de carburant

Selon le modèle d'avion et sa configuration, l'installation d'un système de détection et d'extinction incendie ajoutera entre 3,18 et 136,36 kg (entre 7 et 300 lb) à la masse à vide d'un avion. Cette masse aura, à son tour, une influence sur la consommation de carburant. Les coûts liés à l'augmentation de la consommation de carburant de chaque modèle d'avion se fondent sur la masse de l'équipement additionnel et de l'agent extincteur requis, sur les estimations statistiques des variations de la consommation de carburant en fonction de l'augmentation de la masse par type d'avion et sur les estimations des heures de vol annuelles par modèle d'avion. D'après les estimations calculées, les coûts liés à l'augmentation de la consommation annuelle de carburant devraient se situer entre 86 \$ et 8 404 \$, selon le modèle d'avion.

(II) Coûts d'inspection et de maintenance

L'inspection et la maintenance d'un système de détection et d'extinction incendie comprennent une vérification de l'absence de fuite, une inspection visuelle du système, un essai des capteurs et une vérification hydrostatique des extincteurs. Les trois premières vérifications pourraient avoir lieu à chaque visite de type C, soit environ une fois par an. La vérification hydrostatique exigera la dépose et la remise en place des extincteurs une fois tous les cinq ans. Chaque extincteur sera retourné chez le fournisseur de halon pour être rechargé et subir une vérification d'absence de fuite.

Six heures de main-d'œuvre à un taux horaire de 75 \$ seront nécessaires pour s'assurer de l'absence de fuite du système de chaque soute. Une inspection visuelle du système prendra 1,5 heure de travail par soute, au taux horaire de 75 \$. La vérification des capteurs prendra environ une heure par soute. Il faudra faire appel à deux techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA) pendant une heure au taux horaire de 75 \$ chacun pour déposer et remettre en place les extincteurs. (Ce coût de main d'œuvre est réparti sur cinq ans, les extincteurs ne devant être déposés et remis en place qu'une fois tous les cinq ans; autrement dit, il en coûte annuellement 15 \$ par TEA.) Le coût estimé généralement demandé par les fournisseurs d'extincteurs pour effectuer un essai hydrostatique et une recharge d'extincteur, quelle que soit la taille de l'extincteur, varie entre 900 \$ et 1 500 \$. Cette estimation comprendra les frais d'expédition. Il a été estimé que, annuellement, les durées unitaires d'inspection par modèle d'avion varieront entre 9 et 26 heures. Par conséquent, les coûts unitaires

(III) Weight Constrained Departure Costs

Under certain combinations of conditions, some departures might be weight-constrained. In these cases, the additional weight of the fire detection and suppression systems will require an air operator to off-load passengers or cargo. The cost of unaccommodated off-load, estimated at approximately \$0.45 per 0.454 kg (1 lb.), is a weighted average of passenger and cargo revenue derived from Canadian passenger and cargo traffic volumes. Estimates of annual unit off-load penalties range from \$45 to \$1,200 per aeroplane depending on the aeroplane model.

(IV) Flight Diversion Costs

It is anticipated that air operators will also incur costs associated with flight diversions caused by false fire warnings. Estimated costs include incremental aeroplane operating costs incurred during the diversions and passenger costs. The frequency of false alarms is estimated to be approximately 44 per million departures. Annual diversion costs per aeroplane are estimated to range from \$90 to \$4,240, depending on the aeroplane model. In any given year, most aeroplanes will not experience a diversion. The diversion costs presented in this Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) represent the average cost of a diversion weighted by the annual probability of a diversion.

TOTAL ESTIMATED COSTS

Total estimated costs are based on the mid-points of the ranges of costs for the fleet as presented above. Present value estimates of the annual operating costs are calculated at a 10 percent discount rate over ten years. The 10-year period represents the expected average life of the installation. The estimated cost for all aeroplanes identified as affected by air operators who are members of ATAC is approximately \$30.3 million. The total estimated cost for the aeroplanes operated by air operators who are not members of ATAC is approximately \$2.64 million. This difference in cost is attributable to ATAC members operating 92 percent of the aeroplanes identified as requiring conversion. Total costs for the Canadian fleet are estimated at \$32.94 million.

(c) Benefits Estimates(i) General

The potential benefits to Canadians of the proposed new fire protection requirements for Class D cargo and baggage compartments will depend on the degree to which the addition of detection and suppression systems will enable an air operator to avert a catastrophic accident, in which lives are lost and/or serious damage is done to the aeroplane as a result of fire in a Class D cargo and baggage compartment. Measuring this benefit is problematic, since it will depend upon the fire protection capabilities of Class C, D and E cargo and baggage compartments, and on the probability that a fire will occur. The fire protection capabilities of Class C, D and E cargo and baggage compartments specifically affected by this proposal are previously outlined in Tables 1.0 and 2.0.

The benefits of the proposed new fire protection requirements for Class D cargo and baggage compartments (proposed

annuels de maintenance et d'inspection sont estimés entre 850 \$ et 2 850 \$ par avion, selon le modèle d'avion.

(III) Coûts au départ liés à des contraintes de masse

Si certaines conditions sont réunies, il se peut qu'il y ait au départ des contraintes liées à la masse. Dans de tels cas, la masse additionnelle d'un système de détection et d'extinction incendie obligera l'exploitant aérien à faire descendre des passagers ou à sortir du fret. Le coût de cette opération, estimé à 0,45 \$ par 0,454 kg (1 lb), est une moyenne pondérée des revenus rattachés au transport de passagers et de fret découlant des volumes canadiens de ce genre de transport. D'après les estimations inhérentes à cette situation, le manque à gagner unitaire annuel varie entre 45 \$ et 1 200 \$ par avion, selon le modèle d'avion.

(IV) Coûts de déroutement en vol

On s'attend également à ce que les exploitants aériens aient à subir les coûts de déroutement en vol liés à de fausses alertes à l'incendie. Les coûts estimés comprennent l'augmentation des coûts d'exploitation des avions pendant les déroutements ainsi que les coûts rattachés aux passagers. La fréquence des fausses alertes est estimée à quelque 44 par million de départs. Les coûts annuels de déroutement par avion sont estimés entre 90 \$ et 4 240 \$, selon le modèle d'avion. Pendant une année donnée, la plupart des avions ne connaîtront aucun déroutement. Les coûts de déroutement indiqués dans le présent résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR) correspondent au coût moyen d'un déroutement pondéré en fonction de la probabilité annuelle d'un tel déroutement.

COÛTS TOTAUX ESTIMÉS

Les coûts totaux estimés ci-dessus sont présentés comme une moyenne de la totalité des coûts entraînés pour la flotte. Les estimations actuelles des coûts d'exploitation annuels sont calculées avec un taux d'actualisation de 10 p. 100 sur dix ans. Cette période de dix ans représente la vie utile moyenne attendue de l'installation. Le coût pour tous les avions jugés visés par les exploitants aériens qui sont membres de l'ATAC est d'environ 30,3 millions de dollars. Quant au coût total des avions utilisés par des exploitants aériens qui ne sont pas membres de l'ATAC, il est approximativement de 2,64 millions de dollars. Cette différence entre les coûts est due au fait que les membres de l'ATAC utilisent 92 p. 100 des avions devant subir une conversion. Au total, les coûts encourus par la flotte canadienne sont estimés à 32,94 millions de dollars.

(c) Avantages estimés(i) Généralités

Pour les Canadiens et Canadiennes, les avantages potentiels des nouvelles propositions en matière d'exigences relatives à la protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages de classe D dépendent du degré selon lequel l'ajout de systèmes de détection et d'extinction incendie permet à un exploitant aérien d'éviter un accident catastrophique causant des pertes de vie et/ou de graves dommages à l'avion à la suite d'un incendie dans une soute à fret ou une soute à bagages de classe D. Mesurer un tel avantage pose un problème, car cela dépend des moyens de protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages des classes C, D et E, et de la probabilité qu'un tel incendie se produise. Les moyens de protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages des classes C, D et E spécifiquement visées par cette proposition ont été détaillés plus haut, aux tableaux 1.0 et 2.0.

Les avantages des nouvelles exigences proposées en matière de protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à

CAR 705.81 and proposed *Commercial Air Services Standard* 725.81(b)) will be impinged upon by the benefits of the proposed upgrade of cargo and baggage compartment liners in Class C and Class D cargo and baggage compartments (the proposed CAR 705.81 and proposed *Commercial Air Services Standard* 725.81(c)) and the existing benefits of Class C cargo and baggage compartments.

The expected future rate of fires occurring in cargo and baggage compartments has been estimated using worldwide historical accident and incident data. These estimates, however, are largely based on accidents and incidents occurring, for the most part, prior to the use of flammable propellants in aerosol cans. As described previously, under the section entitled "Description" of this RIAS, the current use of highly flammable propellants in consumer aerosol cans presents an additional hazard.

During the 20-year period between 1977 and 1996, there were 19 fires reported worldwide as having occurred in Class C and Class D cargo and baggage compartments involving transport category aeroplanes while used in commercial air service.³ During this period, air operators worldwide (excluding domestic operations within the former Soviet Union, the Russian Federation and the Commonwealth of Independent States) accumulated approximately 224.5 million departures in transport-category aeroplanes having Class C or Class D cargo and baggage compartments. The worldwide event rate for fires occurring in Class C and Class D cargo and baggage compartments is, therefore, estimated at approximately 0.085 per million departures.

Of the 19 fires occurring in Class C and Class D cargo and baggage compartments between 1977 and 1996, the fires that occurred in Class C cargo and baggage compartments resulted in no casualties. Casualties occurred in three fires in Class D cargo and baggage compartments. While these three fires did not involve Canadian air operators, a Canadian air operator experienced a potentially catastrophic fire in a Class D cargo and baggage compartment in 1995, when the plastic cap of an aerosol can melted.

The most recent of the three fires incurring casualties took place in 1996, when a McDonnell Douglas DC-9 operated by Valujet was destroyed and 110 lives were lost. The other two Class D cargo and baggage compartment fires which resulted in casualties are: a 1983 fire in a Boeing 737 operated by Gulf Air in which there were 112 casualties, and a 1980 fire in a Lockheed L-1011 operated by Saudi Arabian Airlines, which resulted in 301 casualties. The worldwide event rate for fires in Class D cargo and baggage compartments incurring casualties is estimated at 0.0134 per million departures. The current use of highly flammable propellants in consumer aerosol cans presents an additional hazard.

(ii) Specific

This analysis estimates the potential benefits of the proposed Canadian regulatory requirement by considering the potential benefit of fatalities averted if Canadian air operators were to

bagages de Classe D (les propositions d'article 705.81 du RAC et de l'alinéa 725.81b) des *Normes de service aérien commercial*) seront influencés par les avantages de l'amélioration proposée des revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D (les propositions d'article 705.81 du RAC et d'alinéa 725.81c) des *Normes de service aérien commercial*) et par les avantages existants des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C.

Les futurs taux des incendies qui devraient se produire dans les soutes à fret et les soutes à bagages ont été estimés à partir de données historiques sur les accidents et incidents survenus au niveau mondial. Ces estimations, toutefois, sont largement fondées sur des accidents et des incidents survenus, pour la plupart, avant l'utilisation de gaz propulseurs dans les aérosols. Comme cela a été dit plus haut, sous la rubrique intitulée « description » du présent REIR, l'utilisation actuelle de gaz propulseurs hautement inflammables sous les aérosols transportés par les voyageurs crée un danger supplémentaire.

Au cours des 20 ans s'étendant de 1977 à 1996, d'après les chiffres connus au niveau mondial, il y a eu 19 incendies qui se sont déclenchés dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D visant des avions de catégorie transport exploités dans le cadre d'un service aérien commercial³. Pendant cette période, les exploitants aériens mondiaux (à l'exclusion des vols intérieurs dans l'ancienne Union soviétique, dans la Fédération russe et dans la Communauté des états indépendants) ont accumulé quelque 224,5 millions de départs faisant appel à des avions de catégorie transport ayant des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C ou de classe D. Par conséquent, toujours au niveau mondial, le taux d'incendies survenus dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D a été estimé à quelque 0,085 par million de départs.

Des 19 incendies survenus dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D entre 1977 et 1996, les incendies survenus dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C n'ont fait aucune victime. Des personnes ont perdu la vie dans trois incendies survenus dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe D. Si ces trois incendies n'ont pas concerné des exploitants aériens canadiens, un exploitant aérien canadien a dû faire face, en 1995, à un incendie potentiellement catastrophique dans une soute à fret et une soute à bagages de classe D, le bouchon de plastique d'un aérosol ayant fondu.

Des trois incendies les plus récents ayant fait des victimes, un est survenu en 1996, lorsqu'un McDonnell Douglas DC-9 exploité par Valujet a été détruit et que 110 personnes ont perdu la vie. Les deux autres incendies dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe D ayant fait des victimes sont survenus, le premier en 1983 dans l'incendie d'un Boeing 737 exploité par Gulf Air, qui a fait 112 victimes, et le second en 1980 dans l'incendie d'un Lockheed L-1011 exploité par Saudi Arabian Airlines, qui a fait 301 victimes. Le taux mondial d'incendies dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe D ayant fait des victimes est estimé à 0,0134 par million de départs. L'utilisation actuelle de gaz propulseurs hautement inflammables dans les aérosols transportés par les voyageurs crée un danger supplémentaire.

(ii) Détails

La présente analyse estime les avantages potentiels de l'exigence réglementaire canadienne proposée en prenant en considération les avantages potentiels des vies épargnées, advenant que

³ United States of America, Department of Transportation, Federal Aviation Administration, "14 CFR Parts 25 and 121, Revised Standards for Cargo or Baggage Compartments in Transport Category Airplanes; Final Rule", *Federal Register* (Tuesday, February 17, 1998) Vol. 63, No. 31, p. 8047.

³ United States of America, Department of Transportation, Federal Aviation Administration, « 14 CFR Parts 25 and 121, Revised Standards for Cargo or Baggage Compartments in Transport Category Airplanes; Final Rule », *Federal Register* (le mardi 17 février 1998), vol. 63, n° 31, p. 8047.

avoid one catastrophic accident caused by a fire occurring in a Class D cargo and baggage compartment over a 10-year period. A 10-year period represents the expected average life of the installation.

The expected reduction in the proportion of occupants fatally injured in an accident resulting from a fire occurring in a Class D cargo and baggage compartment is estimated as the ratio of fatalities to total occupants. Of the 1 411 individuals involved in the three accidents that incurred fatalities, 523 individuals were fatally injured, representing approximately 37 percent of occupants. This proposed regulatory action will provide the potential to reduce the risk of loss of life by up to 37 percent by reducing the possibility of serious fires in Class D cargo and baggage compartments.

Estimated benefits are presented as an average for the fleet by using the Airbus A320 as a representative sample aeroplane. The Airbus A320 seat capacity of 150-186 seats most closely represents the overall average seat capacity of all affected aeroplane models. Applying the average 1998 applicable load factor (70.9 percent) to the average passenger capacity of the A320 (168) makes it possible to estimate total occupants at 119. Using the 37 percent risk reduction estimate explained above, 37 percent of the 119 lives (44 lives) will potentially be saved if one A320 avoids a catastrophic accident as a result of the implementation of this proposal.

Potential benefits in the initial year are calculated by multiplying the estimated value of a fatality averted by the number of lives potentially saved. Potential benefits over a 10-year period are estimated by calculating the present value of the estimated benefits in the initial year at a 10 percent discount rate. Potential benefits if a fire is prevented in the first year of the 10-year period are approximately \$66.1 million. If the fire does not occur until the tenth year the potential benefits will be \$28 million. Further benefits will be realized by this proposal by the potential avoidance of aeroplane hull loss.

BENEFIT COST COMPARISON AND SUMMARY

In the above analysis, total estimated costs and benefits are presented as an average for the fleet over the expected lifetime of the installation. Costs are estimated at \$33 million for the fleet. Potential benefits if a fire is prevented in the first year of the 10-year period are estimated at \$66.1 million. Potential benefits if the fire does not occur until the tenth year are estimated at \$28 million. Quantifiable data used in the analysis indicates positive benefit-cost implications for the first eight years of the installation. While potential aversion of hull loss has not been quantified, the aversion of hull loss will augment benefits. The additional hazard presented by the use of highly flammable propellants in consumer aerosol cans is non-quantifiable. In aggregate, the potential benefits of this proposal will justify the potential cost.

(2) PROPOSED UPGRADE OF CARGO AND BAGGAGE COMPARTMENT LINERS IN CLASS C AND CLASS D CARGO AND BAGGAGE COMPARTMENTS

(a) Affected Aeroplanes

The Class C and Class D cargo and baggage compartments of Boeing 727, 737, 747, 757, 767, Lockheed L-1011 and

les exploitants aériens canadiens évitent, sur une période de 10 ans, un accident catastrophique dû à un incendie survenu dans une soute à fret et une soute à bagages de classe D. Cette période de 10 ans correspond à l'estimation de la durée de vie utile moyenne de l'installation.

La réduction attendue de la proportion de passagers tués dans un accident résultant d'un incendie survenu dans une soute à fret et une soute à bagages de classe D est estimée par rapport au nombre de décès chez tous les occupants. Des 1 411 personnes concernées dans les trois accidents ayant fait des victimes, 523 ont été tuées, ce qui représente quelque 37 p. 100 des occupants. La mesure réglementaire proposée offrira une possibilité de réduire le risque de décès de 37 p. 100 en réduisant l'éventualité de graves incendies dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe D.

Les avantages estimés sont présentés comme une moyenne de la flotte et l'Airbus A320 sert de spécimen représentatif. Avec son nombre de places compris entre 150 et 186, l'Airbus A320 est celui qui a le nombre de sièges se rapprochant le plus de la moyenne de tous les modèles d'avion visés. En appliquant le facteur de charge de 1998 (70,9 p. 100) à la capacité moyenne de places de l'A320 (168), on en arrive à un nombre total d'occupants estimé à 119. En prenant ensuite l'estimation de la réduction des risques fixée à 37 p. 100 qui vient d'être expliquée, cela signifie que 37 p. 100 de 119 personnes (44 personnes) auront éventuellement la vie sauve si un A320 arrive à éviter un accident catastrophique grâce à la mise en œuvre de la présente proposition.

Les avantages potentiels de la première année sont calculés en multipliant la valeur estimée d'un incident mortel évitée par le nombre de vies potentiellement épargnées. Les avantages potentiels sur une période de dix ans sont estimés en prenant la valeur des avantages estimés pendant la première année et en leur appliquant un taux d'actualisation de 10 p. 100. Si un incendie peut être évité la première année, les avantages potentiels en sont estimés à quelque 66,1 millions de dollars. Si aucun incendie ne se produit d'ici la dixième année, les avantages potentiels sont estimés à 28 millions de dollars. La présente proposition donnera d'autres avantages en évitant l'éventuelle perte totale d'avions.

COMPARAISON ENTRE LES COÛTS ET LES AVANTAGES, ET RÉSUMÉ

Dans l'analyse qui précède, les coûts totaux estimés sont présentés sous la forme d'une moyenne pour la flotte sur la durée de vie utile prévue de l'installation. Les coûts sont estimés à 33 millions de dollars pour la flotte. Si un incendie peut être évité la première année, les avantages potentiels en sont estimés à quelque 66,1 millions de dollars. Si aucun incendie ne se produit d'ici la dixième année, les avantages potentiels sont estimés à 28 millions de dollars. Des données quantifiables utilisées dans l'analyse montrent des résultats avantages-coûts positifs pendant les huit premières années de l'installation. Si le possible évitement d'une perte de coque n'a pas été quantifié, il vient cependant augmenter les avantages. Le danger supplémentaire inhérent à la présence de gaz propulseurs hautement inflammables dans les aérosols transportés par les voyageurs n'est pas quantifiable. En résumé, les avantages potentiels de cette proposition en justifient les coûts éventuels.

(2) PROPOSITION D'AMÉLIORATION DES REVÊTEMENTS INTÉRIEURS DES SOUTES À FRET ET DES SOUTES À BAGAGES DE CLASSE C ET DE CLASSE D

(a) Avions visés

Les soutes à fret et les soutes à bagages de classe C et de classe D des Boeing 727, 737, 747, 757, 767, des Lockheed

Saab SF-340 aeroplanes will be affected by the proposal. Certain Boeing 727 and 737 aeroplanes have cargo and baggage compartment doors with non-rigid fibreglass blanket construction that do not meet the proposed new requirement. Similarly, certain portions of the cargo and baggage compartment liners in Boeing 747 aeroplanes are of non-rigid fibreglass construction. Although the rest of the cargo and baggage compartment liner material used in Boeing 727, 737 and 747 aeroplanes will be satisfactory, the portions that are of non-rigid fibreglass construction will have to be replaced. Certain Boeing 757, 767, Lockheed L-1011 and Saab SF-340 aeroplanes have cargo and baggage compartment liners made of materials which do not comply with the proposed new requirement. All liner panels in certain aeroplanes of these models will have to be replaced with cargo and baggage compartment liner panels that meet the proposed new requirement.

Table 3.0 appearing further below sets out the fleet complement as of May 1999 and the assumptions made for the purpose of this analysis. These assumptions are made on the basis that Boeing began to voluntarily install liners meeting the similar United States' *Code of Federal Regulations*, Title 14, Chapter 1, Part 25, entitled *Airworthiness Standards, Transport Category Airplanes* on their Boeing 747, 757 and 767 aeroplanes during the latter portion of 1986. Therefore, the only aeroplanes of these models assumed not to be in compliance with the proposed liner requirement are those delivered before the voluntary installations began. It is anticipated that Boeing 737 aeroplanes manufactured after March 20, 1989, will be equipped with compliant materials as U.S. Amendment 121-202 (*Fire Protection Requirements for Cargo or Baggage Compartments*) setting requirements for the upgrade of cargo and baggage compartment liners in Class C and Class D cargo and baggage compartments became effective on that date.⁴

Aeroplanes imported from the U.S. after March 20, 1991, are assumed compliant as the two-year compliance period given to U.S. air operators under Amendment 121-202 to upgrade the subject liners expired on this date. Canada is harmonizing with the United States' *Code of Federal Regulations*, Title 14, Chapter 1, Part 121, section 121.314 (*Cargo and baggage compartments*) by means of this proposal.

Table 3.0

Aeroplane Model	Number of aeroplanes registered in Canada operating under CAR 705 in May 1999	Aeroplanes assumed in compliance for the purpose of the analysis	Number of aeroplanes assumed in compliance as of May 1999	Number of aeroplanes assumed not in compliance as of May 1999
Boeing 727 (compliance status of 2 unknown)	39	Aeroplanes imported from the U.S. after March 20, 1991	30	7

⁴ Amendment 121-202 was published by the FAA in 54 FR 7384, February 17, 1989.

L-1011 et des Saab SF-340 seront visées par la présente proposition. Dans certain Boeing 727 et 737, la construction des portes de soutes à fret et de soutes à bagages fait appel à des matelas formés de fibre de verre non rigide ne répondant pas à la nouvelle exigence. De la même façon, certaines parties des revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages de Boeing 747 sont construites à partir de fibre de verre non rigide. Bien que le reste du matériau servant dans les revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages des 727, 737 et 747 soit satisfaisant, les portions constituées de fibre de verre non rigide devront être remplacées. Certains Boeing 757, 767, Lockheed L-1011 et Saab SF-340 ont des revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages constitués de matériaux ne répondant pas à la nouvelle exigence proposée. Tous les panneaux du revêtement intérieur des soutes à fret et des soutes à bagages de certains avions de ces modèles devront être remplacés par d'autres répondants à la nouvelle exigence proposée.

Le tableau 3.0 présenté plus bas détaille de quoi sont composées les flottes canadiennes en date de mai 1999 et précise les hypothèses qui ont été prises aux fins de la présente analyse. Ces hypothèses se fondent sur le fait que, vers la fin de 1986, Boeing a commencé à installer volontairement sur ses 747, 757 et 767 des revêtements intérieurs répondant aux dispositions similaires des États-Unis, à savoir celles du chapitre 1 de la partie 25 du titre 14 du CFR intitulé *Airworthiness Standards, Transport Category Airplanes*. Par conséquent, les seuls avions de ces modèles censés ne pas répondre à l'exigence proposée en matière de revêtement intérieur, sont ceux livrés avant le début de l'installation volontaire. On s'attend à ce que les Boeing 737 construits après le 20 mars 1989 soient munis de matériaux conformes, puisque la modification 121-202 des États-Unis (*Fire Protection Requirements for Cargo or Baggage Compartments*) fixant les exigences relatives à l'amélioration des revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D est entrée en vigueur à cette date⁴.

Il est supposé que les avions importés des États-Unis après le 20 mars 1991 sont conformes, car la période accordée aux exploitants aériens des États-Unis pour se conformer à la modification 121-202 relative à l'amélioration des revêtements intérieurs, est arrivée à expiration à cette date. Grâce à la présente proposition, le Canada harmonise ses dispositions réglementaires avec celles de l'article 121.314 du chapitre 1 de la partie 121 du titre 14 du CFR (*Cargo and baggage compartments*) des États-Unis.

Tableau 3.0

Modèle d'avion	Nombre d'avions immatriculés au Canada exploités en vertu du RAC 705 en mai 1999	Avions censés être conformes aux fins de l'analyse	Nombre d'avions censés être conformes en mai 1999	Nombre d'avions censés ne pas être conformes en mai 1999
Boeing 727 (l'état de conformité de 2 appareils n'est pas connu)	39	Avions importés des É.-U. après le 20 mars 1991	30	7

⁴ La modification 121-202 a été publiée par la FAA le 17 février 1989 dans 54 FR 7384.

Table 3.0 — *Continued*

Aeroplane Model	Number of aeroplanes registered in Canada operating under CAR 705 in May 1999	Aeroplanes assumed in compliance for the purpose of the analysis	Number of aeroplanes assumed in compliance as of May 1999	Number of aeroplanes assumed not in compliance as of May 1999
Boeing 737	64	Aeroplanes manufactured in 1989 and after Aeroplanes imported from the U.S. after March 20, 1991	10	54
Boeing 747	10	Aeroplanes manufactured in 1987 and after Aeroplanes imported from the U.S. after March 20, 1991	7	3
Boeing 757	15	Aeroplanes manufactured in 1987 and after Aeroplanes imported from the U.S. after March 20, 1991	15	0
Boeing 767	41	Aeroplanes manufactured 1987 and after Aeroplanes imported from the U.S. after March 20, 1991	25	16
Lockheed L-1011	17	Aeroplanes imported from the U.S. after March 20, 1991	0	17
SAAB SF-340	4	Aeroplanes imported from the U.S. after March 20, 1991	2	2

Tableau 3.0 (*suite*)

Modèle d'avion	Nombre d'avions immatriculés au Canada exploités en vertu du RAC 705 en mai 1999	Avions censés être conformes aux fins de l'analyse	Nombre d'avions censés être conformes en mai 1999	Nombre d'avions censés ne pas être conformes en mai 1999
Boeing 737	64	Avions construits en 1989 et après Avions importés des É.-U. après le 20 mars 1991	10	54
Boeing 747	10	Avions construits en 1987 et après Avions importés des É.-U. après le 20 mars 1991	7	3
Boeing 757	15	Avions construits en 1987 et après Avions importés des É.-U. après le 20 mars 1991	15	0
Boeing 767	41	Avions construits en 1987 et après Avions importés des É.-U. après le 20 mars 1991	25	16
Lockheed L-1011	17	Avions importés des É.-U. après le 20 mars 1991	0	17
SAAB SF-340	4	Avions importés des É.-U. après le 20 mars 1991	2	2

(b) Cost Estimates**(i) General**

The estimated costs are compiled below for aeroplanes assumed not in compliance with the proposed upgrade of cargo and baggage compartment liners in Class C and Class D cargo and baggage compartments. These cost estimates consider material costs, labour costs and annual operating costs. The annual operating costs consider weight penalties and fuel costs. This analysis attributes no foregone revenues due to downtime, as existing liners are routinely removed more frequently than every two years for inspection of structure surrounding the cargo or baggage compartments.

(b) Coûts estimés**(i) Généralités**

Les coûts estimés indiqués ci-dessous visent les avions censés ne pas répondre à l'amélioration proposée des revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D. Ces estimations incluent les coûts des matériaux, les coûts de main-d'œuvre et les coûts d'exploitation annuels. Ces derniers comprennent les augmentations de la masse et les coûts du carburant. La présente analyse n'attribue aucune perte de revenus due à l'immobilisation des avions, les revêtements intérieurs actuels étant régulièrement déposés plus souvent qu'une fois tous les deux ans à des fins d'inspection de la structure jouxtant les soutes à fret et les soutes à bagages.

In instances where Canadian data is not readily available, the costs presented by the FAA in the *Federal Register*, Vol. 52, No. 214 (5 November 1987) pertaining to 14 CFR Parts 121 and 135 (*Fire Protection Requirements for Cargo or Baggage Compartments; Notice of Proposed Rulemaking*) are used and converted into Canadian dollars. This approach is considered practicable since Canada and the United States share, for the most part, common costs and markets in the aviation sector. The exchange rate of \$1.5142 in effect in September 1999 is used in the analysis. A more detailed explanation of the estimated costs is provided below.

(ii) Specific

(A) Material Costs

Unit costs for converting most aeroplane models that will be affected by the rule are based upon estimates of complete kits provided by airframe manufacturers. Engineering and certification costs incurred by the airframe manufacturers are reflected in the cost of these kits. Unit costs are presented in Table 4.0.

(B) Labour Costs

Labour cost estimates are based upon installation of a prefabricated kit. In lieu of purchasing prefabricated kits, air operators may elect to fabricate their own replacement panels from sheets of compliant liner materials. In such cases, they will incur lower material costs and higher labour costs, but the total conversion cost will be equal to or less than the cost of using a kit. As only two cargo doors are affected on Boeing 727 and 737 aeroplanes, it is assumed that air operators of these aeroplanes will use the latter approach.

Labour costs for the installation are estimated to range from \$60 to \$90 per hour. Dependent upon the availability of Canadian resources, it is possible that some work will be conducted in the United States. The \$90-per-hour cost represents the estimated cost of labour conducted in the United States. The \$60-per-hour cost represents the lowest estimated cost of labour conducted in Canada. These labour costs are averaged to \$75 per hour. These costs are presented in Table 4.0.

(C) Annual Operating Costs

(I) Weight Penalties

The Boeing 727 and 737 aeroplanes will not incur any weight penalties because the new cargo door panels will weigh approximately the same as the fibreglass blankets they will replace. The other models affected by the proposal will, however, be expected to incur slight weight penalties in complying with the proposed new requirement. Although rigid fibreglass will not weigh more than fibreglass blankets, it is expected that operators of Boeing 747 aeroplanes will retain the fibreglass blankets that are currently used as the compartment liners in some areas and simply install rigid fibreglass directly over the blankets. Rigid fibreglass will weigh slightly more than the non-compliant material that it will replace in Boeing 767, Lockheed L-1011 and Saab SF-340 aeroplanes. Weight penalties for Boeing 747, 757, 767 and Lockheed L-1011 aeroplanes are presented in Table 4.0.

(II) Fuel Costs

Each additional 0.454 kg (1 lb.) of weight added to a turbofan-powered transport category jet aeroplane will result in an average additional fuel consumption of about 57 L (12.5 gal.) per year per aeroplane. At the jet fuel price of \$0.87/L, each additional

Lorsque des données canadiennes sont difficiles à trouver, les coûts indiqués par la FAA dans le *Federal Register*, vol. 52, n° 214 (en date du 5 novembre 1987) se rapportant aux dispositions de 14 CFR parties 121 et 135 (*Fire Protection Requirements for Cargo or Baggage Compartments; Notice of Proposed Rulemaking*) sont utilisés et convertis en dollars canadiens. Cette approche est réaliste puisque le Canada et les États-Unis partagent pour une très grande part des coûts et des marchés communs dans le secteur de l'aviation. C'est le taux de change de septembre 1999, fixé à 1,5142 \$, qui sert à l'analyse. De plus amples détails sur ces coûts estimés sont fournis ci-dessous.

(ii) Détails

(A) Coûts des matériaux

Les coûts unitaires de conversion de la plupart des modèles d'avion visés par les présentes dispositions réglementaires se fondent sur des estimations des troussees complètes fournies par les celluliers. Les coûts d'ingénierie et de certification à la charge des celluliers sont répercutés dans le coût de ces troussees. Les coûts unitaires figurent au tableau 4.0.

(B) Coûts de main-d'œuvre

Les coûts de main-d'œuvre estimés se fondent sur l'installation d'un ensemble préfabriqué. Plutôt que d'acheter des ensembles préfabriqués, des exploitants aériens peuvent décider de fabriquer leurs propres panneaux de remplacement à partir de feuilles de revêtement intérieur conformes. Dans une telle éventualité, ils devront composer avec des coûts de matériau plus faibles et des coûts de main-d'œuvre plus élevés, mais le coût total de la conversion sera égal ou inférieur par rapport à celui de l'achat d'une trousse. Comme seulement deux portes de fret sont visés sur les Boeing 727 et 737, il est supposé que c'est cette dernière approche qui va avoir les faveurs des exploitants aériens de ces avions.

Les coûts de main-d'œuvre sont estimés entre 60 et 90 \$ de l'heure. Eu égard à la disponibilité ou non de ressources canadiennes, il se peut qu'une partie du travail soit effectué aux États-Unis. Le coût horaire de 90 \$ correspond au coût horaire estimé de la main-d'œuvre pour le travail effectué aux États-Unis. Quant au coût horaire de 60 \$, il représente le coût horaire estimé le plus bas de la main-d'œuvre pour le travail effectué au Canada. Sur une base moyenne, ces coûts de main-d'œuvre sont estimés à 75 \$ de l'heure. Ces coûts sont indiqués au tableau 4.0.

(C) Coûts d'exploitation annuels

(I) Augmentation de la masse

Les Boeing 727 et 737 ne subiront aucune augmentation de leur masse, les nouveaux panneaux de revêtement intérieur des portes de fret ayant à peu près la même masse que les matelas en fibre de verre qu'ils vont remplacer. On s'attend toutefois à ce que les autres modèles visés par la présente proposition subissent une légère augmentation de leur masse après la conformité aux exigences proposées. Bien que la fibre de verre rigide ne soit pas plus lourde que les matelas en fibre de verre, on s'attend à ce que les exploitants de Boeing 747 conservent les matelas en fibre de verre servant actuellement de revêtement intérieur dans certaines parties des soutes et installent tout simplement la fibre de verre rigide directement sur les matelas. La fibre de verre va être un peu plus lourde que le matériau non conforme qu'elle va remplacer sur les Boeing 767, Lockheed L-1011 et Saab SF-340. Les augmentations de masse des Boeing 747, 757, 767 et Lockheed L-1011 sont indiquées au tableau 4.0.

(II) Coûts du carburant

Pour chaque augmentation de la masse de 0,454 kg (1 lb), on s'attend à ce qu'un avion de la catégorie transport équipé de turbo-réacteurs à soufflante consomme en moyenne quelque 57 L (12,5 gal.) de carburant de plus par année et par avion. À un prix

0.454 kg (1 lb.) of weight will cost \$49.59 annually. These costs are presented in Table 4.0.

du carburéacteur fixé à 0,87 \$ le litre, chaque augmentation de la masse de 0,454 kg (1 lb) va coûter annuellement 49,59 \$. Ces coûts figurent au tableau 4.0.

Table 4.0

Cost Estimates for Aeroplanes Subject to the Proposed Upgrade of Cargo and Baggage Compartment Liners in Class C and Class D Cargo and Baggage Compartments (CAR 705.81 and *Commercial Air Services Standard 725.81(2)*)

	1	2	3	4	5	6	7
Aeroplane model*	Estimated number of aeroplanes needing conversion	Estimated material cost per aeroplane**	Estimated labour cost per aeroplane	Estimated total model conversion cost (= column 2 + column 3 multiplied by column 1)	Estimated weight penalty per aeroplane (kg and lbs.)	Estimated total model fuel cost (annual)	Estimated total model compliance cost for initial year (= column 4 + column 6)
Boeing 727	7	\$275	\$600	\$6,125	0	0	\$6,125
Boeing 737	54	\$275	\$600	\$47,250	0	0	\$47,250
Boeing 747	3	\$18,000	\$9,000	\$81,000	68.2 kg 150 lbs.	\$22,315	\$103,315
Boeing 757	0	\$38,000	\$12,000	N/A	68.2 kg 150 lbs.	N/A	N/A
Boeing 767	16	\$38,000	\$12,000	\$800,000	68.2 kg 150 lbs.	\$119,016	\$919,016
Lockheed L-1011	17	\$45,000	\$15,000	\$1,020,000	113.6 kg 250 lbs.	\$210,757	\$1,230,757
Total all affected models	97			\$1,954,375		\$352,088	\$2,306,463

* The two SAAB SF-340 aeroplanes affected are not included in the analysis due to difficulty in separating the material costs from the labour costs.

** The material costs used in Table 4.0 are based on 1986 U.S. dollars converted into Canadian dollars at the exchange rate of \$1.5142 in effect in September 1999. These costs may be a low estimate.

Tableau 4.0

Estimations des coûts relatifs aux avions visés par l'amélioration proposée des revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D (article 705.81 du RAC et alinéa 725.81(2) des *Normes de service aérien commercial*)

	1	2	3	4	5	6	7
Modèle d'avion*	Nombre estimé d'avions ayant besoin d'une transformation	Coût estimé des matériaux par avion**	Coût estimé de la main-d'œuvre par avion	Coût total estimé de transformation par modèle (= colonne 2 + colonne 3 multipliée par la colonne 1)	Augmentation estimée de la masse par avion (kg et lb)	Coût total (annuel) en carburant par modèle	Coût total estimé de mise en conformité par modèle au cours de la première année (= colonne 4 + colonne 6)
Boeing 727	7	275 \$	600 \$	6 125 \$	0	0	6 125 \$
Boeing 737	54	275 \$	600 \$	47 250 \$	0	0	47 250 \$
Boeing 747	3	18 000 \$	9 000 \$	81 000 \$	68,2 kg 150 lb	22 315 \$	103 315 \$
Boeing 757	0	38 000 \$	12 000 \$	S/O	68,2 kg 150 lb	S/O	S/O
Boeing 767	16	38 000 \$	12 000 \$	800 000 \$	68,2 kg 150 lb	119 016 \$	919 016 \$
Lockheed L-1011	17	45 000 \$	15 000 \$	1 020 000 \$	113,6 kg 250 lb	210 757 \$	1 230 757 \$
Total pour tous les modèles visés	97			1 954 375 \$		352 088 \$	2 306 463 \$

* Les deux avions SAAB SF-340 visés ne sont pas inclus dans l'analyse, car il est très difficile de faire la distinction entre les coûts des matériaux et les coûts de main-d'œuvre.

** Les coûts de matériaux utilisés dans le tableau 4.0 datés de 1986 sont calculés en dollars américains et se fondent sur le taux de conversion de septembre 1999, à savoir 1,5142 dollar canadien pour un dollar américain. Il se peut que ces estimations soient trop faibles.

TOTAL ESTIMATED COSTS

The present value estimate of the annual operating costs is calculated using a 10 percent discount rate over a 10-year period. The 10-year period represents the expected average life of the installation. Total costs are estimated by adding the one-time approximate \$1.95-million material and labour cost estimate to the approximate \$2.38-million present value estimate of the annual operating costs. The sum of these cost estimates is approximately \$4.33 million. This is the estimated cost for the Canadian fleet assumed affected over a 10-year period.

(c) Benefits Estimates(i) General

The potential benefits to Canadians will depend on the degree to which the proposed upgrade of cargo and baggage compartments in Class C and Class D cargo and baggage compartments enable an air operator to avert a catastrophic accident in which lives are lost and/or serious damage is done to the aeroplane. Measuring this benefit is problematic as the benefit will impinge on the improved benefits of the new fire protection requirements for Class D cargo and baggage compartments discussed previously, the fire resistance capability of Class C and Class D cargo and baggage compartments specifically addressed by this proposal outlined in Tables 1.0 and 2.0 and the probability that a fire will occur.

The expected future rate of fires occurring in cargo and baggage compartments has been estimated using worldwide historical accident and incident data. This estimate, however, is largely based upon accidents and incidents occurring, for the most part, prior to the use of flammable propellants in aerosol cans. The current use of highly flammable propellants in consumer aerosol cans presents an additional hazard.

During the 20-year period between 1977 and 1996, there were 19 fires reported as having occurred worldwide in Class C and Class D cargo and baggage compartments involving transport category aeroplanes while used in commercial air service.⁵ During this period, air operators worldwide (excluding domestic operations within the former Soviet Union, the Russian Federation and the Commonwealth of Independent States) accumulated approximately 224.5 million departures in transport category aeroplanes having Class C or Class D cargo and baggage compartments. The worldwide event rate for fires occurring in Class C and Class D cargo and baggage compartments is, therefore, approximately 0.085 per million departures.

Of the 19 fires occurring in Class C and Class D cargo and baggage compartments between 1977 and 1996, the fires occurring in Class C cargo and baggage compartments resulted in no casualties. Casualties occurred in three fires occurring in Class D cargo and baggage compartments. While these three fires did not involve Canadian air operators, a Canadian air operator experienced a potentially catastrophic fire in a Class D cargo and baggage compartment during 1995, where the plastic cap of an aerosol can melted. The potential consequences of a bursting aerosol

COÛTS TOTAUX ESTIMÉS

Les estimations actuelles des coûts d'exploitation annuels sont calculées avec un taux d'actualisation de 10 p. 100 sur dix ans. Cette période de dix ans représente la vie utile moyenne attendue de l'installation. Les coûts totaux sont estimés en ajoutant les coûts non récurrents des matériaux et de la main d'œuvre estimés à quelque 1,95 million de dollars à la valeur actuelle de quelque 2,38 millions de dollars représentant l'estimation des coûts d'exploitation annuels. La somme de ces deux estimations de coûts donne un résultat d'environ 4,33 millions de dollars. Ce chiffre représente les coûts estimés que la flotte canadienne visée devra assumer sur une période de dix ans.

(c) Avantages estimés(i) Généralités

Pour les Canadiens et Canadiennes, les avantages potentiels vont dépendre du degré selon lequel l'amélioration des revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D va permettre à un exploitant aérien d'éviter un accident catastrophique causant des pertes de vie et/ou de graves dommages à l'avion. Mesurer un tel avantage est difficile, car cela va dépendre des avantages améliorés inhérents aux nouvelles exigences de protection contre l'incendie des soutes à fret et des soutes à bagages de classe D dont il a été question plus haut, de la capacité de résistance au feu des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D spécialement visées par cette proposition et détaillées aux tableaux 1.0 et 2.0, ainsi que de la possibilité qu'un incendie se produise.

Les futurs taux des incendies qui devraient se produire dans les soutes à fret et les soutes à bagages ont été estimés à partir de données historiques sur les accidents et incidents survenus au niveau mondial. Ces estimations, toutefois, sont largement fondées sur des accidents et des incidents survenus, pour la plupart, avant l'utilisation de gaz propulseurs dans les aérosols. L'utilisation actuelle de gaz propulseurs hautement inflammables dans les aérosols transportés par les voyageurs crée un danger supplémentaire.

Au cours des 20 ans s'étendant de 1977 à 1996, d'après les chiffres connus au niveau mondial, il y a eu 19 incendies qui se sont déclenchés dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D visant des avions de catégorie transport exploités dans le cadre d'un service aérien commercial⁵. Pendant cette période, les exploitants aériens mondiaux (à l'exclusion des vols intérieurs dans l'ancienne Union soviétique, dans la Fédération russe et dans la Communauté des états indépendants) ont accumulé quelque 224,5 millions de départs faisant appel à des avions de catégorie transport ayant des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C ou de classe D. Par conséquent, toujours au niveau mondial, le taux d'incendies survenus dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D a été estimé à quelque 0,085 par million de départs.

Des 19 incendies survenus dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D entre 1977 et 1996, les incendies survenus dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C n'ont fait aucune victime. Des personnes ont perdu la vie dans trois incendies survenus dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe D. Si ces trois incendies n'ont pas concerné des exploitants aériens canadiens, un exploitant aérien canadien a dû faire face, en 1995, à un incendie potentiellement catastrophique dans une soute à fret et une soute à bagages de classe D, le

⁵ United States of America, Department of Transportation, Federal Aviation Administration, "14 CFR Parts 25 and 121, Revised Standards for Cargo or Baggage Compartments in Transport Category Airplanes; Final Rule," *Federal Register* (Tuesday, February 17, 1998), Vol. 63, No. 31, p. 8047.

⁵ United States of America, Department of Transportation, Federal Aviation Administration, « 14 CFR Parts 25 and 121, Revised Standards for Cargo or Baggage Compartments in Transport Category Airplanes; Final Rule », *Federal Register* (le mardi 17 février 1998), vol. 63, n° 31, p. 8047.

can in the non-inert atmosphere of a Class D cargo and baggage compartment include explosion of the propellant, with enough force to rupture the cargo and baggage compartment liners.

Class C cargo and baggage compartments will experience neither an ignition nor explosion of an aerosol can, since these compartments are inerted by the use of a suppressing agent when fire or smoke is detected. However, a fire could still start within a Class C cargo and baggage compartment, as other combustible materials are carried in these compartments. Class C and Class D cargo and baggage compartments are located in areas that are not readily accessible to crew members in flight.

Accident experience and full scale tests and analyses conducted by the FAA show that fires can quickly burn through certain types of cargo and baggage compartment liners, compromising the integrity of the fire control mechanisms in Class C and Class D cargo and baggage compartments. Once fire penetrates the liner, air may enter the cargo and baggage compartment, or the suppression agent may leak from the cargo and baggage compartment; thus fire may spread to other parts of the aeroplane.

(ii) Specific

Potential benefits of the proposed upgrade of cargo and baggage compartment liners in Class C and Class D cargo and baggage compartments are estimated in this analysis by considering the benefits if Canadian air operators were to avoid one aeroplane hull loss over a 10-year period. A 10-year period represents the expected average life of the installation. The Boeing 737 and Boeing 767 aeroplane types are used as representatives of the fleet to illustrate potential benefits. These aeroplane types represent the majority of the fleet assumed affected. They will not incur neither the lowest nor the highest conversion costs, as shown in Table 4.0.

Taking the guidelines in the 1999-2000 edition of Lloyd's Aviation's *Aircraft Types and Price Guidelines*, in conjunction with data specific to the Canadian fleet, the average current value of a Boeing 737 operating in Canada is estimated at approximately \$6.90 million. One-time equipment and labour costs of this proposal per Boeing 737 are estimated at \$875. Subtracting these costs and calculating the present value of the used aeroplane at a 10 percent discount rate over ten years results in a benefit estimated to range from \$6.90 million, if a hull loss is prevented in the initial year, to \$2.92 million, if a hull loss is prevented in the tenth year. Lives will also be saved, which will add to the net benefit.

Again, taking the price guidelines in the 1999-2000 edition of Lloyd's Aviation's *Aircraft Types and Price Guidelines*, in conjunction with data specific to the Canadian fleet, the average current hull value of a Boeing 767-200 assumed affected by this proposal is estimated at approximately \$28.35 million. Costs of this proposal per Boeing 767-200 are estimated at \$57,400. This \$57,400 cost estimate includes the equipment and labour cost estimates for the conversion of one B767 aeroplane and the increased annual operating cost estimate. Subtracting these costs and calculating the present value of the used aeroplane at a 10 percent discount rate over ten years results in a benefit estimated to range from \$28.3 million, if a hull loss is prevented in the initial year, to approximately \$12 million if a hull loss is

bouchon de plastique d'un aérosol ayant fondu. Parmi les conséquences potentielles d'un éclatement d'aérosols dans l'atmosphère non inerte d'une soute à fret ou d'une soute à bagages de classe D, il faut envisager une explosion du gaz propulseur suffisamment violente pour provoquer la rupture des revêtements intérieurs des soutes à fret ou des soutes à bagages.

Il n'y aura ni mise à feu ni explosion d'un aérosol dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C, si l'atmosphère de telles soutes est rendue inerte par l'utilisation d'un agent extincteur dès qu'un incendie ou des flammes sont détectées. Toutefois, un incendie pourrait se déclencher dans une soute à fret ou une soute à bagages de classe C, car d'autres matériaux combustibles y sont transportés. Les soutes à fret et les soutes à bagages de classe C et de classe D sont situées à des endroits auxquels les membres d'équipage ont difficilement accès en vol.

Des accidents vécus ainsi que des analyses et des essais grandeur nature effectués par la FAA montrent que des incendies peuvent traverser rapidement certains types de revêtement intérieur et, par le fait même, compromettre l'intégrité des mécanismes de protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages de classe C et de classe D. Une fois que l'incendie a pénétré dans le revêtement intérieur, de l'air peut entrer dans la soute à fret et la soute à bagages ou l'agent extincteur peut s'échapper de la soute en question, ce qui veut dire que l'incendie risque de se propager à d'autres parties de l'avion.

(ii) Détails

Les avantages potentiels de l'amélioration proposée des revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D sont estimés dans la présente analyse en prenant en considération les avantages dont bénéficieraient les exploitants aériens canadiens en évitant la perte de coque sur une période de dix ans. Cette période de dix ans correspond à la vie utile moyenne estimée de ce genre d'installation. Les avions de types Boeing 737 et Boeing 767 servent de spécimens de la flotte pour illustrer les avantages potentiels. Ces types d'avion représentent la majorité de la flotte censée être visée. Les coûts de conversion de ces types d'avion ne seront ni les plus bas ni les plus hauts, comme le montre le tableau 4.0.

En utilisant les listes de prix figurant dans l'édition de 1999-2000 de la publication *Aircraft Types and Price Guidelines* de Lloyd's Aviation et en y ajoutant des données propres à la flotte canadienne, il a été établi que la valeur moyenne actuelle d'un Boeing 737 exploité au Canada était de quelque 6,90 millions de dollars. Les coûts non récurrents d'équipement et de main-d'œuvre liés à cette proposition sont estimés à 875 \$. En soustrayant ces coûts et en calculant la valeur actuelle de l'avion utilisé selon un taux d'actualisation de 10 p. 100 pendant dix ans, on en arrive à un avantage estimé entre 6,90 millions de dollars si la perte de coque est évitée la première année, et 2,92 millions de dollars si cette perte est évitée la dixième année. De plus, les vies épargnées vont ajouter aux avantages nets.

De la même façon, toujours en utilisant les listes de prix figurant dans l'édition de 1999-2000 de la publication *Aircraft Types and Price Guidelines* de Lloyd's Aviation et en y ajoutant des données propres à la flotte canadienne, il a été établi que la valeur moyenne actuelle d'un Boeing 767-200 complet censé être visé par la présente proposition était de quelque 28,35 millions de dollars. Les coûts de la proposition sont estimés à 57 400 \$ par Boeing 767-200. Ces coûts estimés à 57 400 \$ englobent les coûts estimés de l'équipement et de la main-d'œuvre nécessaires à la conversion d'un B767 ainsi que l'augmentation estimée des coûts d'exploitation annuels. En soustrayant ces coûts et en calculant la valeur actuelle de l'avion utilisé selon un taux d'actualisation de 10 p. 100 pendant dix ans, on en arrive à un avantage estimé entre

prevented in the tenth year. Lives will also be saved, which will add to the net benefit.

BENEFIT-COST COMPARISON AND SUMMARY

This analysis of the proposed upgrade of cargo and baggage compartment liners in Class C and Class D cargo and baggage compartments estimates potential costs for the fleet at \$4.33 million over the expected life of the installation. The quantified benefits for the Boeing 737 are estimated to range from \$6.9 million, if a hull loss is prevented in the initial year, to \$2.92 million, if a hull loss is prevented in the tenth year. The quantified benefits for the Boeing 767 are estimated to range from \$28.30 million, if a hull loss is prevented in the initial year, to approximately \$12 million if a hull loss is prevented in the tenth year. While the potential avoidance of fatalities has not been quantified, the avoidance of fatalities will augment benefits. The additional hazard posed by the use of highly flammable propellants in consumer aerosol cans is non-quantifiable. The potential benefits of this proposal will justify the potential costs.

CAR 705.82 (Compliance Plan) and CAR 705.83 (Quarterly Information Report)

REPORTING COSTS

These proposed regulatory requirements will require each affected air operator to submit a compliance plan and quarterly information reports thereafter. It is conservatively estimated that, on average, these proposed rules will require two additional work hours per quarter for each of the affected air operators. Assuming that each air operator will file seven quarterly information reports in addition to the initial compliance plan by January 1, 2003, reporting costs are estimated at \$480 annually per air operator at a compensation rate of \$60 per hour.

The majority of air operators will be providing compliance plans and quarterly information reports to Transport Canada for both the new fire protection requirements for Class D cargo and baggage compartments and the upgrade of cargo and baggage compartment liners in Class C and Class D cargo and baggage compartments. While air operators may be reporting on different aeroplanes under each portion of the proposal, reporting costs are estimated based on the total number of air operators reporting. This analysis has estimated that 21 air operators will be submitting compliance plans and quarterly information reports to Transport Canada. Reporting costs are calculated using a 10 percent discount rate over a two-year period. The total estimated reporting cost is approximately \$19,250 for the fleet.

The proposed submission of compliance plans and information reports will enable Transport Canada to monitor the progress of the industry's commitments to complete the required changes. Knowledgeable monitoring by the regulatory authority will ensure the safety enhancement of this proposal is attained. Although non-quantifiable this benefit is expected to justify the additional potential costs.

28,30 millions de dollars si la perte de coque est évitée la première année, et 12 millions de dollars si cette perte est évitée la dixième année. De plus, les vies épargnées vont ajouter aux avantages nets.

COMPARAISON ENTRE LES COÛTS ET LES AVANTAGES, ET RÉSUMÉ

En vertu de la présente analyse portant sur l'amélioration proposée des revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D, les coûts potentiels estimés à la grandeur de la flotte sont estimés à 4,33 millions de dollars pendant la durée de vie utile prévue de l'installation. Pour le Boeing 737, les avantages estimés qui sont attendus vont de 6,90 millions de dollars, si la perte de coque est évitée la première année, à 2,92 millions de dollars, si cette perte est évitée la dixième année. Pour le Boeing 767, les avantages estimés qui sont attendus vont de 28,30 millions de dollars si la perte de coque est évitée la première année, à 12 millions de dollars si cette perte est évitée la dixième année. Si les vies potentiellement épargnées n'ont pas été quantifiées, il n'empêche qu'elles vont augmenter les avantages. Le danger supplémentaire inhérent à la présence de gaz propulseurs hautement inflammables dans les aérosols transportés par les voyageurs n'est pas quantifiable. En résumé, les avantages potentiels de cette proposition en justifient les coûts éventuels.

RAC 705.82 (Plan de conformité) et RAC 705.83 (Rapport d'information trimestriel)

COÛTS DES RAPPORTS

En vertu des exigences réglementaires proposées, chaque exploitant aérien visé sera tenu de soumettre un plan de conformité et, par la suite, des rapports trimestriels d'information. De façon conservatrice, il est estimé que, en moyenne, les règles proposées nécessiteront trimestriellement deux heures de travail supplémentaire pour chaque exploitant aérien concerné. En supposant que chaque exploitant aérien remplisse, d'ici au 1^{er} janvier 2003, sept rapports d'information trimestriels en plus du rapport initial, les coûts de ces rapports sont estimés annuellement à 480 \$ par exploitant aérien, en prenant un taux de compensation de 60 \$ de l'heure.

La majorité des exploitants aériens fourniront à Transports Canada des plans de conformité et des rapports d'information trimestriels tant pour les nouvelles exigences en matière de protection incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages de classe D que pour l'amélioration des revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D. Bien que des exploitants aériens puissent faire des rapports visant des avions différents en vertu de chacune des deux parties de la proposition, les estimations des coûts inhérents à ces rapports sont fondées sur le nombre total d'exploitants aériens soumettant des rapports. La présente analyse a permis d'estimer que 21 exploitants aériens allaient soumettre à Transports Canada des plans de conformité et des rapports d'information trimestriels. Les coûts des rapports sont calculés en prenant un taux d'actualisation de 10 p. 100 sur une période de deux ans. Au total, les coûts liés aux rapports sont estimés à quelque 19 250 \$ pour l'ensemble de la flotte.

L'envoi proposé de plans de conformité et de rapports d'information trimestriels permettra à Transports Canada de surveiller la progression de l'industrie vers un respect complet des modifications exigées. Une surveillance avertie exercée par l'autorité réglementaire permettra de s'assurer que l'amélioration de la sécurité découlant de cette proposition sera bien atteinte. Quoique non quantifiable, cet avantage est censé justifier les éventuels coûts supplémentaires.

OVERALL SUMMARY OF BENEFIT-COST ANALYSIS

To sum up, the benefit-cost implications of proposed CAR 705.81 (*Cargo and Baggage Compartment Fire Protection*), proposed CAR 705.82 (*Compliance Plan*) and proposed CAR 705.83 (*Quarterly Information Report*) are positive. These proposed regulatory requirements will correct a potentially unsafe condition, increase consumer confidence in the aviation industry, and maintain equivalent levels of safety between Canadian and American fleets.

Throughout the development of the *Canadian Aviation Regulations*, Transport Canada has been applying risk management concepts. Where there are risk implications, the analysis of these proposed amendments concludes that the imputed risk is acceptable in light of the expected benefits.

Consultation

The need for these proposed regulatory requirements was discussed at a joint special Technical Committee meeting of the Aircraft Certification, Maintenance and Manufacturing, General Operating and Flight Rules, and the Commercial Air Service Operations Technical Committees of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) in September 1997. During the meeting, it was agreed that regulatory requirements pertaining to the modification of Class C and Class D cargo and baggage compartments of aeroplanes operating under CAR 705 (*Airline Operations*) were needed and would be consulted by mail.

Active members of the Technical Committees consulted include the Aerospace Industries Association of Canada, Air Alliance, Air BC Ltd., the Aircraft Electronics Association, Air Canada Pilots Association, Air Canada, the Canadian Union of Public Employees, Bell Helicopter Textron Canada, Bombardier Aerospace, Bombardier/de Havilland Inc., Canada 3000 Airlines Limited — Pilots Association, Canadian Airlines International Ltd., Field Aviation East Ltd., Flight Safety Canada, Innotech Aviation, l'Association professionnelle des T.E.A. du Québec, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., l'Association des gens de l'air du Québec, l'Association des PNT d'Air Transat, NAV CANADA, Pratt & Whitney Canada Inc., the Aerospace Group, the Air Transport Association of Canada, the Aircraft Operations Group Association, the Alberta Aviation Council, the Canadian Airline Pilots Association, the Canadian Association of Aviation Distributors and Maintenance Organizations, the Canadian Auto Workers, the Canadian Business Aircraft Association, the Canadian Aviation Maintenance Council, the Canadian Federation of Aircraft Maintenance Engineers, the Canadian Labour Congress, Canadian Marconi Company, the Canadian Owners and Pilots Association, the International Aircraft Owners and Pilots Association, the Central Aircraft Maintenance Engineers Association, the Department of Justice, the Department of National Defence, the Government of Manitoba Air Services, the International Association of Machinists and Aerospace Workers, the Northwestern Ontario Air Carriers Association, the Pacific Aircraft Maintenance Engineers Association, Teamsters Canada, the Transportation Development Centre, the Transportation Safety Board of Canada, and Voyageur Airways.

All respondents to the consultation by mail supported or did not object to the proposed regulatory requirements. Of the nine responses received, some requested either more or less time for

RÉCAPITULATION DE L'ANALYSE AVANTAGES-COÛTS

En résumé, les conséquences avantages-coûts des articles proposés au RAC, à savoir les articles 705.81 (*Protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages*), 705.82 (*Plan de conformité*) et 705.83 (*Rapport d'information trimestriel*) sont positives. Les exigences réglementaires proposées permettront de corriger un état de fait potentiellement dangereux, d'augmenter la confiance des consommateurs vis-à-vis du milieu de l'aviation et de conserver des niveaux de sécurité équivalents entre les flottes canadienne et américaine.

Tout au long de l'élaboration du *Règlement de l'aviation canadien*, Transports Canada applique le concept de gestion des risques. Lorsque des modifications impliquent des risques, l'analyse des modifications proposées permet de conclure que ces risques sont acceptables, eu égard aux effets positifs escomptés.

Consultations

La nécessité de disposer des exigences réglementaires proposées a été discutée lors d'une réunion spéciale conjointe qui s'est tenue en septembre 1997 et qui a regroupé les comités techniques du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) s'occupant de la certification des aéronefs, de la maintenance et de la construction, des règles générales d'utilisation et de vol, et de l'utilisation d'aéronefs dans le cadre d'un service aérien commercial. Au cours de cette réunion, il a été convenu que des exigences réglementaires relatives à la modification des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D des avions régis par la sous-partie 705 du RAC (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*) étaient nécessaires et feraient l'objet de consultations par courrier.

Les membres actifs des comités techniques qui ont été consultés comprennent l'Association des industries aérospatiales du Canada, Air Alliance, Air BC Ltd., l'Aircraft Electronics Association, l'Association des pilotes d'Air Canada, Air Canada, le Syndicat canadien de la fonction publique, Bell Helicopter Textron Canada, Bombardier Aéronautique, Bombardier/de Havilland Inc., les Lignes Aériennes Canada 3000 Limitée — Pilots Association, les Lignes aériennes Canadien International Ltée, Field Aviation East Ltd., Flight Safety Canada, Innotech Aviation, l'Association professionnelle des T.E.A. du Québec, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., l'Association des gens de l'air du Québec, l'Association des PNT d'Air Transat, NAV CANADA, Pratt & Whitney Canada Inc., l'Aerospace Group, l'Association du transport aérien du Canada, l'Association du groupe de la navigation aérienne, l'Alberta Aviation Council, l'Association canadienne des pilotes de ligne, la Canadian Association of Aviation Distributors and Maintenance Organizations, les Travailleurs et travailleuses canadien(ne)s de l'automobile, l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, le Conseil canadien de l'entretien des aéronefs, la Fédération canadienne des associations de techniciens d'entretien d'aéronef, le Congrès du Travail du Canada, la Compagnie Marconi Canada, la Canadian Owners and Pilots Association, l'International Aircraft Owners and Pilots Association, la Central Aircraft Maintenance Engineers Association, le ministère de la Justice, le ministère de la Défense nationale, les Services aériens du Gouvernement du Manitoba, l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale, la Northwestern Ontario Air Carriers Association, la Pacific Aircraft Maintenance Engineers Association, Teamsters Canada, le Centre de développement des transports, le Bureau de la sécurité des transports du Canada et Voyageur Airways.

Toutes les personnes qui ont répondu à la consultation par courrier ont appuyé les exigences réglementaires proposées ou ne s'y sont pas objectées. Des neuf réponses reçues, certaines

implementation. The three-year compliance period consulted in the proposed CAR 705.81 on July 27, 1998, has been amended to propose compliance of affected air operators by January 1, 2003. The amendment to the compliance period is not expected to cause additional hardship to air operators, as air operators have been in agreement with the intent of the proposal since 1997. ATAC, whose members represent the majority of air operators affected by the proposal, is in agreement. Air operators have been made aware of this proposed amendment by *Commercial and Business Aviation Advisory Circular* No. 0172, entitled *Cargo and Baggage Compartment Fire Protection*, dated 2000.05.09.

One response submitted resulted in an amendment being made to proposed CAR 705.82 (*Compliance Plan*). The *Notice of Proposed Amendment* (NPA), consulted on July 27, 1998, required affected air operators to provide copies of contractual agreements for the required equipment and installations to the Minister of Transport as part of their compliance plan. The proposed CAR 705.82 has been revised since and will now require air operators to instead provide a statement establishing that contractual agreements for the acquisition and installation of required equipment are in place. This revision to the proposal was made when Transport Canada was advised that the provision of the contractual agreements would, in many cases, be contrary to the terms and conditions in the agreements. ATAC, whose members represent the majority of air operators affected by the proposal, is in agreement. Air operators have been made aware of this proposed amendment by *Commercial and Business Aviation Advisory Circular* No. 0172, entitled *Cargo and Baggage Compartment Fire Protection*, dated 2000.05.09.

One respondent submitted that the proposed upgrade of cargo and baggage compartment liners in Class C and Class D cargo and baggage compartments should also apply to compartments having a volume smaller than 200 ft³. Compartments below 200 ft³ are considered to provide an acceptable level of safety under current standards, on the basis that the fire hazards in such compartments are lower due to the reduced quantity of oxygen and smaller amount of combustible materials present to sustain combustion. Thus, the proposal has not been changed as a result of this comment.

One respondent suggested that liner installations approved prior to the promulgation of the proposed regulatory requirements should be allowed to comply with the aircraft's basis of certification. This suggestion is contrary to the objective of the proposed regulatory requirements, that of requiring liners which will prevent fires from burning through cargo compartment liners.

The proposed amendments were presented at the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC), which is composed of senior managers in the Civil Aviation Directorate of the Department of Transport, in April 1999. The CARC members approved these proposed amendments.

Compliance and Enforcement

Aeroplanes not in compliance after January 1, 2003, will be prohibited from operating. These proposed regulatory requirements will be enforced through the suspension or cancellation of a Canadian Aviation Document pursuant to sections 6.6 to 7.1 of

demandaient soit plus soit moins de temps pour la mise en œuvre. Le délai de mise en conformité fixé à trois ans dans la consultation du 27 juillet 1998 portant sur la proposition d'article 705.81 du RAC a été modifié, et propose maintenant que les exploitants aériens visés aient jusqu'au 1^{er} janvier 2003 pour se conformer. Cette modification au délai de mise en conformité ne devrait pas représenter un fardeau supplémentaire pour les exploitants aériens, puisque ces derniers sont d'accord avec l'esprit de la proposition depuis 1997. L'ATAC, dont les membres représentent la majorité des exploitants aériens visés par la proposition, a donné son accord. Les exploitants aériens ont été mis au courant de cette proposition de modification par la *Circulaire d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires* n° 0172, du 9 mai 2000, intitulée *Protection incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages*.

Une réponse reçue s'est traduite par une modification apportée à la proposition d'article 705.82 du RAC (*Plan de conformité*). Les *Avis de proposition de modification* (APM) soumis à la consultation le 27 juillet 1998 exigeaient que les exploitants aériens visés envoient au ministre des Transports, dans le cadre de leur plan de conformité, des copies de leurs contrats portant sur l'équipement et les installations obligatoires. La proposition d'article 705.82 du RAC a été révisée depuis, et elle exige maintenant que les exploitants aériens fournissent plutôt une attestation indiquant la preuve des contrats relatifs à l'acquisition et à l'installation de l'équipement exigé. La révision à cette proposition a été effectuée au moment où Transports Canada a été averti que la fourniture des contrats risquait d'être, dans bien des cas, en infraction avec les conditions prévues dans lesdits contrats. L'ATAC, dont les membres représentent la majorité des exploitants aériens visés par la proposition, a donné son accord. Les exploitants aériens ont été mis au courant de cette proposition de modification par la *Circulaire d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires* n° 0172, du 9 mai 2000, intitulée *Protection incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages*.

L'une des personnes consultées a indiqué que la proposition d'amélioration aux revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D devrait également s'appliquer aux soutes ayant un volume inférieur à 200 pi³. Il a été décidé que, en vertu des normes actuelles, les soutes de moins de 200 pi³ offriraient un niveau de sécurité acceptable, compte tenu du fait que les dangers inhérents à un incendie dans de telles soutes sont plus faibles à cause de la quantité réduite d'oxygène et des plus petites quantités de matériaux combustibles présentes pour entretenir la combustion. Par conséquent, ce commentaire n'a entraîné aucune modification.

L'une des personnes consultées a suggéré de permettre la présence de revêtements intérieurs qui ont été posés avant l'entrée en vigueur des exigences réglementaires proposées et qui répondent aux exigences relatives à la base de certification des aéronefs. Cette suggestion va à l'encontre du but visé par les exigences réglementaires proposées, à savoir d'exiger la présence de revêtements intérieurs qui vont empêcher l'incendie de passer à travers lesdits revêtements intérieurs des soutes de fret.

Les propositions de modification ont été présentées en avril 1999 au Comité de réglementation de l'aviation civile (CRAC) composé des cadres supérieurs de la Direction de l'aviation civile du ministère des Transports. Ces propositions de modification ont été approuvées par les membres du CRAC.

Respect et exécution

Il sera interdit d'utiliser des avions non conformes après le 1^{er} janvier 2003. La mise en application de ces dispositions réglementaires se fera au moyen de la suspension ou de l'annulation d'un document d'aviation canadien en vertu des articles 6.6 à 7.1

the *Aeronautics Act* or through judicial action introduced by way of summary conviction as per section 7.3 of the *Aeronautics Act*.

Contact

Chief, Regulatory Affairs, AARBH, Transport Canada Safety and Security, Place de Ville, Tower C, Ottawa, Ontario K1A 0N8, (613) 993-7284 or 1-800-305-2059 (Telephone, general inquiries), (613) 990-1198 (Facsimile), www.tc.gc.ca (Internet address).

de la *Loi sur l'aéronautique* ou au moyen d'une action judiciaire présentée sous forme de procédure sommaire conformément à l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Personne-ressource

Le Chef, Affaires réglementaires, AARBH, Transports Canada, Sécurité et Sûreté, Place de Ville, Tour C, Ottawa (Ontario) K1A 0N8, (613) 993-7284 ou 1-800-305-2059 (téléphone, renseignements généraux), (613) 990-1198 (télécopieur), www.tc.gc.ca (adresse Internet).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 4.9^a of the *Aeronautics Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice. Each representation must be in writing and be sent to the Chief, Regulatory Affairs (AARBH), Civil Aviation, Safety and Security Group, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N8. (General inquiries — tel.: (613) 993-7284 or 1-800-305-2059; fax: (613) 990-1198; Internet address: <http://www.tc.gc.ca>).

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Ottawa, September 24, 2002

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PART VII)

AMENDMENT

1. The reference “[705.81 to 705.88 reserved]” after section 705.80 of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is replaced by the following:

Cargo and Baggage Compartment Fire Protection

705.81 After January 1, 2003, no person shall operate a transport category aeroplane in respect of which an initial type certificate was issued after January 1, 1958 unless each cargo or baggage compartment of the aeroplane meets the requirements set out in section 725.81 of Standard 725 — *Airline Operations – Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards*.

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 4.9^a de la *Loi sur l'aéronautique*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout au chef, Affaires réglementaires (AARBH), Aviation civile, Groupe de la sécurité et sûreté, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8 (renseignements généraux — tél. : (613) 993-7284 ou 1-800-305-2059; téléc. : (613) 990-1198; site Internet : <http://www.tc.gc.ca>).

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Ottawa, le 24 septembre 2002

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (PARTIE VII)

MODIFICATION

1. La mention « [705.81 à 705.88 réservés] » qui suit l'article 705.80 du *Règlement de l'aviation canadien*¹ est remplacée par ce qui suit :

Protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages

705.81 Après le 1^{er} janvier 2003, il est interdit d'utiliser un avion de catégorie transport à l'égard duquel un certificat de type initial a été délivré après le 1^{er} janvier 1958 à moins que les soutes à fret et les soutes à bagages de l'avion ne soient conformes aux exigences de l'article 725.81 de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien – Avions des Normes de service aérien commercial*.

^a S.C. 1992, c. 4, s. 7
¹ SOR/96-433

^a L.C. 1992, ch. 4, art. 7
¹ DORS/96-433

Compliance Plan

705.82 Every air operator shall, no later than six months after the day on which section 705.81, this section and section 705.83 come into force, submit to the Minister a compliance plan, in respect of each transport category aeroplane referred to in section 705.81, that contains

- (a) an implementation schedule; and
- (b) a statement establishing that the contractual agreements for the acquisition and installation of the required equipment are in place.

Quarterly Information Report

705.83 (1) An air operator shall submit to the Minister a quarterly information report respecting implementation with respect to a transport category aeroplane referred to in section 705.81.

(2) The first quarterly information report respecting implementation shall be submitted six months after the day on which sections 705.81 and 705.82 and this section come into force.

(3) The quarterly information report respecting implementation shall include the characteristics of the systems and the equipment installed, any delay or change in the implementation schedule and the corrective measures undertaken or planned.

(4) The submission of the quarterly information report respecting implementation is not required in respect of a transport category aeroplane that meets the requirements set out in section 725.81 of Standard 725 — *Airline Operations – Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards*.

[705.84 to 705.88 reserved]

COMING INTO FORCE

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

[40-1-o]

Plan de conformité

705.82 L'exploitant aérien doit présenter au ministre, au plus tard six mois après la date d'entrée en vigueur de l'article 705.81, du présent article et de l'article 705.83, un plan de conformité pour chaque avion de catégorie transport visé à l'article 705.81, lequel contient ce qui suit :

- a) un calendrier de mise en œuvre;
- b) une attestation selon laquelle les accords contractuels relatifs à l'acquisition et à l'installation des équipements exigés sont en place.

Rapport d'information trimestriel

705.83 (1) L'exploitant aérien doit présenter au ministre un rapport d'information trimestriel sur la mise en œuvre à l'égard des avions de catégorie transport visés à l'article 705.81.

(2) Le premier rapport d'information trimestriel sur la mise en œuvre est présenté six mois après la date d'entrée en vigueur de l'article 705.81, du présent article et de l'article 705.82.

(3) Le rapport d'information trimestriel sur la mise en œuvre comprend les caractéristiques des systèmes et équipements installés, tout retard associé au calendrier de mise en œuvre ou tout changement apporté à celui-ci et les mesures correctives prises ou prévues.

(4) Il n'est pas nécessaire de présenter de rapport d'information trimestriel sur la mise en œuvre dans le cas des avions de catégorie transport qui sont conformes aux exigences de l'article 725.81 de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien – Avions des Normes de service aérien commercial*.

[705.84 à 705.88 réservés]

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[40-1-o]

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Rear Impact Guard)

Statutory Authority

Motor Vehicle Safety Act

Sponsoring Department

Department of Transport

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (dispositif de protection arrière)

Fondement législatif

Loi sur la sécurité automobile

Ministère responsable

Ministère des Transports

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The Department of Transport proposes to amend the *Motor Vehicle Safety Regulations* by introducing section 223, "Rear Impact Guard." The purpose of this section is to reduce the injuries and deaths that occur when a passenger vehicle collides with the rear of a larger and heavier vehicle, such as a tractor-trailer. In such collisions, the passenger vehicle may slide underneath, or underide, the trailer to such an extent that the rear extremity of the trailer enters the passenger compartment. This amendment proposal is intended to prevent passenger compartment intrusion, which can cause severe injuries and death, by limiting the extent of rear underide.

This new section would require most trailers with a gross vehicle weight rating (GVWR) of 4,536 kg or more to be equipped with a rear impact guard that meets specified dimensional, deflection, and energy absorption criteria. Section 223 defines a rear impact guard as "a device installed on or near the rear of a trailer so that, when the trailer is struck from the rear, the device limits the distance that the striking vehicle's front end can slide under the rear end of the trailer". In practice, a rear impact guard usually consists of a bumper, or horizontal member, that is attached to, or integrated into, the rear-end structure of a trailer by two or more vertical supports.

This proposal would also introduce an attendant test method, also called "Rear Impact Guard," which sets out the procedure to be used for conducting the required strength and energy absorption tests, in order to ensure consistency in testing. Test Method 223 allows the guard to be tested either as installed directly on a trailer or on a test fixture, provided the guard is installed on the test fixture in the same manner as it would be on a trailer.

Section 223 specifies four requirements governing the dimensions and geometric configuration of rear impact guards. The horizontal member of the guard must be at least 100 mm in height at any point along its width, its ends must extend to within 100 mm of the sides of the trailer, and it may not be mounted more than 305 mm forward of the rear of the trailer. In addition, the maximum ground clearance of the guard, which is the vertical distance from the ground to the bottom edge of the horizontal member, must be no greater than 560 mm. A

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Le ministère des Transports propose de modifier le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* en instaurant l'article 223, « Dispositif de protection arrière ». Cet article vise à réduire les blessures et les pertes de vie qui surviennent lorsqu'un véhicule de tourisme entre en collision avec l'arrière d'un véhicule plus gros et plus lourd, tel un camion-remorque. Lors de telles collisions, le véhicule de tourisme peut glisser sous la remorque, ou s'encastrent dans la remorque, de telle façon que l'extrémité arrière de la remorque pénètre dans l'habitacle du véhicule. Le présent projet de modification est conçu pour empêcher la pénétration dans l'habitacle, ce qui peut causer des blessures graves et la mort, en restreignant l'ampleur de l'encastrement arrière.

Ce nouvel article exigerait que la plupart des remorques d'un poids nominal brut du véhicule (PNBV) de 4 536 kg ou plus soient équipées d'un dispositif de protection arrière qui répond à de critères précis en matière de dimensions, de fléchissement, et d'absorption d'énergie. L'article 223 définit un dispositif de protection arrière comme étant un « dispositif monté sur l'arrière ou près de l'arrière d'une remorque de façon à limiter, lorsqu'elle est heurtée par l'arrière par un véhicule, la distance sur laquelle glisse sous son extrémité arrière l'avant du véhicule qui la heurte ». En pratique, un dispositif de protection arrière est habituellement un pare-chocs, ou une pièce horizontale, qui est fixé ou intégré à la structure de l'extrémité arrière d'une remorque, à l'aide de deux supports verticaux ou plus.

La présente proposition instaurerait également une méthode d'essai connexe, appelée aussi « Dispositif de protection arrière », qui établit la procédure à suivre pour effectuer les essais de résistance et d'absorption d'énergie requis, afin d'assurer la cohérence dans la mise à l'essai. La Méthode d'essai 223 permet de mettre à l'essai le dispositif installé directement sur la remorque ou sur un banc d'essai, à condition que le dispositif soit installé de la même manière sur le banc qu'il le serait sur une remorque.

L'article 223 précise quatre exigences régissant les dimensions et la configuration géométrique des dispositifs de protection arrière. La pièce horizontale doit être d'au moins 100 mm de hauteur en tout point sur sa largeur, ses extrémités doivent se prolonger jusqu'à 100 mm des côtés de la remorque, et elle peut ne pas être montée à plus de 305 mm à l'avant de l'arrière de la remorque. En outre, la garde maximale au sol du dispositif, qui est la distance verticale à partir du sol jusqu'au bord inférieur de la pièce horizontale, ne doit pas dépasser 560 mm. Une limite de

ground-clearance limit of 560 mm is considered to be low enough to protect small vehicles and high enough so as not to impede normal trailer operations.

In order to ensure that the rear impact guard can withstand high-speed impacts, section 223 also sets out minimum strength requirements. A rear impact guard would be required to withstand a minimum force of 50,000 N applied at its centre and at a point located at a distance of 3/8 the width of the guard from the centre. In addition, the guard would be required to withstand a uniform test load of 350,000 N applied over its entire width. Combined, these three tests are intended to protect motorists from serious injury in collisions with speed differentials of 56 km/h and higher. According to the U.S. New Car Assessment Program, late-model motor vehicles are designed to withstand speed differentials of up to 56 km/h.¹

The energy absorption capacity of the guard would be measured during the uniform load test, with the guard being required to absorb at least 20,000 joules of energy by plastic deformation, within the first 125 mm of deflection. Energy absorption is an important factor in maintaining impact forces at survivable levels in the striking vehicle. According to the results of research conducted by the Department, a rear impact guard should be capable of absorbing at least 20,000 joules of energy within the specified deformation, in order to protect vehicle occupants against severe injuries caused by an overly rigid rear impact guard.²

Section 223 would also require that, after the application of the uniform test load over the width of the guard, the ground clearance of the horizontal member not exceed 560 mm. The Department's research showed that some rear impact guards bent on impact, allowing the striking vehicle to travel an unsafe distance under the guard and endangering the passengers. A measurement taken after the test would effectively limit the extent of the underride.

The requirements of section 223 would apply to newly manufactured trailers with a GVWR of 4,536 kg or more, with the following exceptions: pole trailers, pulpwood trailers, low-chassis trailers, wheels back trailers, trailers with temporary living quarters, and trailers with work-performing equipment located in, or moving through, the area that would be occupied by the horizontal member. These trailers, which are also exempt in the U.S., would be excluded, because their design does not permit the installation of a rear guard, their wheels or structure prevent or limit rear underride, or they rarely travel on public roadways.

Single-unit trucks would also be exempt, which is in harmony with the analogous requirements of the U.S. Both U.S. statistics and data taken from the Canadian Traffic Accident Information Database (TRAID)³ indicate that single-unit trucks are rarely involved in fatal rear-end collisions. Furthermore, many single-unit trucks are equipped with rear hydraulic lift platforms, which

garde au sol de 560 mm est jugée suffisamment basse pour protéger les petits véhicules et suffisamment élevée pour ne pas nuire aux opérations normales de la remorque.

Afin de s'assurer que le dispositif de protection arrière puisse résister à des collisions à grande vitesse, l'article 223 prévoit également des exigences minimales en matière de résistance. Un dispositif de protection arrière devrait résister à une force minimale de 50 000 N appliquée en son centre et à un point situé à une distance de 3/8 de la largeur du dispositif à partir du centre. En outre, le dispositif devrait résister à une charge d'essai uniforme de 350 000 N appliquée sur toute sa largeur. Mis ensemble, ces trois essais visent à protéger les automobilistes de blessures graves dans des collisions à des différentiels de vitesses de 56 km/h ou plus. Selon le *New Car Assessment Program* des États-Unis, les véhicules automobiles des modèles plus récents sont conçus pour supporter des différentiels de vitesses allant jusqu'à 56 km/h.¹

La capacité d'absorption d'énergie du dispositif serait mesurée au cours de l'essai de charge uniforme, le dispositif devant absorber au moins 20 000 joules d'énergie par déformation plastique dans les premiers 125 mm de fléchissement. L'absorption d'énergie est un facteur important dans le maintien des forces de l'impact à un niveau auquel il est permis de survivre dans le véhicule qui entre en collision. Selon les résultats des recherches menées par le Ministère, un dispositif de protection arrière devrait être capable d'absorber au moins 20 000 joules d'énergie dans les limites de fléchissement prescrites afin de protéger les occupants contre des blessures graves causées par un dispositif de protection arrière trop rigide.²

L'article 223 exigerait aussi que, après l'application de la charge d'essai uniforme sur la largeur du dispositif, la garde au sol de la pièce horizontale ne dépasse pas 560 mm. Les recherches du Ministère ont montré que certains dispositifs de protection arrière se déformaient lors de l'impact, permettant au véhicule qui entrait en collision de continuer sur une distance dangereuse sous le dispositif, mettant ainsi en péril les passagers. Une mesure prise après l'essai limiterait effectivement l'ampleur de l'encastrement.

Les exigences de l'article 223 s'appliqueraient aux remorques neuves d'un PNBV de 4 536 kg ou plus, avec les exceptions suivantes : les remorques à poutre télescopique, les remorques pour bois à pâte, les remorques à châssis surbaissé, les remorques à roues arrière reculées, les remorques aménagées en habitation temporaire, et les remorques sur lesquelles du matériel de travail se trouve ou se déplace dans l'aire qui serait occupée par la pièce horizontale. Ces remorques, qui sont également exemptées aux États-Unis, seraient exclues, parce que leur conception ne permet pas l'installation d'un dispositif arrière, leurs roues ou leur structure empêchent ou restreignent l'encastrement arrière, ou elles se déplacent rarement sur les voies publiques.

Les simples camions sans remorque seraient aussi exemptés, ce qui est en harmonie avec les exigences analogues des États-Unis. Des statistiques américaines et des données tirées de la Base nationale de données sur les collisions (BNDC)³ indiquent que les camions sans remorque sont rarement impliqués dans des collisions arrière mortelles. De plus, plusieurs camions sans remorque

¹ Speed differential is the closing speed between two colliding vehicles.

² Denis Boucher and Daniel B.T. Davis, "Trailer Underride Protection: A Canadian Perspective," SAE Technical Paper No. 2000-01-3522, p. 11.

³ The Traffic Accident Information Database comprises data provided annually to the Department by the provincial and territorial governments, and as such it constitutes a census of all reportable collisions in Canada since 1984.

¹ Le différentiel de vitesses est la vitesse de rapprochement entre deux véhicules qui entrent en collision.

² Denis Boucher et Daniel B.T. Davis, « *Trailer Underride Protection: A Canadian Perspective* », SAE Technical Paper No. 2000-01-3522, p. 11.

³ La base nationale de données sur les collisions renferme des données fournies chaque année au Ministère par les gouvernements provinciaux et territoriaux et, comme telle, elle constitue un dénombrement de toutes les collisions à déclaration obligatoire survenues au Canada depuis 1984.

would either exempt the trucks from the requirement for a rear impact guard or significantly increase the cost of its installation.

Since the mandate of the Department of Transport is restricted to newly manufactured motor vehicles, the requirements of section 223 would not apply to the rear impact guards of trailers manufactured before the effective date of this amendment.

Implementation

This amendment would come into force one year after its registration by the Clerk of the Privy Council, and, for a period of two years thereafter, two compliance options would be available to trailer manufacturers and importers. Rear impact guards could conform to the requirements outlined above, or, they could conform to the requirements of the United States, as specified in section 571.223 of the U.S. *Code of Federal Regulations*, Title 49 (revised as of October 1, 2000), and as contained in Technical Standards Document No. 224, "Rear Impact Protection", which reproduces the requirements of section 571.224 of the U.S. *Code of Federal Regulations*. During the interim implementation period, rear impact guards that conformed to the U.S. standards would be required to bear the label specified in section 571.223 of the *Code of Federal Regulations*, rather than a Canadian compliance label. After expiration of the two-year interim period, the rear impact guards of all subject trailers would be required to conform to the provisions of section 223.

Alternatives

While considering whether to impose a requirement for rear impact guards to be installed on newly manufactured trailers, and what such a requirement should consist of, the Department of Transport weighed several options. In particular, it considered leaving the existing situation unchanged, harmonizing its requirements with those of the U.S. or the United Nations Economic Commission for Europe (ECE), and imposing unique Canadian requirements. The Department also considered three implementation options and the use of a Memorandum of Understanding. The reasons why the Department decided to adopt requirements that differ in three important respects from those of the U.S., with a two-year interim implementation period, are outlined below.

Maintaining the Status Quo

At present, there is no federal Canadian requirement for trailers to be equipped with a rear impact guard. However, all trailers manufactured after January 26, 1998 that operate in the U.S. are required to have a rear impact guard that conforms to the requirements of Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS) 223 and 224, regardless of where the trailer was built or whether it is American- or foreign-owned. In addition, several Canadian provinces have dimensional requirements for rear impact guards on some trailers operating within their jurisdictions. As a result, many trailers that operate in Canada are already equipped with rear impact guards, many of which conform to the U.S. requirements. Since the majority of trailers is already equipped with rear impact guards, the Department decided it was necessary to set requirements governing them, in order to provide a consistent level of protection to all Canadian motorists in the event that a passenger vehicle collides with the rear of a trailer.

sont équipés de plates-formes élévatrices hydrauliques arrière, ce qui, soit exempterait les camions de l'exigence relative au dispositif de protection arrière, ou, soit augmenterait de beaucoup le coût de son installation.

Comme le mandat du ministère des Transports se limite aux véhicules automobiles neufs, les exigences de l'article 223 ne s'appliqueraient pas aux dispositifs de protection arrière des remorques fabriquées avant la date d'entrée en vigueur de la présente modification.

Mise en application

La présente modification entrerait en vigueur un an après son enregistrement par le greffier du Conseil privé, et, par la suite, pour une période de deux ans, deux options seraient disponibles pour les fabricants et les importateurs de remorques en matière de conformité. Les dispositifs de protection arrière pourraient se conformer aux exigences décrites ci-dessus, ou se conformer à celles des États-Unis, telles qu'elles sont précisées dans l'article 571.223 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, titre 49 (révisé le 1^{er} octobre 2000), et telles qu'elles sont contenues dans le Document de normes techniques n° 224, « Protection en cas de collision arrière » qui reproduit les exigences de l'article 571.224 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis. Au cours de la période intérimaire de mise en application, les dispositifs de protection arrière qui sont conformes aux normes américaines devraient porter l'étiquette précisée à l'article 571.223 du *Code of Federal Regulations*, plutôt qu'une étiquette de conformité canadienne. Après l'expiration de la période intérimaire de deux ans, les dispositifs de protection arrière de toutes les remorques visées devraient se conformer aux dispositions de l'article 223.

Solutions envisagées

En étudiant la possibilité d'imposer une exigence concernant l'installation de dispositifs de protection arrière sur les remorques neuves et en quoi devrait consister une telle exigence, le ministère des Transports a soupesé plusieurs options. En particulier, il a envisagé de maintenir inchangée la situation actuelle, d'harmoniser ses exigences avec celles des États-Unis ou celles de la Commission économique pour l'Europe (CEE) des Nations Unies, et d'imposer des exigences canadiennes uniques. Le Ministère a aussi considéré trois options en matière de mise en application et le recours à un protocole d'entente. Les raisons pour lesquelles le Ministère a décidé d'adopter des exigences qui diffèrent à trois égards importants de celles des États-Unis, avec une période intérimaire de mise en application de deux ans, sont décrites ci-dessous.

Maintien du statu quo

À l'heure actuelle, il n'existe pas d'exigence fédérale canadienne obligeant les remorques à être équipées d'un dispositif de protection arrière. Toutefois, toutes les remorques fabriquées après le 26 janvier 1998 qui se déplacent aux États-Unis doivent être dotées d'un dispositif de protection arrière qui est conforme aux exigences des *Federal Motor Vehicle Safety Standards* (FMVSS) 223 et 224, peu importe où la remorque a été fabriquée ou si le propriétaire est américain ou étranger. De plus, plusieurs provinces canadiennes ont des exigences en ce qui a trait aux dimensions des dispositifs de protection arrière sur certaines remorques exploitées dans les limites de leur territoire. En conséquence, plusieurs remorques qui circulent au Canada sont déjà équipées de dispositifs de protection arrière et plusieurs d'entre elles sont conformes aux exigences américaines. Comme la majorité des remorques sont déjà équipées de dispositifs de protection arrière, le Ministère a décidé qu'il était nécessaire d'établir des exigences les régissant, afin d'offrir un niveau de protection uniforme à tous les automobilistes canadiens au cas où un véhicule de tourisme entrerait en collision avec l'arrière d'une remorque.

Harmonization with the U.S. Requirements

In order to facilitate trade and minimize the economic burden of compliance on the automotive industry, the Department attempts to harmonize its regulatory requirements with those of the U.S. and other jurisdictions, whenever possible. In this instance, however, the results of research conducted by the Department indicate that rear impact guards manufactured to comply with the standards of the U.S. would not adequately protect the front-seat occupants of compact and sub-compact automobiles from passenger compartment intrusion.⁴ Statistical data indicate that the occupants of smaller vehicles are more vulnerable to injury in rear-end collisions than the occupants of larger vehicles. While compact and sub-compact automobiles represent approximately 35 percent of the light-duty fleet in Canada, Table 1 shows that their occupants account for almost half the deaths that occur in rear-end collisions of passenger vehicles with trailers.

Table 1: Rear-End Collision Fatalities in 1995 by Vehicle Category⁵

Vehicle Category	Number of Fatalities	Percentage of Fatalities
Sub-compact	5	22%
Compact	6	26%
Medium	2	9%
Large	10	43%
Total	23	100%

Due to a major difference in the composition of the U.S. and Canadian light-duty vehicle fleet, there is a greater need to protect the occupants of smaller vehicles in Canada. In both countries, compact vehicles make up approximately a quarter of the light-duty fleet, and account for about the same percentage of fatalities from rear-impact collisions. However, in Canada, sub-compact vehicles represent approximately 12 percent of the fleet, while in the U.S. they represent only about 2.5 percent. Furthermore, as Table 1 indicates, sub-compact vehicles account for a disproportionately high number of rear-impact fatalities, when compared to compact vehicles.

The Department's research also indicated that the requirements of FMVSS 223 were unlikely to prevent underride in collisions with speed differentials greater than 48 km/h. According to a study cited by the U.S. Department of Transportation's National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), the severity of collisions involving underride shifts from non-fatal to fatal at speed differentials of 40 km/h and more, with no fatalities in collisions at relative speeds below 32 km/h, and very few in the 32 to 40 km/h range.⁶ Graph 1 indicates that collisions involving underride with speed differentials greater than 40 km/h are invariably fatal.

⁴ Boucher and Davis, p. 10.

⁵ Table 1 is based on data collected by the Department as part of a study of fatal collisions that occurred in 1995 between heavy trucks and at least one passenger vehicle.

⁶ D.J. Minahan and J. O'Day, "Comparison of Michigan Fatal and Non-Fatal Cars-into-Truck Accidents," University of Michigan, Highway Safety Research Institute, Report No. UM-HSRI-79-49, Final Report, November 1979, cited by the Office of Regulatory Analysis, Plans and Policy of the National Highway Traffic Safety Administration in its report titled: "Final Regulatory Evaluation of Rear Impact Guards, FMVSS No. 223, and Rear Impact Protection, FMVSS No. 224," December 1995, p. V-5.

Harmonisation avec les exigences américaines

Afin de faciliter le commerce et de réduire au minimum le fardeau économique de la conformité pour l'industrie automobile, le Ministère tente d'harmoniser ses exigences réglementaires avec celles des États-Unis et d'autres administrations, dans la mesure du possible. Dans ce cas, cependant, les résultats des recherches menées par le Ministère indiquent que les dispositifs de protection arrière fabriqués pour se conformer aux normes américaines ne protégeraient pas suffisamment les occupants des sièges avant des voitures compactes et sous-compactes de la pénétration dans l'habitacle.⁴ Des données statistiques indiquent que les occupants des petits véhicules sont plus vulnérables aux blessures lors de collisions arrière que les occupants des gros véhicules. Alors que les voitures compactes et sous-compactes représentent environ 35 p. 100 de la flotte de véhicules légers au Canada, le tableau 1 montre que leurs occupants sont en cause dans presque la moitié des pertes de vie qui surviennent dans des collisions arrière de véhicules de tourisme avec des remorques.

Tableau 1 : Pertes de vie dans des collisions arrière en 1995 par catégorie de véhicules⁵

Catégorie de véhicules	Nombre de pertes de vie	Pourcentage de pertes de vie
Sous-compact	5	22 %
Compact	6	26 %
Moyen	2	9 %
Gros	10	43 %
Total	23	100 %

En raison d'une différence importante dans la composition de la flotte américaine et canadienne de véhicules légers, il existe un plus grand besoin de protéger les occupants canadiens des petits véhicules. Dans les deux pays, les véhicules compacts constituent environ le quart de la flotte de véhicules légers, et occasionnent environ le même pourcentage de pertes de vie dans les collisions arrière. Toutefois, au Canada, les véhicules sous-compactes représentent environ 12 p. 100 de la flotte, alors qu'aux États-Unis, ils représentent environ 2,5 p. 100. De plus, comme l'indique le tableau 1, les véhicules sous-compactes occasionnent un nombre anormalement élevé de pertes de vie dans des collisions arrière, quand on les compare aux véhicules compacts.

Les recherches du Ministère ont également indiqué qu'il est peu probable que les exigences de la FMVSS 223 empêchent l'encastrement lors de collisions à des différentiels de vitesses de plus de 48 km/h. Selon une étude citée par la *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) du *Department of Transportation* des États-Unis, la gravité des collisions impliquant un encastrement passe de non mortelle à mortelle à des différentiels de vitesses de 40 km/h et plus, sans perte de vie dans des collisions à des vitesses relatives de moins de 32 km/h et très peu dans la plage de 32 à 40 km/h.⁶ Le graphique 1 indique que les collisions impliquant un encastrement à des différentiels de vitesses de plus de 40 km/h sont toujours mortelles.

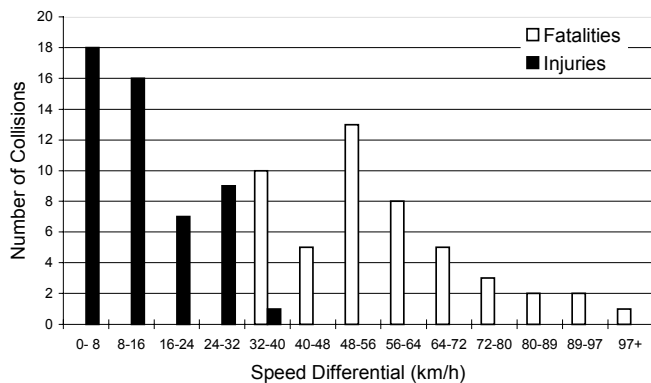
⁴ Boucher et Davis, p. 10.

⁵ Le tableau 1 est fondé sur des données recueillies par le Ministère dans le cadre d'une étude sur les collisions mortelles survenues en 1995 entre des camions lourds et au moins un véhicule de tourisme.

⁶ D.J. Minahan et J. O'Day, « *Comparison of Michigan Fatal and Non-Fatal Cars-into-Truck Accidents* », University of Michigan, Highway Safety Research Institute, Report No. UM-HSRI-79-49, rapport final, novembre 1979, cité par l'Office of Regulatory Analysis, Plans and Policy, National Highway Traffic Safety Administration dans son rapport intitulé « *Final Regulatory Evaluation of Rear Impact Guards, FMVSS No. 223, and Rear Impact Protection, FMVSS No. 224* », décembre 1995, p. V-5.

Furthermore, the data cited by the NHTSA indicate that, of the fatal rear- and side-impact collisions involving underride between passenger vehicles and trailers that were analyzed, only 30 percent occurred when the speed differential was 48 km/h or less. An additional 27 percent occurred when the differential was between 48 km/h and 56 km/h, while the remaining 43 percent occurred at speed differentials greater than 56 km/h. According to these data, the U.S. requirements governing rear impact guards do not address a significant proportion of the fatal collisions involving rear underride that would be survivable, based on vehicle design alone.

Graph 1: Relative Distribution of the Incidence of Collisions as a Function of Speed Differential



Canadian accident reports do not record the speed differential of the colliding vehicles; however, the posted speed limit of the roadway on which the collision took place is provided. Statistics taken from the Traffic Accident Information Database indicate that, for the years from 1994 to 1999, the majority of fatal rear-impact collisions involving trailers occurred on roads with a posted speed limit of 80 km/h or more.

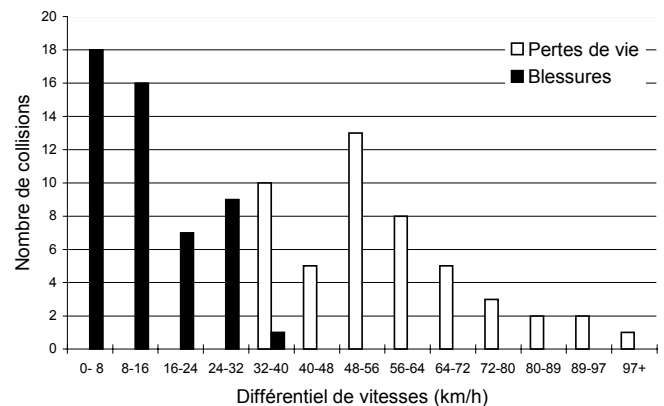
In order to adequately protect the occupants of compact and sub-compact vehicles, and to ensure that rear impact guards would be able to withstand impact speeds of 56 km/h or more without failing, the Department decided to adopt the same terms, definitions, applicability exceptions, and configurational specifications as those of the U.S. It is, however, proposing different strength and energy absorption requirements.

Harmonization with the Requirements of the Economic Commission for Europe

Since Canada is a member of the United Nations World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations, the Department examined the requirements of ECE Regulation No. 58, which governs "rear underrun protective devices" — the European term for rear impact guards. Although, to the Department's knowledge, trailers that conform to the requirements of Regulation No. 58 are not currently being imported into Canada, it considered allowing Regulation No. 58 to be used as a regulatory alternative.

De plus, les données mentionnées par la NHTSA indiquent que, dans les collisions arrière et latérales mortelles impliquant un encastrement entre des véhicules de tourisme et des remorques qui ont fait l'objet d'analyses, seulement 30 p. 100 étaient survenues lorsque le différentiel de vitesses était de 48 km/h ou moins. Un pourcentage supplémentaire de 27 p. 100 était survenu lorsque le différentiel se situait entre 48 km/h et 56 km/h, et les autres 43 p. 100 étaient survenues à des différentiels de vitesses plus élevés que 56 km/h. Selon ces données, les exigences américaines régissant les dispositifs de protection arrière ne prennent pas en considération une partie importante des collisions mortelles impliquant un encastrement arrière auxquelles il serait possible de survivre, compte tenu de la seule conception du véhicule.

Graphique 1 : Répartition relative de l'incidence des collisions en fonction du différentiel de vitesses



Les rapports d'accident canadiens ne consignent pas le différentiel de vitesses des véhicules qui entrent en collision; toutefois, la limite de vitesse affichée sur la route où la collision a eu lieu est inscrite. Les statistiques tirées de la Base nationale de données sur les collisions arrière indiquent que, de 1994 à 1999, la majorité des collisions arrière mortelles mettant en cause des remorques sont survenues sur des routes dont la limite de vitesse affichée était de 80 km/h ou plus.

Afin de protéger adéquatement les occupants des voitures compactes et sous-compactes et de s'assurer que les dispositifs de protection arrière seront capables de résister à des collisions à des différentiels de vitesses de 56 km/h ou plus sans fléchir, le Ministère a décidé d'adopter les mêmes termes, définitions, exemptions en matière d'application, et spécifications de configuration que les États-Unis. Il propose, toutefois, des exigences différentes en ce qui concerne la résistance et l'absorption d'énergie.

Harmonisation avec les exigences de la Commission économique pour l'Europe

Comme le Canada est membre du Forum mondial des Nations Unies sur l'harmonisation des règlements sur les véhicules, le Ministère a examiné les exigences du Règlement n° 58 de la CEE, qui régissent les « dispositifs de protection arrière contre l'encastrement » — l'expression européenne pour les dispositifs de protection arrière. Quoique, à la connaissance du Ministère, les remorques qui sont conformes aux exigences du Règlement n° 58 ne soient présentement pas importées au Canada, il a envisagé la possibilité de permettre le recours au Règlement n° 58, à titre de solution de remplacement en matière de réglementation.

Regulation No. 58, which was introduced in 1983 and revised once in 1989, specifies configurational requirements that are similar to those proposed here. The horizontal member, which is referred to as a cross-member in the Regulation, must not be less than 100 mm in height, and its ends may not bend to the rear. The width of the cross-member must not exceed that of the rear axle, as measured at the outermost points of the wheels, and the cross-member may be no more than 100 mm shorter. The ground clearance, as measured from the underside of the protective device, may be no higher than 550 mm, which is almost the same as the 560 mm required by this proposal. With regard to the location of the protective device, Regulation No. 58 specifies that it may be installed no more than 400 mm forward of the rear extremity of the vehicle, as compared to the proposed Canadian requirement of no more than 305 mm.

Regulation No. 58 also specifies strength tests, which may be conducted on a vehicle, on a part of the chassis of the vehicle type for which the protective device is intended, or on a rigid test bench. The first test requires that a horizontal force of a maximum of 100,000 N be applied at a height of less than 600 mm at two points located symmetrically on either side of the centre of the device, at a distance from 700 mm to 1 m apart. The second strength test subjects the protective device to a maximum horizontal force of 25,000 N to be applied at three additional specified points. After these tests, the ground clearance of the protective device may not exceed 600 mm, when the vehicle is unladen, and the distance between the rear of the device and the rear extremity of the vehicle may not exceed 400 mm at any point where a test load was applied. Regulation No. 58 specifies neither a uniform load test nor an energy absorption test.

The configurational requirements specified by Regulation No. 58 for rear underrun protective devices are sufficiently similar to those being proposed by this amendment that they might be acceptable in Canada. However, the absence of a uniform load test and an energy absorption test would not ensure that the device was capable of providing sufficient protection against passenger compartment intrusion, and absorbing enough energy by plastic deformation to allow the passengers in the striking vehicle to survive a high-speed impact. For these reasons, the Department decided that it would not be in the interests of safety to allow the use of ECE Regulation No. 58 as an alternative.

Adoption of Unique Canadian Requirements

The requirements contained in this proposal are the same as those of the U.S., with three exceptions. Like FMVSS 223, proposed section 223 requires every subject rear impact guard to resist a force of 50,000 N at its centre and at a point located at a distance of 3/8 the width of the guard from the centre. However, where the U.S. specifies a third point test to be conducted using a 100,000-N force, this proposal requires that the guard be capable of resisting a force of 350,000 N, applied uniformly across the width of the horizontal member, without deflecting more than 125 mm.

The purpose of the uniform load test is to provide a reliable estimate of the total load that the guard can withstand. Where a horizontal member is flexible, a point load test provides an assessment of the resistance provided by an individual support, not the resistance of the guard as a whole. Where a horizontal member is very stiff, a point load test provides an accurate assessment of the resistance of the overall guard, because all the supports will

Le Règlement n° 58, qui a été instauré en 1983 et révisé une fois en 1989, stipule des exigences en matière de configuration qui sont semblables à celles proposées ici. La pièce horizontale, à laquelle on fait référence dans le Règlement comme étant une traverse, doit être d'au moins 100 mm de hauteur, et ses extrémités peuvent ne pas être courbées vers l'arrière. La largeur de la traverse ne doit pas dépasser celle de l'essieu arrière, telle qu'elle est mesurée aux points le plus à l'extérieur des roues, et la traverse peut être plus courte d'au plus 100 mm. La garde au sol, telle qu'elle est mesurée à partir de la face inférieure du dispositif de protection, peut être d'au plus 550 mm, ce qui est presque identique aux 560 mm requis par la présente proposition. En ce qui concerne l'emplacement du dispositif de protection, le Règlement n° 58 stipule qu'il peut être installé à au plus 400 mm à l'avant de l'extrémité arrière du véhicule, en comparaison de l'exigence canadienne proposée qui prescrit à au plus 305 mm.

Le Règlement n° 58 prescrit aussi des essais de résistance, qui peuvent être effectués sur un véhicule, sur une partie du châssis du type de véhicule pour lequel le dispositif de protection est conçu, ou sur un banc d'essai rigide. Le premier essai exige qu'une force horizontale d'au plus 100 000 N soit appliquée à une hauteur de moins de 600 mm à deux points situés symétriquement sur un ou l'autre des deux côtés du centre du dispositif, à une distance de 700 mm à 1 m l'un de l'autre. Le deuxième essai de résistance soumet le dispositif de protection à une force horizontale maximale de 25 000 N appliquée à trois autres points spécifiques. Après ces essais, la garde au sol du dispositif de protection peut ne pas dépasser 600 mm, lorsque le véhicule est sans charge, et la distance entre l'arrière du dispositif et l'extrémité arrière du véhicule peut ne pas dépasser 400 mm en tout point où une charge d'essai a été appliquée. Le Règlement n° 58 ne prévoit pas d'essai de charge uniforme ni d'essai d'absorption d'énergie.

Les exigences relatives à la configuration prévues par le Règlement n° 58 pour les dispositifs de protection arrière contre l'encastrement sont suffisamment semblables à celles proposées par la présente modification qu'elles pourraient être acceptables au Canada. Toutefois, l'absence d'essai de charge uniforme et d'essai d'absorption d'énergie n'assurerait pas que le dispositif soit capable d'offrir une protection suffisante contre la pénétration dans l'habitacle, et d'absorber assez d'énergie par déformation plastique pour permettre aux passagers du véhicule qui entre en collision de survivre à une collision à grande vitesse. Pour ces raisons, le Ministère a décidé qu'il ne serait pas dans l'intérêt de la sécurité de permettre l'usage du Règlement n° 58 de la CEE comme solution de rechange.

Adoption d'exigences uniques au Canada

Les exigences contenues dans la présente proposition sont les mêmes que celles des États-Unis, sauf trois exceptions. Comme la FMVSS 223, l'article 223 proposé exige que chaque dispositif de protection arrière visé résiste à une force de 50 000 N en son centre et à un point situé à une distance de 3/8 de sa largeur à partir du centre du dispositif. Cependant, là où les États-Unis prévoient un troisième essai à charge ponctuelle à l'aide d'une force de 100 000 N, la présente proposition exige que le dispositif soit capable de résister à une force de 350 000 N, appliquée uniformément sur la largeur de la pièce horizontale, sans fléchissement de plus de 125 mm.

Le but de l'essai de charge uniforme est de fournir une estimation fiable de la charge totale à laquelle le dispositif peut résister. Lorsqu'une pièce horizontale est flexible, un essai à charge ponctuelle fournit une évaluation de la résistance d'un support individuel, et non de la résistance du dispositif en entier. Lorsqu'une pièce horizontale est très rigide, un essai à charge ponctuelle fournit une évaluation exacte de la résistance de l'ensemble

resist the force. The requirement for both uniform and point load tests would assure that adequate local and overall resistance is provided by every rear impact guard, regardless of individual design differences. Neither the U.S. nor the ECE require that a full-width load test be performed.

This proposed amendment also specifies that, after the uniform load test is performed, the ground clearance of the guard may not exceed 560 mm. Regulation No. 58 has a similar requirement, with a slightly higher limit of 600 mm. FMVSS 223 does not specify that the ground clearance be measured both before the load tests are conducted and after deformation has occurred. Research conducted by the Department indicates that, in order to limit the distance that a striking vehicle travels under the guard during an actual collision, the ground clearance of the horizontal member must be no more than 560 mm after testing.⁷

Canada's third differing requirement is that the guard be capable of absorbing at least 20,000 joules of energy by plastic deformation, an amount that is 3.5 times greater than the U.S. minimum of 5,650 joules. Energy absorption is key to limiting the extent of underride, and consequent passenger compartment intrusion, because the more energy the guard absorbs, the less energy the striking vehicle will absorb by deformation.

Under the auspices of the United Nations, world regulatory bodies have agreed to work together to develop common regulations, which are referred to as Global Technical Regulations. Canada intends to submit its proposed requirements governing rear impact guards to the World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations for consideration, as the basis for a Global Technical Regulation.

Adoption of an Implementation Period

Because the proposed requirements of section 223 are more stringent than those of the U.S., the Department believes that the manufacturers and importers of trailers will need time in which to modify and show compliance of the rear impact guards to be installed on subject trailers. Consequently, this proposal makes provision for a one-year delay in its effective date, and an additional interim period of two years in which it will be permissible for rear impact guards to conform either to the U.S. requirements or to those of Canada.

Prior to adopting the two-year phase-in period, the Department considered both one-year and four-year interim periods. One year was rejected because it would not have provided the trailer manufacturing and importing industry with sufficient time in which to make the needed changes. On the other hand, a period of four years was considered to be unnecessarily long, given that trailers fitted with guards meeting the U.S. requirements would not be likely to provide sufficient protection to the motoring public.

The Department invites comments on the appropriateness of the proposed effective date, and the length of the interim period.

du dispositif, parce que tous les supports résisteront à la force. Les exigences concernant les essais de charge uniforme et les essais à charge ponctuelle assureraient qu'une résistance adéquate locale et globale est fournie par chaque dispositif de protection arrière, peu importe les différences individuelles dans la conception. Ni les États-Unis, ni la CEE n'exigent la conduite d'un essai de charge sur toute la largeur.

La présente modification proposée précise aussi que, après un essai de charge uniforme, la garde au sol du dispositif peut ne pas dépasser 560 mm. Le Règlement n° 58 a une exigence semblable, avec une limite quelque peu plus élevée de 600 mm. La FMVSS 223 ne précise pas que la garde au sol doit être mesurée avant que les essais de charge soient effectués et après que la déformation soit survenue. Les recherches menées par le Ministère indiquent que, afin de limiter la distance qu'un véhicule qui entre en collision parcourt sous le dispositif lors d'une collision réelle, la garde au sol de la pièce horizontale ne doit pas être de plus de 560 mm après la mise à l'essai.⁷

La troisième exigence canadienne qui diffère est que le dispositif doit être capable d'absorber au moins 20 000 joules d'énergie par déformation plastique, une quantité qui est 3,5 fois plus grande que le minimum des États-Unis, qui est de 5 650 joules. L'absorption d'énergie est la clé pour limiter l'ampleur de l'encastrement, et la pénétration dans l'habitacle qui s'ensuit, parce que plus le dispositif absorbe de l'énergie, moins le véhicule qui entre en collision en absorbera par déformation.

Sous les auspices des Nations Unies, les organismes de réglementation mondiaux ont convenu de travailler ensemble à l'élaboration de règlements communs, auxquels on fait référence en tant que Règlements techniques mondiaux. Le Canada a l'intention de présenter ses exigences proposées concernant les dispositifs de protection arrière au Forum mondial des Nations Unies sur l'harmonisation des règlements sur les véhicules pour être prises en considération, comme fondement d'un Règlement technique mondial.

Adoption d'une période de mise en application

Compte tenu du fait que les exigences proposées de l'article 223 sont plus strictes que celles des États-Unis, le Ministère est d'avis que les fabricants et les importateurs de remorques auront besoin de temps pour modifier les dispositifs de protection arrière qui seront installés sur les remorques visées et pour en démontrer la conformité. En conséquence, la présente proposition prévoit une disposition à l'égard d'un délai d'un an pour sa date d'entrée en vigueur et une période intérimaire supplémentaire de deux ans pendant laquelle les dispositifs de protection arrière pourront être conformes, soit aux exigences américaines, soit à celles du Canada.

Avant d'adopter une période de mise en application progressive de deux ans, le Ministère a pris en considération des périodes intérimaires d'un an et de quatre ans. Une période d'un an a été rejetée parce elle n'aurait pas fourni assez de temps à l'industrie de la fabrication et de l'importation de remorques pour procéder aux changements nécessaires. Par ailleurs, une période de quatre ans a été considérée comme inutilement longue, étant donné que les remorques dotées de dispositifs conformes aux exigences américaines n'assureraient probablement pas une protection suffisante aux automobilistes.

Le Ministère invite les parties intéressées à présenter des observations sur la pertinence de la date d'entrée en vigueur et la durée de la période intérimaire.

⁷ Boucher and Davis, p. 11

⁷ Boucher et Davis, p. 11

Signing of a Memorandum of Understanding

The Department considered introducing requirements governing rear impact guards in the form of a Memorandum of Understanding (MOU), which is a signed, voluntary agreement entered into between government and industry. The use of an MOU is most appropriate when an industry is small and its membership relatively homogeneous. Since the trailer manufacturing industry has many members, whose levels of production vary widely, a voluntary agreement would not have been appropriate in this instance.

Benefits and Costs

In order to estimate the potential benefit of mandating rear impact guards for trailers, data on the incidence of collisions causing death in which a passenger vehicle strikes the rear of a trailer are necessary. Unfortunately, the statistics on rear-end collisions contained in the Department's Traffic Accident Information Database are incomplete. Due to reporting differences between jurisdictions, information on this type of collision is lacking for Québec, the Yukon, and the Northwest Territories. In addition, TRAIID data are limited to rear-end collisions involving only two vehicles. As such, the data available from TRAIID provide a lower-bound estimate of the incidence of rear-end collisions, and are more useful in determining trends.

According to TRAIID, between 1994 and 1999, the incidence of fatal collisions, deaths, and injuries due to rear-end collisions in which a passenger vehicle⁸ struck a tractor-trailer changed very little. This relative stability makes it possible to base this benefit analysis on the results of an unpublished study conducted by the Department of fatal collisions that occurred in 1995 between heavy trucks and at least one passenger vehicle.⁹ This benefit analysis estimates the monetary value of the reduction in deaths that would have accrued had the trailers involved in the rear-end collisions that occurred in 1995 been equipped with rear impact guards that met the requirements proposed by this amendment.

According to the data collected by the Department in its study, there were 23 fatal collisions in which passenger vehicles struck the rear of tractor-trailer combinations. Passenger vehicles, in this instance, include automobiles, minivans, pick-up trucks, and sport utility vehicles. These 23 collisions resulted in 23 deaths and the hospitalization of at least 10 people. For 15 of the collisions, photographic evidence showed that underride was present in 9 cases, or 60 percent, and that passenger compartment intrusion had occurred in 6 cases, or 40 percent. In 8 instances, photographs could not be obtained; consequently, it was necessary to estimate the incidence of underride and passenger compartment intrusion (PCI) for these collisions. If, in order to account for the unknown collisions, the 40 percent rate of PCI is applied to all 23 collisions, it can then be assumed that 9 of the fatal collisions¹⁰ that occurred in 1995 involved passenger compartment intrusion.

This analysis presents two assessments, one that estimates the benefits of providing improved protection to the occupants of

Signature d'un protocole d'entente

Le Ministère a envisagé d'instaurer les exigences régissant les dispositifs de protection arrière sous la forme d'un protocole d'entente, qui est un accord librement conclu entre le gouvernement et l'industrie. Le recours à un protocole convient mieux quand une industrie est petite et que ses membres sont relativement homogènes. Comme l'industrie de la fabrication des remorques compte plusieurs membres, dont les niveaux de production varient grandement, un accord volontaire n'aurait pas été adapté dans ce cas.

Avantages et coûts

Afin d'estimer l'avantage potentiel de rendre obligatoire l'installation de dispositifs de protection arrière sur les remorques, des données sur l'incidence des collisions entraînant la mort dans lesquelles un véhicule de tourisme heurte l'arrière d'une remorque sont nécessaires. Malheureusement, les statistiques sur les collisions arrière qui figurent dans la Base de données sur les collisions du Ministère sont incomplètes. En raison des différences au niveau des rapports entre les administrations, les renseignements sur ce type de collisions manquent pour le Québec, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest. En outre, les données de la Base sont limitées aux collisions arrière mettant en cause seulement deux véhicules. Comme telles, les données de la Base fournissent une estimation de la limite inférieure de l'incidence des collisions arrière et elles sont plus utiles dans la détermination des tendances.

Selon la Base de données, entre 1994 et 1999, l'incidence de collisions mortelles, de pertes de vie et de blessures dues à des collisions arrière au cours desquelles un véhicule de tourisme⁸ avait frappé l'arrière de camions-remorques a très peu changé. Cette relative stabilité de l'incidence permet de fonder cette analyse de rentabilité sur les résultats d'une étude non publiée menée par le Ministère sur les collisions mortelles qui sont survenues en 1995 entre des camions lourds et au moins un véhicule de tourisme.⁹ Cette analyse de rentabilité estime la valeur monétaire de la réduction des pertes de vie qui serait survenue si les remorques impliquées dans les collisions arrière qui sont survenues en 1995 avaient été équipées de dispositifs de protection arrière conformes aux exigences proposées dans la présente modification.

Selon les données recueillies par le Ministère dans le cadre de cette étude, il est survenu 23 collisions mortelles au cours desquelles des véhicules de tourisme avaient heurté l'arrière de camions-remorques. Les véhicules de tourisme, dans ce cas, incluaient des automobiles, des mini-fourgonnettes, des camionnettes et des véhicules utilitaires sport. Ces 23 collisions ont entraîné 23 pertes de vie et l'hospitalisation d'au moins 10 personnes. Dans 15 de ces collisions, des photos ont montré qu'il y avait eu encastrement dans 9 cas, ou 60 p. 100, et que la pénétration dans l'habitacle était survenue dans 6 cas, ou 40 p. 100. Dans 8 cas, des photos n'ont pu être obtenues; en conséquence, il a été nécessaire de faire une estimation de l'incidence de l'encastrement et de la pénétration dans l'habitacle pour ces collisions. Si, afin de tenir compte des collisions inconnues, le taux de pénétration dans l'habitacle de 40 p. 100 est appliqué à l'ensemble des 23 collisions, on peut assumer que 9 des collisions mortelles¹⁰ survenues en 1995 impliquaient une pénétration dans l'habitacle.

Cette analyse présente deux évaluations, une qui estime les avantages d'offrir une meilleure protection aux occupants des

⁸ Passenger vehicles include automobiles, vans, and light trucks.

⁹ This study, which is not yet complete, collected and examined police investigation reports and any other available information.

¹⁰ The 9.2 deaths were rounded down to 9.

⁸ Les véhicules de tourisme incluent les automobiles, les fourgonnettes et les camionnettes.

⁹ Cette étude, qui n'est pas encore terminée, a compilé et examiné les rapports d'enquêtes de police et toute autre information disponible.

¹⁰ Les 9,2 pertes de vie ont été arrondies à la baisse à 9.

compact and sub-compact vehicles, and a second that includes the incremental benefit of increasing the strength of the guard to withstand impacts at speed differentials greater than 48 km/h. The first assessment is based on the evaluation made by the NHTSA in December 1995 of the potential effectiveness of the requirements of FMVSS 223 and 224. This evaluation estimated that fatalities due to passenger compartment intrusion would be reduced by about 10 percent to 25 percent.¹¹ In view of the greater protection that Canada's proposed provisions would provide to the occupants of compact and sub-compact passenger cars, a fatality reduction rate of 25 percent has been adopted for the first estimate.

The second estimate assumes a fatality reduction rate of 40 percent, which takes into account the fact that 27 percent of fatal rear- and side-impact collisions occur at speed differentials between 48 km/h and 56 km/h.¹² If it is assumed that the relative incidence of the two types of collisions is about equal, it may be argued that Canada's proposed requirements would reduce deaths due to passenger compartment intrusion by an additional 13.5 percent, over and above the reduction achievable by the U.S. provisions alone. When added to the expected 25 percent effectiveness rate of the first estimate and rounded upward, a 40 percent rate results.

If the economic value of a life is estimated at \$1.8 million, an effectiveness rate of 25 percent, when applied to the 9 fatalities that occurred in rear-end collisions involving passenger compartment intrusion in 1995, would have yielded a monetary benefit of \$4.05 million. With a 40 percent reduction in fatalities, the monetary benefit would have been \$6.48 million.

Because severe collisions involving rear underride occur more frequently in darkness, the *Motor Vehicle Safety Regulations* were amended in 1996 to require that retroreflective sheeting be applied on the side and rear surfaces of trailers to make them more conspicuous. At the time, the Department estimated that retroreflective sheeting could reduce the incidence of rear- and side-impact collisions in Canada by as much as 20 percent in unlighted conditions.¹³ Since the TRAIID data indicate little change in the incidence of rear-impact collisions from 1994 to 1999, it was unnecessary to discount the potential benefits calculated above, in order to account for a reduction in rear-end collisions due to the introduction of mandatory retroreflective sheeting on tractor-trailers.

The costs that would be incurred by the introduction of section 223 will consist of a one-time expense for the design and testing of rear impact guards to meet the proposed Canadian requirements, and, in the case of trailers that operate in the U.S., an additional ongoing expense that represents the difference between a Canadian- and a U.S.-compliant guard. For trailers that do not travel in the U.S., the ongoing cost of this amendment would be the full cost of a rear impact guard that complies with the proposed Canadian requirements. Based on information provided by the Canadian Transportation Equipment Association, the Department estimates that the cost of upgrading the design and materials of rear impact guards would be between \$100 and \$200 per

véhicules compacts et sous-compacts et une deuxième qui inclut l'avantage supplémentaire d'augmenter la résistance du dispositif de protection pour qu'il résiste à des collisions à des différentiels de vitesses de plus de 48 km/h. La première évaluation est fondée sur une estimation faite par la NHTSA en décembre 1995 de l'efficacité potentielle des exigences des FMVSS 223 et 224. Cette étude a estimé que les pertes de vie dues à la pénétration dans l'habitacle seraient réduites d'environ 10 à 25 p. 100.¹¹ Compte tenu de la plus grande protection que les dispositions canadiennes proposées fourniraient aux occupants des voitures de tourisme compactes et sous-compactes, une réduction des pertes de vie de 25 p. 100 a été adopté pour la première estimation.

La deuxième estimation assume un taux de réduction des pertes de vie de 40 p. 100, qui prend en considération le fait que 27 p. 100 des collisions mortelles arrière et latérales surviennent à des différentiels de vitesses se situant entre 48 km/h et 56 km/h.¹² Si on assume que l'incidence relative de ces deux types de collisions est à peu près égale, on peut alléguer que les exigences canadiennes proposées réduiraient les pertes de vie dues à la pénétration dans l'habitacle d'un autre 13,5 p. 100, en plus de la réduction réalisable par les dispositions américaines seules. Lorsqu'on l'ajoute au taux d'efficacité prévu de 25 p. 100 de la première estimation et qu'on arrondit à la hausse, on obtient un taux de 40 p. 100.

Si la valeur économique d'une vie est estimée à 1,8 million de dollars, un taux d'efficacité de 25 p. 100 appliqué aux 9 pertes de vie qui sont survenues dans des collisions arrière impliquant une pénétration dans l'habitacle en 1995 aurait généré un avantage monétaire de 4,05 millions de dollars. Avec une réduction des pertes de vie de 40 p. 100, l'avantage monétaire aurait été de 6,48 millions de dollars.

Comme les collisions graves impliquant un encastrement arrière surviennent plus souvent dans l'obscurité, le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* a été modifié en 1996 pour exiger qu'un matériau rétroréfléchissant soit apposé sur les surfaces arrière et latérales des remorques pour les rendre plus visibles. À ce moment, le Ministère estimait que le matériau rétroréfléchissant pouvait réduire l'incidence des collisions arrière et latérales au Canada jusqu'à 20 p. 100 dans des conditions de manque de lumière.¹³ Comme les données de la Base nationale de données sur les collisions indiquent peu de changements dans l'incidence des collisions arrière de 1994 à 1999, il n'était pas nécessaire de réduire les avantages potentiels calculés plus haut, afin de tenir compte d'une réduction des collisions arrière due à l'instauration de l'installation obligatoire de matériau rétroréfléchissant sur les camions-remorques.

Les coûts qui seraient engagés en raison de l'instauration de l'article 223 consisteraient en un déboursé ponctuel pour la conception et la mise à l'essai des dispositifs de protection arrière, afin de se conformer aux exigences canadiennes proposées, et, dans le cas des remorques qui circulent aux États-Unis, un déboursé permanent supplémentaire qui représente la différence entre un dispositif conforme canadien et un dispositif conforme américain. Pour les remorques qui ne se déplacent pas aux États-Unis, le déboursé permanent lié à la présente modification serait le plein coût du dispositif de protection arrière conforme aux exigences canadiennes proposées. En se fondant sur des renseignements fournis par l'Association d'équipement de transport

¹¹ NHTSA, "Final Regulatory Evaluation of Rear Impact Guards, FMVSS No. 223, and Rear Impact Protection, FMVSS No. 224," December 1995, p. V-5.

¹² *Ibid*

¹³ SOR/96-366.

¹¹ NHTSA, « *Final Regulatory Evaluation of Rear Impact Guards, FMVSS No. 223, and Rear Impact Protection, FMVSS No. 224* » décembre 1995, p. V-5.

¹² *Ibid*

¹³ DORS/96-366

trailer.¹⁴ At estimated annual commercial trailer sales of between 15,000 and 20,000 units, the cost of this proposed amendment would be from \$1.5 to \$4 million per year.

Comparing these costs to the benefits of between \$4 to \$6.5 million calculated above would result in a net benefit of \$2.5 million, for both the higher and lower estimates.

Since rear impact guards are sometimes damaged during normal operations, the Department is concerned that the strengthening of the guard and its attachments that would be required by this proposal could increase the incidence of damage to the trailer chassis when the guard was struck during routine loading and unloading. The Department invites comments from manufacturers and operators on whether they anticipate an increase in repair costs as a result of the proposed requirements.

This amendment is not expected to have any impact on the environment.

Consultation

The Department has instituted a systematic and extensive consultation process that is intended to keep the automotive industry, public safety organizations, and the general public informed of planned and recently made changes to the regulatory requirements governing motor vehicle safety in Canada, and that provides a mechanism to comment on these initiatives. Three times a year, departmental representatives meet with the Canadian Vehicle Manufacturers' Association, whose members include DaimlerChrysler Canada Inc.; Ford Motor Company of Canada, Limited; and General Motors of Canada Limited. The Department also meets three times a year with the Association of International Automobile Manufacturers of Canada (AIAMC), which represents international manufacturers and importers of motor vehicles.¹⁵ In addition, once a year, the members of the Alliance of Automobile Manufacturers (AAM) join the AIAMC meeting. The AAM is a trade association of 13 car and light-truck manufacturers whose members account for more than 90 percent of U.S. vehicle sales.¹⁶ Semi-annual meetings are also held with the Motorcycle and Moped Industry Council, the Rubber Association of Canada, and the Juvenile Product Manufacturers Association.¹⁷

canadienne, le Ministère estime que le coût pour perfectionner la conception et les matériaux des dispositifs de protection arrière se situerait entre 100 \$ et 200 \$ par remorque.¹⁴ Avec des ventes annuelles de remorques commerciales estimées entre 15 000 et 20 000 unités, le coût de la modification proposée serait de 1,5 à 4 millions de dollars par année.

Si on compare ces coûts avec les avantages qui se situent entre 4 et 6,5 millions de dollars calculés ci-dessus, il en résulterait un avantage net de 2,5 millions de dollars, pour les estimations plus élevées et moins élevées.

Comme les dispositifs de protection arrière sont parfois endommagés au cours des opérations normales, le Ministère est préoccupé du fait que le renforcement du dispositif et de ses fixations qui serait requis par la présente proposition pourrait augmenter l'incidence de dommages au châssis de la remorque lorsque le dispositif est heurté durant le chargement et le déchargement de routine. Le Ministère invite les fabricants et les exploitants à faire savoir s'ils prévoient une augmentation des coûts de réparation en raison des exigences proposées.

La présente modification ne devrait pas avoir de répercussions sur l'environnement.

Consultations

Le Ministère a institué un processus de consultations systématiques et intensives qui vise à tenir l'industrie automobile, les organismes de sécurité publique et le grand public informés des changements prévus et récemment apportés aux exigences réglementaires concernant la sécurité des véhicules automobiles au Canada et qui fournit un mécanisme permettant de faire des observations au sujet de ces initiatives. Trois fois par année, des représentants du Ministère rencontrent l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, dont les membres se composent de DaimlerChrysler Canada Inc., de Ford du Canada Limitée, et de General Motors du Canada Limitée. Le Ministère rencontre également trois fois par année l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AFIAC), qui représente des fabricants et des importateurs internationaux de véhicules automobiles.¹⁵ De plus, une fois par année, des membres de l'*Alliance of Automobile Manufacturers* (AAM) assistent à la réunion de l'AFIAC. L'AAM est une association corporative de 13 fabricants de voitures et de camionnettes dont les membres représentent plus de 90 p. 100 des ventes de véhicules aux États-Unis.¹⁶ Des réunions semestrielles sont aussi tenues avec le Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur, l'Association canadienne de l'industrie du caoutchouc et la *Juvenile Product Manufacturers Association*.¹⁷

¹⁴ This cost estimate is based on data presented in the "Report on the Canadian Trailer Manufacturing Industry, 2000-2001," an unpublished survey of Canadian trailer manufacturers that was conducted by the Canadian Transportation Equipment Association in collaboration with Transport Canada and the Export Development Corporation.

¹⁵ The AIAMC represents the following automotive manufacturers and importers: BMW Canada Inc., Daewoo Auto Canada Inc., Honda Canada Inc., Hyundai Auto Canada, KIA Canada Inc., Mazda Canada Inc., Mercedes-Benz Canada Inc., Mitsubishi Motor Sales of Canada, Inc., Nissan Canada Inc., Porsche Cars Canada Ltd., Subaru Canada Inc., Suzuki Canada Inc., Toyota Canada Inc., and Volkswagen Canada Inc.

¹⁶ The Alliance of Automobile Manufacturers represents BMW Group; DaimlerChrysler; Fiat Auto R&D USA; Ford Motor Company; General Motors; Isuzu Motors America, Inc.; Mazda North American Operations; Mitsubishi Motor Sales of America, Inc.; Nissan; Porsche Cars North America, Inc.; Toyota; Volkswagen of America, Inc.; and Volvo Car Corporation.

¹⁷ The Juvenile Product Manufacturers Association represents the manufacturers and importers of infant and child restraint systems.

¹⁴ Cette estimation de coût est fondée sur les données présentées dans le « *Report on the Canadian Trailer Manufacturing Industry, 2000-2001* », une étude non publiée des fabricants de remorques canadiens qui a été effectuée par l'Association d'équipement de transport canadienne en collaboration avec Transports Canada et la Société pour l'expansion des exportations.

¹⁵ L'AIAMC représente les fabricants et les importateurs de véhicules automobiles suivants: BMW Canada Inc., Daewoo Auto Canada Inc., Honda Canada Inc., Hyundai Auto Canada, KIA Canada Inc., Mazda Canada Inc., Mercedes-Benz Canada Inc., Mitsubishi Motor Sales of Canada, Inc., Nissan Canada Inc., Porsche Cars Canada Ltd., Subaru Canada Inc., Suzuki Canada Inc., Toyota Canada Inc., et Volkswagen Canada Inc.

¹⁶ L'*Alliance of Automobile Manufacturers* représente BMW Group; DaimlerChrysler; Fiat Auto R&D USA; Ford Motor Company; General Motors; Isuzu Motors America, Inc.; Mazda North American Operations; Mitsubishi Motor Sales of America, Inc.; Nissan; Porsche Cars North America, Inc.; Toyota; Volkswagen of America, Inc.; et Volvo Car Corporation.

¹⁷ La *Juvenile Product Manufacturers Association* représente les fabricants et les importateurs d'ensembles de retenue pour bébé et pour enfant.

These automotive industry meetings allow manufacturers and importers to respond to proposed changes to the regulations for which the Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate is responsible, to raise problems with the existing requirements, and to discuss any matters of concern to the member companies. On a quarterly basis, these associations receive a copy of the Directorate's Regulatory Plan, which outlines all contemplated changes to the governing safety requirements and tracks initiatives, as they are developed, published in the *Canada Gazette*, and as the new regulations come into force.

The Department also consults with the federal authorities of other countries and with Canada's provinces and territories. Since the harmonization of regulatory requirements between Canada and the U.S. is pivotal to trade between the two countries and to the competitiveness of Canada's automotive industry, semi-annual meetings are held with the U.S. National Highway Traffic Safety Administration. These meetings provide a valuable opportunity to discuss future regulatory initiatives and problems of mutual interest.

The Department is also committed to the development of global regulations, which is being carried out under the auspices of the United Nations World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations. Along with members of other world regulatory bodies and public interest groups, Departmental representatives participate in 11 or more meetings a year as part of the initiative to develop Global Technical Regulations in order to simplify the regulatory process for automotive manufacturers who market their products internationally.

Consultation with the provinces and territories takes place mainly through the Department's membership in the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA). Its Board of Directors meets a minimum of twice a year, as do the three standing committees of the CCMTA, which are comprised of officials from each member jurisdiction who deal with a broad range of short- and long-term issues.

In addition to the foregoing consultation mechanisms, which involve the automotive industry and other government agencies, the Department also holds meetings twice a year with national public safety organizations to consult with them on future regulatory changes, and to discuss emerging safety problems. Thirty or more such organizations are invited to each of these meetings, organizations that include drivers' and automobile associations, bus operators, the insurance industry, consumer associations, health and police organizations, the Canada Safety Council, the Traffic Injury Research Foundation, the Canadian Automobile Association, MADD Canada, and the Federation of Canadian Municipalities. These organizations also receive copies of the Directorate's Regulatory Plan on a quarterly basis.

In order to monitor public opinion and concerns, as well as to keep the public informed on road safety-related issues, the Department offers a free telephone information service that Canadians may access from across the country, and it publishes specific safety-related information on its Web site. The public may also make inquiries using the Department's Web site, and by

Ces réunions de l'industrie automobile fournissent aux fabricants et aux importateurs l'occasion de répondre aux changements proposés à la réglementation dont la Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile est responsable, de soulever des problèmes à propos des exigences existantes et de discuter des préoccupations que les compagnies membres pourraient avoir. Quatre fois par année, ces associations reçoivent un exemplaire du Plan de réglementation de la Direction générale, qui présente les grandes lignes de tous les changements envisagés à la réglementation et qui suit de près les initiatives à mesure qu'elles sont élaborées, publiées dans la *Gazette du Canada* et à mesure que les nouvelles exigences entrent en vigueur.

Le Ministère consulte également les autorités fédérales des autres pays et les provinces et territoires du Canada. Puisque l'harmonisation des exigences réglementaires entre le Canada et les États-Unis est critique pour les échanges commerciaux entre les deux pays et pour la compétitivité de l'industrie automobile canadienne, des réunions semestrielles se tiennent avec la *National Highway Traffic Safety Administration* des États-Unis. Ces réunions fournissent une occasion précieuse de discuter des initiatives éventuelles de réglementation et des problèmes d'intérêt commun.

Le Ministère est aussi engagé dans l'élaboration de règlements mondiaux, ce qui se fait sous les auspices du Forum mondial des Nations Unies sur l'harmonisation des règlements sur les véhicules. De concert avec des membres d'autres organismes de réglementation mondiaux et de groupes d'intérêts publics, des représentants du Ministère participent à 11 réunions ou plus par année dans le cadre de l'élaboration des règlements techniques mondiaux afin de simplifier le processus de réglementation pour les fabricants automobiles qui commercialisent leurs produits à l'échelle internationale.

Les consultations avec les provinces et les territoires ont lieu surtout grâce à la participation du Ministère au Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM). Son conseil d'administration se réunit au moins deux fois par année, de même que les trois comités permanents du CCATM, qui sont formés de représentants de chaque administration membre et qui traitent d'un vaste éventail de questions à court et à long terme.

Outre les mécanismes de consultation mentionnés, qui mettent en cause l'industrie automobile et d'autres organismes gouvernementaux, le Ministère tient aussi des réunions deux fois par année avec les organismes de sécurité publique pour les consulter sur les changements éventuels à la réglementation et discuter des problèmes de sécurité qui surgissent. Trente ou plus de ces organismes sont invités à chacune de ces réunions, des organismes qui incluent les associations automobiles et de conducteurs, les exploitants d'autobus, l'industrie des assurances, des associations de consommateurs, des organismes de santé et de forces policières, le Conseil canadien de la sécurité, la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, l'Association canadienne des automobilistes, MADD Canada et la Fédération canadienne des municipalités. Ces organismes reçoivent également un exemplaire du Plan de réglementation de la Direction générale à tous les quatre mois.

Afin de surveiller l'opinion et les préoccupations du public, ainsi que de le tenir informé des questions liées à la sécurité routière, le Ministère offre un service téléphonique d'information gratuit dont les Canadiens peuvent se servir à la grandeur du pays et il publie des renseignements précis liés à la sécurité sur son site Web. Le public peut aussi présenter des demandes de

using regular mail. In addition, a dedicated toll-free telephone line allows the public to notify the Department of safety-related defects, which are subsequently investigated by the Public Complaints, Recalls and Investigations Division. As part of its research program, the Department has established several teams of collision investigators that are affiliated with major universities, part of whose work is to monitor road safety issues. A system for training instructors on the proper installation of infant and child restraint systems has also been implemented, and the instructors advise the Department of the safety issues that arise.

This consultation process enables the Department to identify and respond to safety-related problems in a timely fashion. More importantly, it keeps the public, the automotive industry, and public safety organizations abreast of the Department's many regulatory initiatives, and provides opportunities for all concerned to participate in the development of new motor vehicle safety measures.

Because the proposed introduction of a requirement for rear impact guards would affect the trailer manufacturing and importing industry almost exclusively, the Department also consulted with the Canadian Transportation Equipment Association (CTEA) throughout the development of this proposal on both a formal and informal basis. The CTEA represents a large proportion of the trailer manufacturers in Canada, many of whom are small companies, and the Department recognized the need to ensure that its eventual requirements could be implemented by manufacturers of all sizes at minimal expense.

To this end, the Department and representatives of the CTEA collaborated in a research project to compare the performance of guards of different heights and strengths. The results of this research, conducted in conjunction with the Centre for Surface Transportation Technology of National Research Council Canada, was published as an SAE Technical Paper called "Trailer Under-ride Protection — A Canadian Perspective." This allowed the test results to be shared by other automotive engineers and the trailer manufacturing industry as a whole. More formally, Departmental representatives also attended the three most recent Annual General Meetings of the CTEA in order to keep the Association's members apprised of its progress in developing the regulation.

Once the Department's research was complete and a draft proposal had been finalized, individual meetings were held in the fall of 2001 with representatives of the Canadian Trucking Alliance, which represents private truck operators in Canada, and the Truck Trailer Manufacturers' Association (TTMA), which represents U.S. trailer manufacturers. After meeting with the Department, the TTMA expressed the opinion that Canada's requirements should be harmonized with those of the U.S. The Association also requested that the Department postpone implementing its proposal until the results of a study being carried out by the NHTSA to assess the effectiveness of the U.S. rear impact guard requirements could be evaluated.

In March 2002, the Department held an additional meeting with representatives of the CTEA. The attendees expressed concern that the adoption of unique Canadian requirements would place Canadian manufacturers and operators of truck-trailers at a

reenseignements sur le site Web du Ministère ou par courrier. De plus, une ligne téléphonique sans frais permet au public d'avertir le Ministère des défauts liés à la sécurité, qui font par la suite l'objet d'enquêtes de la part de la Division des plaintes du public, des rappels et des enquêtes. Dans le cadre de son programme de recherche, le Ministère a mis sur pied plusieurs équipes d'enquêtes sur les collisions qui sont associées aux principales universités, et une partie de leur travail est de surveiller les problèmes de sécurité routière. Un système d'agents de formation sur l'installation appropriée d'ensembles de retenue pour bébé et pour enfant a aussi été mis en place et les agents avertissent le Ministère des problèmes de sécurité qui surgissent.

Ce processus de consultation permet au Ministère d'identifier les problèmes liés à la sécurité et d'y répondre en temps opportun. Ce qui est plus important, il garde le public, l'industrie automobile et les organismes de sécurité publique au courant des nombreuses initiatives réglementaires du Ministère et leur fournit l'occasion de participer à l'élaboration de nouvelles mesures de sécurité pour les véhicules automobiles.

Puisque le projet d'instauration d'une exigence concernant les dispositifs de protection arrière touchera presque exclusivement l'industrie de la fabrication et de l'importation de remorques, le Ministère a également consulté l'Association d'équipement de transport canadienne (AETC) au cours de l'élaboration de la présente proposition de manière formelle et informelle. L'AETC représente une grande partie des fabricants de remorques au Canada, dont plusieurs sont de petites compagnies, et le Ministère reconnaît la nécessité de s'assurer que ses éventuelles exigences pourront être mises en application par les fabricants de toutes tailles à un coût minimal.

À cette fin, le Ministère et des représentants de l'AETC ont collaboré à un projet de recherche visant à comparer le rendement de dispositifs de protection de diverses hauteurs et résistances. Les résultats de cette recherche, menée de concert avec le Centre de technologie des transports de surface du Conseil national de recherches du Canada, ont été publiés comme Document technique de la SAE intitulé « *Trailer Under-ride Protection — A Canadian Perspective* ». Cela a permis aux résultats des essais d'être partagés par d'autres ingénieurs en mécanique automobile et par l'industrie de fabrication de remorques dans son ensemble. De manière plus formelle, des représentants du Ministère ont également assisté aux trois plus récentes réunions générales annuelles de l'AETC afin de tenir les membres de l'Association informés des progrès dans l'élaboration de la réglementation.

Après que la recherche ait été terminée par le Ministère et qu'un avant-projet ait été mis au point, des réunions individuelles ont été tenues à l'automne de 2001 avec des représentants de l'Alliance canadienne du camionnage, qui représente les exploitants privés de camions au Canada, et de la *Truck Trailer Manufacturers' Association* (TTMA), qui représente les fabricants de remorques aux États-Unis. Après la réunion avec le Ministère, la TTMA a affirmé que les exigences canadiennes devraient être harmonisées avec celles des États-Unis. L'Association a également demandé au Ministère de reporter l'application de sa proposition jusqu'à ce que les résultats d'une étude présentement effectuée par la NHTSA en vue de déterminer l'efficacité des exigences américaines concernant les dispositifs de protection arrière puissent être évalués.

En mars 2002, le Ministère a tenu une autre réunion avec des représentants de l'AETC. Les participants ont exprimé des préoccupations à l'égard du fait que l'adoption d'exigences uniques au Canada placerait les fabricants et les exploitants canadiens de

competitive disadvantage vis-à-vis their U.S. counterparts because only they would be legally bound to equip their vehicles with the Canadian-compliant guard. The Department acknowledges this problem; however, as mentioned earlier, the Canadian vehicle fleet has a significantly greater percentage of compact and sub-compact vehicles than the U.S. fleet, which makes it necessary to provide a higher level of protection for Canadian occupants. The ECE, whose rear impact guard requirements are similar to, but somewhat more stringent than, those of the U.S., is currently evaluating the effectiveness of its Regulation because the European vehicle fleet also contains a high proportion of small cars. The Department will assess the U.S. analysis of its rear impact standards when it becomes available, and will work with the NHTSA to develop harmonized requirements, if possible.

A consultation period of 75 days will follow the publication of this proposal in the *Canada Gazette*, Part I. Comments may be made by writing to one of the addresses given below or at any government-industry meeting. All responses will be taken into consideration in the development of the final amendment. In particular, the Department would like to receive comments on the following questions:

- the appropriateness of the proposed effective date and the length of the interim period, and
- whether the repair costs of the guard or the trailer chassis would increase as a result of the proposed requirements. Please provide details and supporting data.

Compliance and Enforcement

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the *Motor Vehicle Safety Regulations*. The Department of Transport monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting vehicles, and testing vehicles obtained in the open market. When a defect is found, the manufacturer or importer must issue a notice of defect to owners and to the Minister of Transport. If a vehicle does not comply with a safety standard, the manufacturer or importer is subject to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

Contacts

For further information, please contact: Denis Brault, Regulatory Development Engineer, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 998-1964 (Telephone), (613) 990-2913 (Facsimile), braultd@tc.gc.ca (Electronic mail).

Copies of proposed Test Method 223 “Rear Impact Guard” and proposed Technical Standards Document No. 224 “Rear Impact Protection” may be obtained on the Internet at www.tc.gc.ca/RoadSafety/mvstm_tsd/index_e.htm. Copies may also be obtained by contacting the Regulations Clerk, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 998-1960

remorques dans une position désavantageuse au point de vue compétitivité par rapport à leurs homologues américains parce qu'ils seraient légalement tenus d'équiper leurs véhicules d'un dispositif de protection conforme aux exigences canadiennes. Le Ministère reconnaît ce problème, toutefois, tel qu'il a été mentionné plus tôt, le parc canadien de véhicules possède un pourcentage beaucoup plus élevé de véhicules compacts et semi-compacts que le parc américain, ce qui rend nécessaire d'assurer un plus haut niveau de protection aux occupants canadiens. La CEE, dont les exigences en matière de dispositifs de protection arrière sont semblables, mais quelque peu plus strictes, à celles des États-Unis, évalue présentement l'efficacité de son Règlement parce que le parc de véhicules européen se compose également d'une grande proportion de petites voitures. Le Ministère évaluera l'analyse américaine des normes concernant les impacts arrière lorsqu'elle sera disponible et travaillera avec la NHTSA à l'élaboration d'exigences harmonisées, si possible.

Une période de consultation de 75 jours suivra la publication de la présente proposition dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Des observations peuvent être présentées par écrit à l'une des adresses qui figurent ci-dessous ou lors de toutes réunions gouvernement-industrie. Toutes les réponses seront prises en considération lors de la rédaction de la modification définitive. Le Ministère aimerait, en particulier, recevoir des commentaires au sujet des questions suivantes :

- la pertinence de la date d'entrée en vigueur proposée et la durée de la période intérimaire;
- si les coûts de réparation du dispositif ou du châssis de la remorque augmentaient en raison des exigences proposées. Veuillez fournir des détails et des données à l'appui.

Respect et exécution

Les fabricants et les importateurs de véhicules automobiles ont la responsabilité de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Le ministère des Transports surveille leurs programmes d'autocertification en examinant leurs documents d'essai, en inspectant des véhicules et en mettant à l'essai des véhicules obtenus sur le marché commercial. Lorsqu'un défaut est décelé, le fabricant ou importateur visé doit émettre un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports. Si un véhicule s'avère non conforme à une norme de sécurité, le fabricant ou l'importateur est passible de poursuites, et s'il est reconnu coupable, il peut être condamné à une amende prévue en vertu de la *Loi sur la sécurité automobile*.

Personnes-ressources

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec : Denis Brault, Ingénieur de l'élaboration des règlements, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ministère des Transports, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 998-1964 (téléphone), (613) 990-2913 (télécopieur), braultd@tc.gc.ca (courriel).

Des exemplaires de la Méthode d'essai 223 « Dispositif de protection arrière » qui a été proposé, et du Document de normes techniques n° 224 « Protection en cas de collision arrière » qui a été proposé peuvent être obtenus sur Internet à l'adresse www.tc.gc.ca/RoadSafety/mvstm_tsd/index_f.htm. Des exemplaires peuvent aussi être obtenus en communiquant avec le Commissaire aux règlements, Direction générale de la sécurité routière et de la

(Telephone), (613) 990-2913 (Facsimile), regsclerkcommis@tc.gc.ca (Electronic mail).

réglementation automobile, Ministère des Transports, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 998-1960 (téléphone), (613) 990-2913 (télécopieur), regsclerkcommis@tc.gc.ca (courriel).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, that the Governor in Council, pursuant to section 5^b and subsection 11(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Rear Impact Guard)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Denis Brault, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5. (Tel.: (613) 998-1964; fax: (613) 990-2913; E-Mail: braultd@tc.gc.ca).

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Ottawa, September 24, 2002

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 5^b et du paragraphe 11(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (dispositif de protection arrière)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Denis Brault, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (tél. : (613) 998-1964; téléc. : (613) 990-2913; courriel : braultd@tc.gc.ca).

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Ottawa, le 24 septembre 2002

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (REAR IMPACT GUARD)

AMENDMENTS

1. Schedule III to the *Motor Vehicle Safety Regulations*¹ is amended by adding the following after item 222:

Column I Item (CMVSS)	Column II Description	Column III Classes of Vehicles												
		Bus	Chassis-cab	Motor-cycle	Restricted-use Motor-cycle	Multi-purpose Passenger Vehicle	Passenger Car	Snow-mobile	Snow-mobile Cutter	Trailer	Trailer Converter Dolly	Truck	Vehicle Imported Temporarily for Special Purposes	Low-speed Vehicle
223	Rear Impact Guards										X			

^a S.C. 1993, c. 16
^b S.C. 1999, c. 33, s. 351
¹ C.R.C., c. 1038

^a L.C. 1993, ch. 16
^b L.C. 1999, ch. 33, art. 351

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ
DES VÉHICULES AUTOMOBILES (DISPOSITIF DE PROTECTION ARRIÈRE)**

MODIFICATIONS

1. L'annexe III du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*¹ est modifiée par adjonction, après l'article 222, de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III Catégorie de véhicules												
Article (NSVAC)	Description	Autobus	Camion	Châssis-cabine	Motocyclette	Motocyclette à usage restreint	Moto-neige	Traîneau de moto-neige	Chariot de conversion	Remorque	Véhicule de tourisme à usages multiples	Voiture de tourisme	Véhicule importé temporairement à des fins spéciales	Véhicule à basse vitesse
223	Dispositifs de protection arrière									X				

2. Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after section 222:

Rear Impact Guard (Standard 223)

Interpretation

223. (1) The definitions in this subsection apply in this section.

“ground clearance” means the vertical distance from the bottom edge of a horizontal member to the ground. (*garde au sol*)

“guard width” means, in respect of a rear impact guard that is installed on a trailer, the maximum horizontal guard dimension that is perpendicular to the longitudinal vertical plane passing through the longitudinal centreline of the trailer. (*largeur du dispositif de protection*)

“horizontal member” means the horizontal structural member of a rear impact guard. (*pièce horizontale*)

“hydraulic guard” means a rear impact guard designed to use fluid properties to provide a resistance force to deformation. (*dispositif de protection hydraulique*)

“low-chassis trailer” means a trailer that has a chassis that extends behind the rearmost point of the rearmost tires and that has a lower rear surface that meets the configuration requirements of subsections (7) to (9). (*remorque à châssis surbaissé*)

“outboard” means, in respect of a trailer, away from the trailer centreline and toward the side extremities of the trailer. (*extérieur*)

“pulpwood trailer” means a trailer that is designed exclusively to carry harvested logs or pulpwood and that is constructed with a skeletal frame with no means for attachment of a solid bed, body or container. (*remorque pour bois à pâte*)

“rear extremity” means the rearmost point on a trailer that is above a horizontal plane located above the ground clearance and below a horizontal plane located 1 900 mm above the ground when the trailer is configured as specified in subsection (8) and when the trailer’s cargo doors, tailgate and other permanent structures are positioned as they normally are when the trailer is in motion, with non-structural protrusions such as tail lamps,

2. L'annexe IV du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 222, de ce qui suit :

Dispositif de protection arrière (Norme 223)

Définitions

223. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article.

« coins arrondis » Les points limites de la pièce horizontale du dispositif de protection arrière qui sont courbés vers le haut. (*rounded corners*)

« déplacement vertical du niveau atteint » La distance, mesurée en millimètres, du point le plus bas de la pièce horizontale d'un dispositif de protection arrière, atteinte par la pièce qui se soulève dans le plan vertical lorsqu'une charge d'essai uniforme est appliquée conformément au paragraphe (11). (*vertical rise displacement*)

« dispositif de protection arrière » Dispositif monté sur l'arrière ou près de l'arrière d'une remorque de façon à limiter, lorsqu'elle est heurtée par l'arrière par un véhicule, la distance sur laquelle glisse sous son extrémité arrière l'avant du véhicule qui la heurte. (*rear impact guard*)

« dispositif de protection hydraulique » Dispositif de protection arrière conçu pour utiliser les propriétés des fluides en vue de produire une force de résistance à la déformation. (*hydraulic guard*)

« extérieur » À l'égard d'une remorque, qualifie ce qui est éloigné de l'axe central de la remorque et qui tend vers les extrémités latérales de celle-ci. (*outboard*)

« extrémité arrière » Le point le plus à l'arrière de la remorque qui se trouve au-dessus d'un plan horizontal situé au-dessus de la garde au sol et au-dessous d'un plan horizontal situé à 1 900 mm au-dessus du sol lorsque la remorque est configurée comme le prévoit le paragraphe (8) et lorsque les portes de chargement, le hayon et autres structures permanentes de la remorque sont à la position qu'ils occupent normalement lorsque celle-ci est en mouvement, les protubérances non structurales, notamment les feux arrière, les pare-chocs en caoutchouc, les charnières et les

¹ C.R.C., ch. 1038

rubber bumpers, hinges and latches excluded from the determination of the rearmost point. (*extrémité arrière*)

“rear impact guard” means a device installed on or near the rear of a trailer so that, when the trailer is struck from the rear, the device limits the distance that the striking vehicle’s front end slides under the rear end of the trailer. (*dispositif de protection arrière*)

“rounded corners” means the outermost ends of a rear impact guard’s horizontal member that curve upward. (*coins arrondis*)

“side extremity” means the outermost point on a trailer’s side that is above a horizontal plane located above the ground clearance, below a horizontal plane located 1 900 mm above the ground, and between a transverse vertical plane tangent to the rear extremity of the trailer and a transverse vertical plane located 305 mm forward of that plane, with non-structural protrusions such as tail lamps, rubber bumpers, hinges and latches excluded from the determination of the outermost point. (*extrémité latérale*)

“vertical rise displacement” means the distance, measured in millimetres, from the lowest point of a rear impact guard’s horizontal member, that the horizontal member rises in the vertical plane when a uniform test load is applied in accordance with subsection (11); (*déplacement vertical du niveau atteint*)

“wheels back trailer” means a trailer whose rearmost axle is permanently fixed and located such that the rearmost surface of the rearmost tires of the size recommended by the trailer manufacturer for that axle is not more than 305 mm forward of the transverse vertical plane tangent to the rear extremity of the trailer. (*remorque à roues arrière reculées*)

loquets, étant exclues dans le calcul du point le plus à l’arrière. (*rear extremity*)

« extrémité latérale » Le point le plus à l’extérieur du flanc d’une remorque qui se trouve au-dessus d’un plan horizontal situé au-dessus de la garde au sol, au-dessous d’un plan horizontal situé à 1 900 mm au-dessus du sol, et entre un plan vertical transversal tangent à l’extrémité arrière de la remorque et un plan vertical transversal situé à 305 mm à l’avant de ce plan, les protubérances non structurales, notamment les feux arrière, les pare-chocs en caoutchouc, les charnières et les loquets, étant exclues dans le calcul du point le plus à l’arrière. (*side extremity*)

« garde au sol » La distance verticale à partir du bord inférieur de la pièce horizontale jusqu’au sol. (*ground clearance*)

« largeur du dispositif de protection » À l’égard d’un dispositif de protection arrière monté sur une remorque, la dimension horizontale maximale du dispositif de protection arrière qui est perpendiculaire au plan vertical longitudinal passant par l’axe longitudinal de la remorque. (*guard width*)

« pièce horizontale » La pièce horizontale de charpente du dispositif de protection arrière. (*horizontal member*)

« remorque à châssis surbaissé » Remorque dont le châssis se prolonge derrière le point le plus à l’arrière des pneus arrière et qui possède une surface arrière inférieure conforme aux exigences de configuration visées aux paragraphes (7) à (9). (*low-chassis trailer*)

« remorque pour bois à pâte » Remorque conçue exclusivement pour le transport de billes de bois coupées ou de bois à pâte et qui est construite avec un châssis-squelette n’ayant aucun dispositif permettant de fixer une plate-forme, une carrosserie ou un conteneur. (*pulpwood trailer*)

« remorque à roues arrière reculées » Remorque dont l’essieu le plus à l’arrière est fixé en permanence et est situé de façon que la surface la plus à l’arrière des pneus arrière qui sont de la taille recommandée par le fabricant de la remorque, pour cet essieu, se trouve à au plus 305 mm de l’avant du plan vertical transversal tangent à l’extrémité arrière de la remorque. (*wheels back trailer*)

Application

(2) Subject to subsection (3), this section applies to every trailer with a GVWR of 4 536 kg or more other than

(a) a pole trailer, a pulpwood trailer, a wheels back trailer or a trailer designed to be used as temporary living quarters;

(b) a low-chassis trailer; and

(c) a trailer with work-performing equipment that is located in or that moves through the area that would be occupied by a horizontal member that meets the requirements of subsections (7) to (9).

Champ d’application

(2) Sous réserve du paragraphe (3), le présent article s’applique aux remorques d’un PNBV de 4 536 kg ou plus sauf :

a) les remorques à poutre télescopique, les remorques pour bois à pâte, les remorques à roues arrière reculées ou les remorques aménagées en habitation temporaire;

b) les remorques à châssis surbaissé;

c) les remorques sur lesquelles du matériel de travail se trouve ou se déplace dans l’aire qui serait occupée par une pièce horizontale qui est conforme aux exigences des paragraphes (7) à (9).

Rear Impact Guard Requirement

(3) Every trailer shall be equipped with a rear impact guard that, when measured and tested in accordance with *Test Method 223 – Rear Impact Guard* (December 2001), meets the requirements of subsections (6) to (13).

(4) Instead of conforming to subsection (3), a trailer may have a rear impact guard installed on it in accordance with *Technical Standards Document No. 224 – Rear Impact Protection*, as amended from time to time, that is labelled in accordance with section 571.223 of the *Code of Federal Regulations* of the United States, Title 49 (revised as of October 1, 2000).

Dispositif de protection arrière obligatoire

(3) Les remorques doivent être dotées d’un dispositif de protection arrière qui est conforme aux exigences des paragraphes (6) à (13) lorsqu’il est mesuré et soumis à un essai conformément à la *Méthode d’essai 223 – Dispositif de protection arrière* (décembre 2001).

(4) Au lieu d’être conformes au paragraphe (3), les remorques peuvent être dotées d’un dispositif de protection arrière conformément au *Document de normes techniques n° 224 – Dispositif de protection arrière*, avec ses modifications successives, dont l’étiquetage est conforme à l’article 571.223 du titre 49 dans sa version révisée du 1^{er} octobre 2000 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis.

(5) Despite subsection (4), beginning two years after these Regulations come into force, a trailer must conform to subsection (3).

Configuration Requirements

(6) The horizontal member of a rear impact guard shall have a cross-sectional vertical height of at least 100 mm at any point across the guard width when installed on a trailer.

(7) The outermost surfaces of the horizontal member shall extend outboard to within 100 mm of the longitudinal vertical planes that are tangent to the side extremities, but shall not extend outboard of those planes.

(8) When the trailer is resting on level ground, unloaded, with its full capacity of fuel, its tires inflated and its air suspension, if so equipped, pressurised in accordance with the manufacturer's recommendations, the ground clearance shall not exceed 560 mm at any point across the full width of the member. However, rounded corners may curve upward within 255 mm of the longitudinal vertical planes that are tangent to the side extremities.

(9) At any height above the ground clearance, the rearmost surface of the horizontal member shall be located as close as practicable to a transverse vertical plane tangent to the rear extremity of the trailer, and no more than 305 mm forward of that plane, as shown in Figure 1. However, the horizontal member may extend rearward of the plane.

Strength Requirements

(10) Every rear impact guard shall resist the following forces applied at the P1 and P2 test locations shown in Figure 2 by deflecting no more than 125 mm:

- (a) 50 000 N at test location P1 on either the left or the right side of the guard if it is symmetrical, but both sides must be independently tested if the guard is not symmetrical; and
- (b) 50 000 N at test location P2.

(11) Every rear impact guard shall, by not deflecting more than 125 mm, resist a uniform test load of 350 000 N, which shall be applied uniformly across the horizontal member by a uniform load application structure, as shown in Figure 3 of *Test Method 223 — Rear Impact Guard* (December 2001), centred on the guard.

(12) After conducting the test referred to in subsection (11), the horizontal member may be subject to a vertical rise displacement, as shown in Figure 3, but the ground clearance shall not exceed 560 mm.

(13) Every rear impact guard, other than a hydraulic guard, shall absorb at least 20 000 J of energy by plastic deformation, within the first 125 mm of deflection, when the uniform test load referred to in subsection (11) is applied.

(5) Malgré le paragraphe (4), une remorque doit être conforme au paragraphe (3) à compter de deux ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Exigences de configuration

(6) Lorsqu'elle est montée sur la remorque, la pièce horizontale du dispositif de protection arrière doit avoir une hauteur verticale en coupe transversale d'au moins 100 mm sur toute la largeur du dispositif de protection.

(7) Les surfaces les plus à l'extérieur de la pièce horizontale doivent se prolonger vers l'extérieur jusqu'à 100 mm par rapport aux plans verticaux longitudinaux qui sont tangents aux extrémités latérales, sans les dépasser.

(8) Lorsque la remorque sans charge repose sur un terrain plat et est remplie à sa pleine capacité de carburant, que les pneus sont gonflés et que la suspension pneumatique, le cas échéant, est mise en pression conformément aux recommandations du fabricant, la garde au sol ne doit excéder 560 mm en aucun point de la largeur de la pièce. Cependant, les coins arrondis peuvent être courbés vers le haut sur une distance de 255 mm par rapport aux plans verticaux longitudinaux qui sont tangents aux extrémités latérales.

(9) Quelle que soit la hauteur au-dessus de la garde au sol, la surface la plus à l'arrière de la pièce horizontale doit être située aussi près que possible d'un plan vertical transversal tangent à l'extrémité arrière de la remorque, et à au plus 305 mm à l'avant de ce plan, comme l'indique la figure 1. Cependant, la pièce horizontale peut se prolonger à l'arrière du plan.

Exigences de résistance

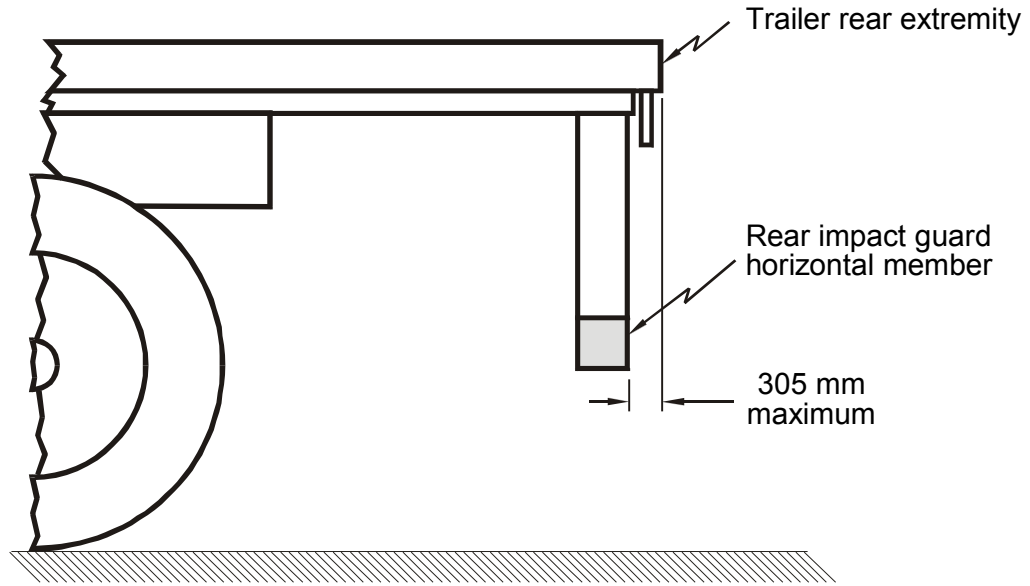
(10) Les dispositifs de protection arrière doivent résister aux forces suivantes aux points d'application P1 et P2 indiqués à la figure 2, le fléchissement étant d'au plus 125 mm :

- a) 50 000 N au point d'application P1 du côté gauche ou du côté droit du dispositif de protection s'il est symétrique, mais les deux côtés doivent être mis à l'essai séparément si celui-ci est asymétrique;
- b) 50 000 N au point d'application P2.

(11) Les dispositifs de protection arrière doivent, sans fléchir de plus de 125 mm, résister à une charge d'essai uniforme de 350 000 N, laquelle doit s'appliquer uniformément d'un côté à l'autre de la pièce horizontale au moyen d'un support d'essai d'une charge uniforme, comme l'indique la figure 3 de la *Méthode d'essai 223 — Dispositif de protection arrière* (décembre 2001), mis au centre du dispositif de protection.

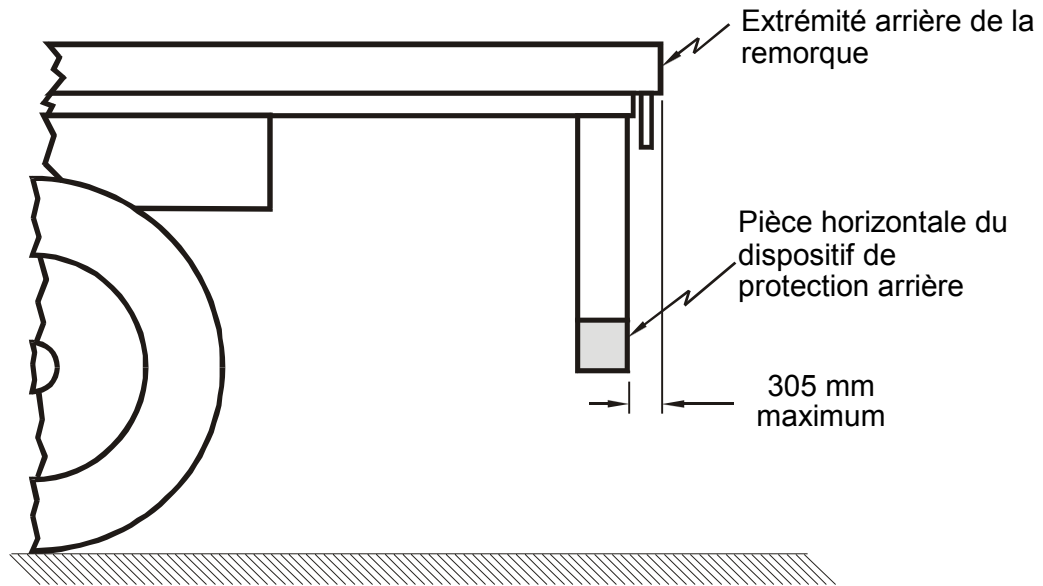
(12) Une fois l'essai visé au paragraphe (11) terminé, la pièce horizontale peut subir un déplacement vertical du niveau atteint, comme l'indique la figure 3, mais la garde au sol doit être d'au plus 560 mm.

(13) Les dispositifs de protection arrière, autres que les dispositifs de protection hydrauliques, doivent absorber au moins 20 000 J d'énergie par déformation plastique, sans fléchir de plus de 125 mm, lorsque la charge d'essai uniforme visée au paragraphe (11) est appliquée.



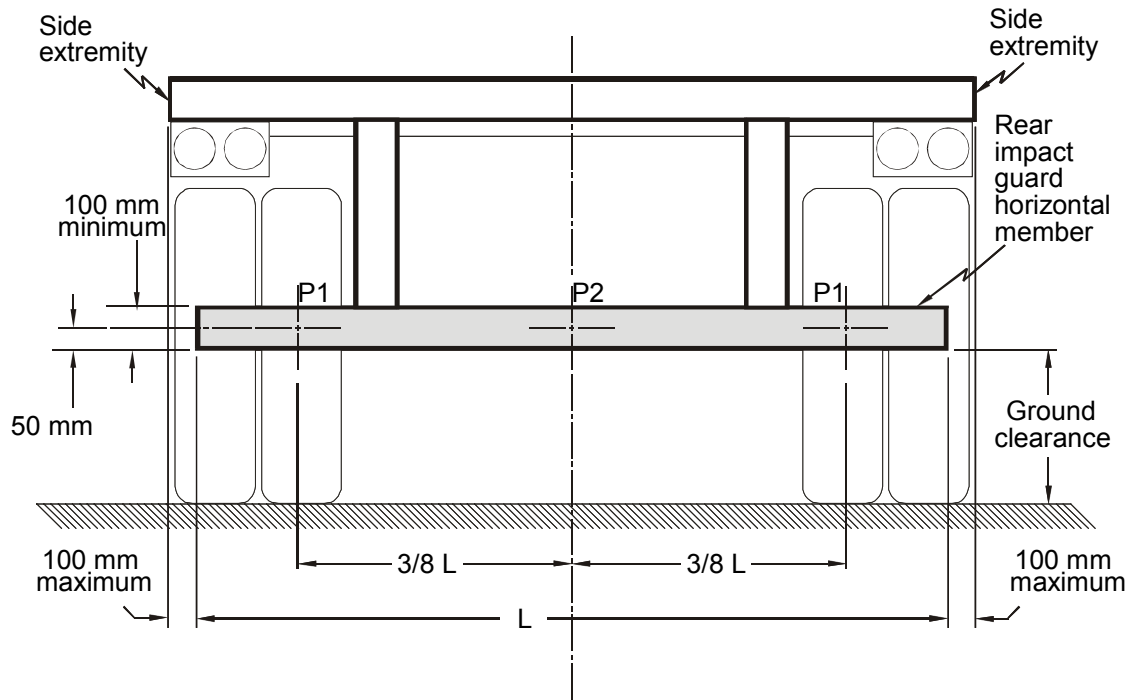
Note:
1. Drawing not to scale

Figure 1 — Side View of Trailer



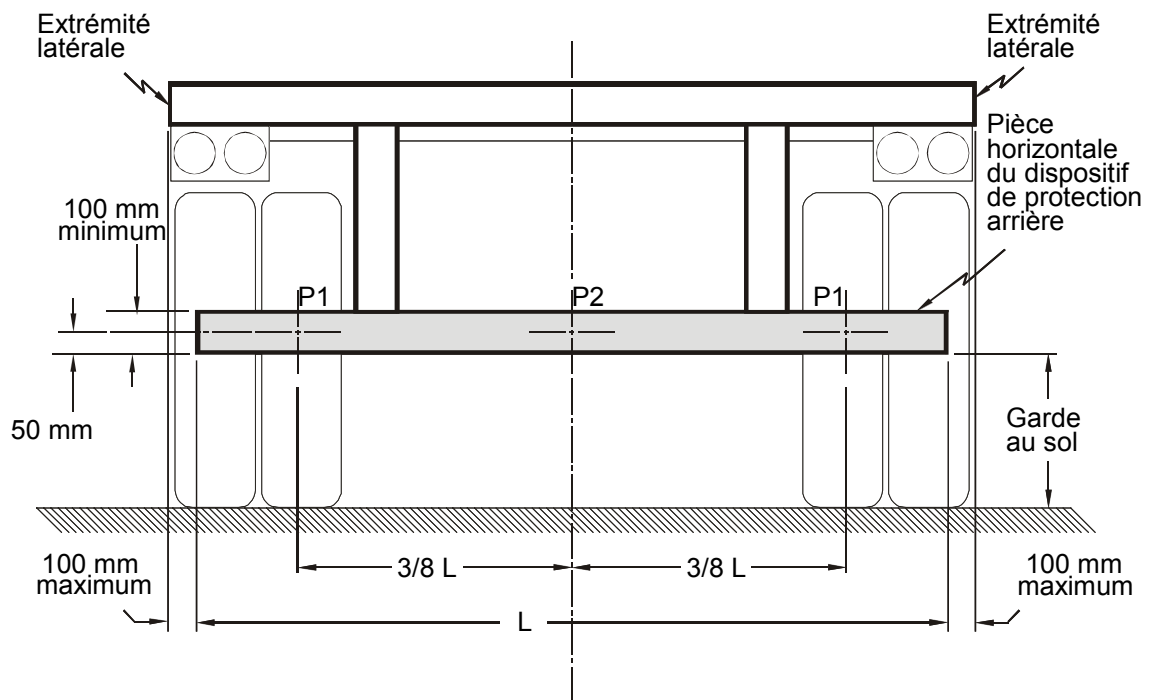
Remarque :
1. Le dessin n'est pas à l'échelle

Figure 1 — Vue latérale de la remorque



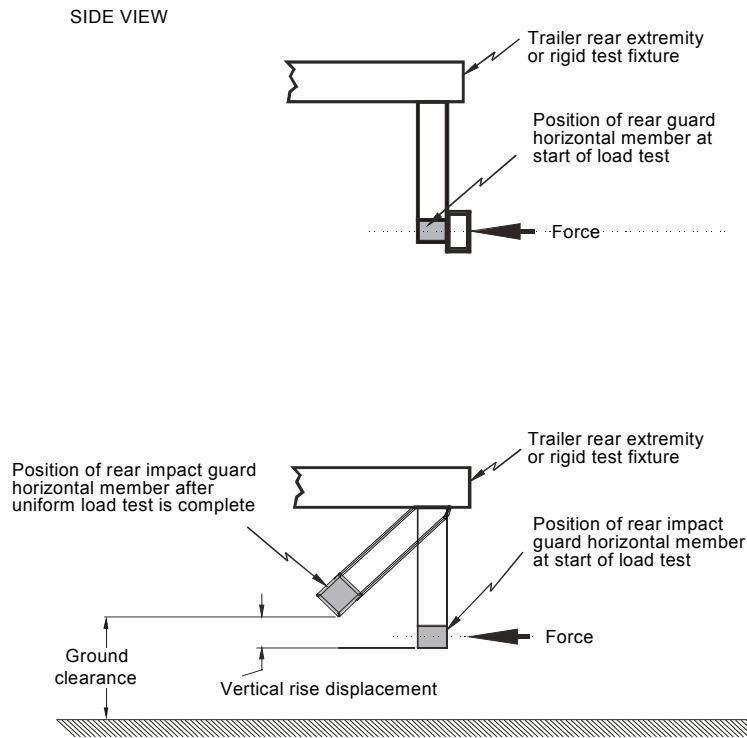
Note:
1. Drawing not to scale

Figure 2 — Rear View of Trailer



Remarque :
1. Le dessin n'est pas à l'échelle

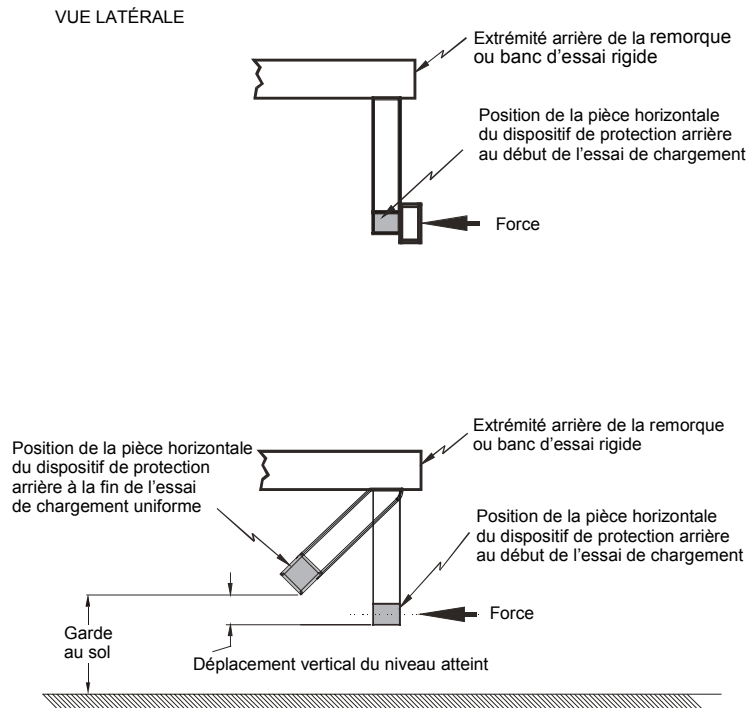
Figure 2 — Vue arrière de la remorque



Note:

1. Drawing not to scale

Figure 3 — Uniform Load Application Test



Remarque :

1. Le dessin n'est pas à l'échelle

Figure 3 — Application d'une charge d'essai uniforme

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force one year after the day on which they are registered.

[40-1-o]

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur un an après la date de son enregistrement.

[40-1-o]

Regulations Amending the Public Service Superannuation Regulations (Election to Pay for Transfer Value Service)

Statutory Authority

Public Service Superannuation Act and Financial Administration Act

Sponsoring Agency

Treasury Board Secretariat

Règlement modifiant le Règlement sur la pension de la fonction publique (choix d'une période de service achetable)

Fondement législatif

Loi sur la pension de la fonction publique et Loi sur la gestion des finances publiques

Agence responsable

Secrétariat du Conseil du Trésor

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

These Regulations provide for the revocation of a transfer value benefit option where the decision to opt for that benefit was based on erroneous or misleading advice, and allow for the automatic revocation of the option where an individual again becomes a contributor before the benefit is paid. These Regulations also provide for the reinstatement of prior public service for which a transfer value benefit was paid if the individual becomes re-employed in the public service. The modifications are consistent with other revocation provisions and elective service provisions under the *Public Service Superannuation Act*.

Alternatives

The provisions of the pension arrangements for public service employees are specified in statute or regulations; therefore, there is no alternative to the regulatory route.

Benefits and Costs

The application of these amendments is limited to the affected individuals whose particular circumstances are described in the amendments; the changes would have a positive effect on affected plan members.

Consultation

Consultations and discussions were held within the Pensions Division, Treasury Board Secretariat, and with officials of the Department of Public Works and Government Services. The President of the Treasury Board's Pension Advisory Committee was also consulted.

Compliance and Enforcement

The normal legislative, regulatory and administrative compliance structures will apply, including internal audits, reports to Parliament and responses to enquiries received from Members of Parliament, affected plan members and their representatives.

Contact

Joan M. Arnold, Director, Pensions Legislation Development Group, Pensions and Benefits Division, Treasury Board Secretariat, Ottawa, Ontario K1A 0R5, (613) 952-3119 (Telephone).

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Le présent règlement vise à permettre la révocation de l'option concernant une valeur de transfert lorsque la décision d'opter pour cette valeur de transfert s'est appuyée sur des renseignements erronés ou trompeurs, et vise à prévoir la révocation automatique de cette option lorsqu'un particulier redevient un cotisant avant que la valeur de transfert ne soit versée. Il prévoit en outre le rétablissement du service antérieur au sein de la fonction publique à l'égard duquel une valeur de transfert a été versée. Les modifications sont conformes à d'autres dispositions visant la révocation ou le service accompagné d'option en vertu de la *Loi sur la pension de la fonction publique*.

Solutions envisagées

Les dispositions des régimes de pension des employés de la fonction publique sont prévues par une loi ou un règlement; la seule option consiste donc à adopter un règlement.

Avantages et coûts

Ces modifications ne s'appliquent qu'aux particuliers visés dont la situation est décrite dans les modifications réglementaires et elles auront un impact positif sur les participants visés.

Consultations

Des consultations et des discussions ont eu lieu au sein de la Division des pensions et des avantages sociaux du Secrétariat du Conseil du Trésor, de même qu'avec des fonctionnaires de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. On s'est également entretenu avec le Comité consultatif du président du Conseil du Trésor chargé d'examiner la *Loi sur la pension de la fonction publique*.

Respect et exécution

Les structures d'observation législatives, réglementaires et administratives courantes s'appliqueront, y compris en matière de vérification interne, de rapports au Parlement et de réponses aux questions des parlementaires, des participants visés et de leurs représentants.

Personne-ressource

Joan M. Arnold, Directrice, Groupe du développement de la législation sur les pensions, Division des pensions et des avantages sociaux, Secrétariat du Conseil du Trésor, Ottawa (Ontario) K1A 0R5, (613) 952-3119 (téléphone).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Treasury Board, pursuant to subsections 42(1)¹ and 42.1(1)² and section 71³ of the *Public Service Superannuation Act* and paragraph 7(2)(a) of the *Financial Administration Act* proposes to make the annexed *Regulations Amending the Public Service Superannuation Regulations (Election to Pay for Transfer Value Services)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Phil Charko, Assistant Secretary, Pensions and Benefits Division, Treasury Board Secretariat, L'Esplanade Laurier, 300 Laurier Avenue West, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0R5.

LUCIENNE ROBILLARD
President of the Treasury Board

**REGULATIONS AMENDING THE PUBLIC SERVICE
SUPERANNUATION REGULATIONS (ELECTION
TO PAY FOR TRANSFER VALUE SERVICE)**

AMENDMENT

1. The heading before section 19 and sections 19 to 21 of the *Public Service Superannuation Regulations*¹ are replaced by the following:

Revocation of Option-Erroneous Information

19. Subject to section 19.1, a contributor who has received erroneous or misleading information may, with the consent of the Minister, revoke an option that he or she has exercised under section 12, 13 or 13.01 of the Act or is deemed under paragraphs 10(5)(a) or (b) of the Act to have exercised and exercise a new option under those sections if

(a) he or she received the erroneous or misleading information from a person employed in the Public Service or who is engaged by an organization whose employees are deemed to be employed in the Public Service for the purposes of the Act and who normally gives information as to the benefits in respect of which a contributor may exercise an option upon ceasing to be employed in the Public Service; and

(b) the erroneous or misleading information was in respect of the amount, nature or type of any benefit provided under section 12, 13 or 13.01 of the Act, the procedures required to be followed to constitute a valid exercise of an option or an agreement referred to in subsection 40(2) or 40.2(2) of the Act.

19.1 No option may be revoked under section 19 and no new option may be exercised under section 12, 13 or 13.01 of the Act unless all of the following conditions are met:

(a) the person who received the erroneous or misleading information applies to the Minister to revoke the option and to exercise a new option within

(i) in the case of an option made under section 12 or 13 of the Act, three months after the day on which he or she became aware that erroneous or misleading information was given, or

(ii) in the case of an option made under section 13.01 of the Act, the later of three months after the day on which he or she became aware that erroneous or misleading information

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné qu'en vertu des paragraphes 42(1)¹ et 42.1(1)² et de l'article 71³ de la *Loi sur la pension de la fonction publique* et de l'alinéa 7(2)a) de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le Conseil du Trésor propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la pension de la fonction publique (choix d'une période de service achetable)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 30 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Phil Charko, Secrétaire adjoint, Division des pensions et avantages sociaux, Secrétariat du Conseil du Trésor, L'Esplanade Laurier, 300, rue Laurier Ouest, 5^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0R5.

La présidente du Conseil du Trésor
LUCIENNE ROBILLARD

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA
PENSION DE LA FONCTION PUBLIQUE (CHOIX
D'UNE PÉRIODE DE SERVICE ACHETABLE)**

MODIFICATIONS

1. L'intertitre précédant l'article 19 et les articles 19 à 21 du *Règlement sur la pension de la fonction publique*¹ sont remplacés par ce qui suit :

Annulation d'option — renseignements erronés ou trompeurs

19. Sous réserve de l'article 19.1, le contributeur qui a reçu des renseignements erronés ou trompeurs peut, avec le consentement du ministre, annuler l'option qu'il a exercée aux termes des articles 12, 13 ou 13.01 de la Loi ou qu'il est réputé, selon les alinéas 10(5)a) ou b) de la Loi, avoir exercée, et exercer une autre option aux termes de ces articles, dans le cas où :

a) d'une part, il a reçu ces renseignements d'une personne qui soit est employée dans la fonction publique, soit est engagée par un organisme dont les employés sont réputés, pour l'application de la Loi, être employés dans la fonction publique et qui donne habituellement des renseignements sur les prestations à l'égard desquelles un contributeur peut exercer une option lorsqu'il cesse d'être employé dans la fonction publique;

b) d'autre part, ces renseignements portaient soit sur le montant, la nature ou le genre de prestations visées aux articles 12, 13 ou 13.01 de la Loi, soit sur la marche à suivre pour exercer valablement une option, soit encore sur un accord visé aux paragraphes 40(2) ou 40.2(2) de la Loi.

19.1 L'annulation de l'option aux termes de l'article 19 et l'exercice d'une autre option aux termes des articles 12, 13 ou 13.01 de la Loi sont subordonnés aux conditions suivantes :

a) la personne qui a reçu les renseignements erronés ou trompeurs demande au ministre l'annulation de son option et la possibilité d'en exercer une nouvelle dans le délai suivant :

(i) trois mois suivant le jour où elle s'est rendu compte qu'elle avait reçu ces renseignements, si l'option avait été exercée aux termes des articles 12 ou 13 de la Loi,

(ii) trois mois suivant ce jour ou six mois suivant l'entrée en vigueur du présent article et de l'article 19, selon la dernière de ces périodes à expirer, si l'option avait été exercée aux termes de l'article 13.01 de la Loi;

¹ S.C. 2001, c. 34, s. 80

² S.C. 1999, c. 34, s. 92

³ S.C. 1999, c. 34, s. 113

¹ C.R.C., c. 1358; SOR/93-450

¹ L.C. 2001, ch. 34, art. 80

² L.C. 1999, ch. 34, art. 92

³ L.C. 1999, ch. 34, art. 113

¹ C.R.C., ch. 1358; DORS/93-450

was given to him or her or six months after the day on which this section and section 19 come into force;

(b) the contributor, in exercising the option that he or she made under section 12, 13 or 13.01 of the Act or having been deemed under paragraph 10(5)(a) or (b) of the Act to have exercised, acted upon the erroneous or misleading information referred to in section 19, and would have made a different choice of benefit or would have exercised the option at an earlier time if there had been no erroneous or misleading information given;

(c) any payment made to the contributor in respect of any benefit during the subsistence of the option made under section 12 or 13 of the Act is, subject to section 20, repaid by the contributor within 30 days after being notified by the Minister of the amount to be repaid or, in the case of a person who exercised an option under section 13.01 of the Act, within 3 months after being notified by the Minister of the amount to be repaid;

(d) any payment made to the contributor under the *Retirement Compensation Arrangements Regulations, No. 1*, as a result of the contributor having opted for a benefit under section 12, 13 or 13.01 of the Act, is repaid by him or her to the Retirement Compensation Arrangements Account established under the *Special Retirement Arrangements Act* within the same time limits as provided for the repayment of the benefit under paragraph (c); and

(e) in the case of a person who seeks to revoke an option for a benefit under section 13.01 of the Act based on having received erroneous or misleading information in respect of the amount of any benefit under section 12, 13, or 13.01 of the Act, the information as to the amount of a benefit to which the person was entitled was at least 5 % different from the actual amount of that benefit.

20. If a contributor who exercised an option for a benefit under section 12 or 13 of the Act exercises a new option that results in the payment of an annuity and, if there are reasonable grounds for the Minister to believe that the repayment by the contributor of the amount referred to in paragraph 19.1(c) within the period specified in that paragraph would cause undue financial hardship to the contributor, the payment shall be repaid in monthly instalments in the amounts that the Minister directs to be withheld from the annuity that is payable under the new option and the deductions shall not, in any case, be less than 10 % of the gross monthly amount of the annuity.

Revocation of Option-transfer Agreements

21. A person who ceased to be employed in the Public Service and who was employed by an approved employer within three months after so ceasing or was employed by an eligible employer and who exercised an option under section 12, 13 or 13.01 of the Act or is deemed under paragraphs 10(5)(a) or (b) of the Act to have exercised an option may, with the consent of the Minister, revoke the option and exercise a new option under those sections if he or she has not yet received a benefit under the Act and either of the following conditions are met:

(a) the person, on ceasing to be employed in the Public Service, reasonably expected that an agreement referred to in subsection 40.2(2) of the Act would be entered into, and

(i) no such agreement had been entered into at the time the contributor applied to revoke the option, or

(ii) the agreement was entered into after the contributor ceased to be employed in the Public Service, but the contributor's pensionable service could not be transferred under the agreement; or

(b) the person, on ceasing to be employed in the Public Service, took all necessary actions to transfer his or her pensionable

b) le contributeur, ayant exercé son option aux termes des articles 12, 13 ou 13.01 de la Loi ou ayant été réputé selon les alinéas 10(5)a) ou b) de la Loi, l'avoir exercée, a agi sur la foi de renseignements erronés ou trompeurs visés à l'article 19 sans lesquels il aurait choisi une autre prestation ou aurait exercé son option plus tôt;

c) le contributeur qui a exercé une option aux termes des articles 12 ou 13 de la Loi rembourse les paiements qui lui ont été versés au titre des prestations pendant la durée de cette option dans les trente jours suivant l'avis du ministre lui indiquant la somme à rembourser, sous réserve de l'article 20; la personne qui a exercé une option aux termes de l'article 13.01 de la Loi les rembourse dans les trois mois suivant cet avis;

d) la personne rembourse au compte des régimes compensatoires établi en vertu de la *Loi sur les régimes de retraite particuliers*, dans le délai applicable prévu à l'alinéa c), les paiements qui lui ont été versés aux termes du *Règlement n° 1 sur le régime compensatoire* et qui découlent d'un choix de prestations effectué aux termes des articles 12, 13 ou 13.01 de la Loi;

e) s'agissant d'une option exercée aux termes de l'article 13.01 de la Loi, dont la personne demande l'annulation au motif qu'elle a reçu des renseignements erronés ou trompeurs portant sur le montant d'une prestation visée aux articles 12, 13 ou 13.01 de la Loi, il existe un écart d'au moins 5 % entre le montant véritable de la prestation et le montant auquel elle avait droit.

20. Le contributeur qui a exercé une option aux termes des articles 12 ou 13 de la Loi et qui exerce une nouvelle option comportant le paiement d'une pension rembourse les paiements visés à l'alinéa 19.1c) par retenues mensuelles, sur cette pension, de montants déterminés par le ministre dans le cas où celui-ci a des motifs raisonnables de croire que le remboursement dans le délai fixé à cet alinéa exposerait le contributeur à des embarras financiers; ces retenues ne sont en aucun cas inférieures à 10 % du montant mensuel brut de la pension.

Annulation d'option — accords de transfert

21. La personne qui cesse d'être employée dans la fonction publique et est embauchée par un employeur approuvé dans les trois mois ou par un employeur admissible peut, avec le consentement du ministre, annuler l'option qu'elle a exercée aux termes des articles 12, 13 ou 13.01 de la Loi ou qu'elle est réputée, selon les alinéas 10(5)a) ou b) de la Loi, avoir exercée, et exercer une autre option aux termes de ces articles, si elle n'a encore touché aucune prestation aux termes de la Loi et que :

a) soit elle pouvait raisonnablement s'attendre, au moment où elle a cessé d'être employée dans la fonction publique, à ce qu'un accord visé au paragraphe 40.2(2) de la Loi soit conclu et, selon le cas :

(i) un tel accord n'a pas encore été conclu au moment où elle demande l'annulation de l'option,

(ii) un tel accord a été conclu après qu'elle a cessé d'être employée dans la fonction publique, mais son service ouvrant droit à pension n'a pu être transféré en vertu de l'accord;

b) soit elle a pris, lorsqu'elle a cessé d'être employée dans la fonction publique, les dispositions nécessaires pour transférer

service to the approved or eligible employer but, through no fault on the part of the person, the transfer could not be validly completed.

21.1 The consent of the Minister referred to in section 19 or 21 shall not be withheld if the conditions for the revoking or making of a new option are met by the contributor.

2. Section 23 of the Regulations is repealed.

3. (1) The portion of subsection 83(1) of the Regulations before the definition “new employer” is replaced by the following:

83. (1) The following definitions apply in sections 84 to 104.

(2) Subsection 83(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“transfer value service” means any period of service in respect of which the payment of a transfer value was made in accordance with subsection 13.01(2) of the Act. (*période de service achetable*)

4. Section 89 of the Regulations and the heading before it is replaced by the following:

Void Option

89. If a contributor exercises an option for a transfer value under section 13.01 of the Act and is re-employed in the Public Service and is required to make contributions under section 5 of the Act before the transfer value has been paid, the exercise of the option for the transfer value is void.

5. Subsection 92(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) The actuarial valuation report referred to in paragraphs (1)(a), (c) and (d) is the actuarial valuation report most recently laid before Parliament in accordance with section 45 of the Act before valuation day or, if that report was laid before Parliament in the month in which valuation day occurs or in the preceding month, the report that was laid before Parliament immediately previous to that report.

6. Section 93 of the Regulations is replaced by the following:

93. (1) The interest referred to in section 90 shall be calculated for the period beginning on valuation day and ending on the last day of the month preceding the month in which payment of the transfer value is effected, at the rate established in accordance with subsections (2) and (3) converted to an effective annual rate.

(2) The rate of interest is the rate that existed in respect of the second quarter preceding valuation day and that is set out in the table entitled “Balanced” on the line “MERCER Median” in the column entitled “3 Months” in the *Summary Performance of Canadian Institutional Pooled Funds*, published by Mercer Investment Consulting Inc., as amended from time to time.

(3) If the rate of interest under subsection (2) is negative, the amount of interest for the purposes of subsection (1) is zero.

7. The Regulations are amended by adding the following after section 99:

Election for Transfer Value Service

100. (1) Subject to the provisions of the *Income Tax Act* and the *Income Tax Regulations*, a contributor while employed in the Public Service may elect, once only, under clause 6(1)(b)(iii)(M)

son service ouvrant droit à pension à l’employeur approuvé ou admissible, mais le transfert n’a pu être effectué valablement pour des raisons indépendantes de sa volonté.

21.1 Le consentement du ministre, visé aux articles 19 et 21, est accordé au contributeur qui remplit les conditions d’annulation d’une option et d’exercice d’une autre option.

2. L’article 23 du même règlement est abrogé.

3. (1) Le passage du paragraphe 83(1) du même règlement précédant la définition de « âge ouvrant droit à pension » est remplacé par ce qui suit :

83. (1) Les définitions ci-après s’appliquent aux articles 84 à 104.

(2) Le paragraphe 83(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« période de service achetable » Période de service à l’égard de laquelle le versement d’une valeur de transfert a été fait conformément au paragraphe 13.01(2) de la Loi. (*transfer value service*)

4. L’article 89 du même règlement et l’intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Choix nul

89. L’exercice du choix en faveur d’une valeur de transfert aux termes de l’article 13.01 de la Loi est nul si, avant le versement de la valeur de transfert, le contributeur devient à nouveau employé dans la fonction publique et est astreint à payer une contribution aux termes de l’article 5 de la Loi.

5. Le paragraphe 92(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Le rapport d’évaluation actuarielle visé aux alinéas (1)a), c) et d) est le dernier rapport déposé devant le Parlement conformément à l’article 45 de la Loi avant la date d’évaluation ou, si ce rapport a été déposé au cours du mois où tombe la date d’évaluation ou du mois précédent, l’avant-dernier rapport déposé devant le Parlement.

6. L’article 93 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

93. (1) Les intérêts visés à l’article 90 sont calculés pour la période qui commence à la date d’évaluation et se termine le dernier jour du mois précédant celui où il y a versement de la valeur de transfert, au taux déterminé selon les paragraphes (2) et (3), converti en un taux annuel effectif.

(2) Le taux d’intérêt correspond au taux relatif au deuxième trimestre qui précède la date d’évaluation, ce taux figurant à la ligne « Médiane MERCER » de la colonne intitulée « 3 mois » à la partie intitulée « FONDS ÉQUILIBRÉS » du *Sommaire du rendement des placements des caisses de retraite canadiennes en gestion commune*, publié par la société Mercer Consultation en gestion de placements, avec ses modifications successives.

(3) Les intérêts sont nuls si le taux d’intérêt est négatif.

7. Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 99, de ce qui suit :

Choix d’une période de service achetable

100. (1) Sous réserve des dispositions de la *Loi de l’impôt sur le revenu* et du *Règlement de l’impôt sur le revenu*, le contributeur qui est employé dans la fonction publique peut, conformément

of the Act, to pay for a period of transfer value service for which he or she had not previously had an opportunity to elect.

(2) An election to pay for transfer value service shall be in writing, in the form prescribed by the Minister and dated and signed by the person making the election.

(3) An election shall be sent to the Minister, or to a person designated by the Minister, no later than one year after the later of the date of the written notice sent informing the contributor that he or she has become a contributor under Part I of the Act or the day on which this section comes into force.

(4) An election is deemed to be made on the day on which it is received by the Minister, or the person designated by the Minister.

(5) Subject to subsection (6), a contributor who elects to pay for only a portion of transfer value service may only be credited with the period that is most recent in point of time.

(6) If a contributor elects to pay for only a portion of transfer value service that comprises periods of full-time service and part-time service, the portion elected shall consist of full-time service and part-time service in the same proportions as those used in the determination of the transfer value, based on those periods of service that are most recent in point of time.

(7) An election may not be revoked, except in the circumstances set out in paragraph 18(1)(a), or amended.

(8) Paragraph 8(5)(a) of the Act applies to an election made under subsection (1).

101. (1) The amount required to pay for an election for transfer value service is the aggregate of

(a) the amount determined by multiplying the amount paid as a transfer value under subsection 13.01(2) of the Act and under section 98, by the fraction the numerator of which is the portion of the transfer value service elected under section 100 and the denominator of which is the transfer value service;

(b) the amount representing the interest calculated in accordance with the rates set out in subsection (2) and (3) compounded quarterly, on the amount determined under paragraph (a), for the period beginning on the day on which payment of the transfer value was effected and ending on the last day of the month preceding the month in which the election to pay for the transfer value service is made.

(2) The rate of interest in respect of each quarter is the rate that existed in respect of the second quarter preceding the quarter for which interest is being calculated and set out in the table entitled "Balanced" on the line "MERCER Median" in the column entitled "3 Months" in *Summary Performance of Canadian Institutional Pooled Funds*, published by Mercer Investment Consulting Inc., as amended from time to time.

(3) If the amount of interest calculated under paragraph (1)(b) is negative, the amount of interest for the purposes of that paragraph is zero.

102. (1) The amount required to pay for an election for transfer value service shall be paid to the Public Service Pension Fund in a lump sum.

(2) If the amount actually paid is less than the amount required to be paid for the entire period of transfer value service elected, the contributor is deemed to have elected to pay for the lesser period of service that the amount remitted is sufficient to pay for.

ment à la division 6(1)b)(iii)(M) de la Loi, choisir, une fois seulement, de payer pour une période de service achetable pour laquelle il n'a pu choisir auparavant de payer.

(2) Le choix est fait par écrit, en la forme déterminée par le ministre, daté et signé par la personne qui le fait.

(3) Le choix est envoyé au ministre, ou à la personne qu'il désigne, dans l'année qui suit soit la date de l'avis écrit informant le contributeur qu'il est devenu contributeur aux termes de la partie I de la Loi, soit, si elle est postérieure, la date d'entrée en vigueur du présent article.

(4) Le choix est réputé être fait le jour de sa réception par le ministre ou la personne qu'il désigne.

(5) Le choix qui ne vise qu'une partie de la période de service achetable s'applique, sous réserve du paragraphe (6), à la partie la plus récente.

(6) Le choix qui ne vise qu'une partie de la période de service achetable s'applique, dans le cas où celle-ci comprend des périodes de service à temps plein et des périodes de service à temps partiel, aux périodes de service à temps plein et à temps partiel les plus récentes dans les mêmes proportions que celles ayant servi à déterminer la valeur de transfert.

(7) Le choix est irrévocable, sauf dans le cas prévu à l'alinéa 18(1)a); il ne peut en outre être modifié.

(8) L'alinéa 8(5)a) de la Loi s'applique au choix.

101. (1) La somme à payer pour une période de service achetable est le total de ce qui suit :

a) le produit de la multiplication de la somme versée à titre de valeur de transfert aux termes du paragraphe 13.01(2) de la Loi et de l'article 98 par la fraction dont le numérateur est la partie de la période de service achetable pour laquelle le contributeur a choisi de payer aux termes de l'article 100 et le dénominateur, la période de service achetable;

b) les intérêts sur la somme établie selon l'alinéa a), calculés aux taux déterminés selon les paragraphes (2) et (3), composés trimestriellement, à partir du jour où le versement de la valeur de transfert est effectué jusqu'au dernier jour du mois précédant celui où est fait le choix de payer pour la période de service achetable.

(2) Le taux d'intérêt correspond, pour chaque trimestre, au taux relatif au deuxième trimestre qui précède le trimestre pour lequel les intérêts sont calculés, ce taux figurant à la ligne « Médiane MERCER » de la colonne intitulée « 3 mois » à la partie intitulée « FONDS ÉQUILIBRÉS » du *Sommaire du rendement des placements des caisses de retraite canadiennes en gestion commune*, publié par la société Mercer Consultation en gestion de placements, avec ses modifications successives.

(3) Les intérêts visés à l'alinéa (1)b) sont nuls si le calcul effectué aux termes de cet alinéa donne un résultat négatif.

102. (1) La somme à payer pour une période de service achetable est versée à la Caisse de retraite de la fonction publique en une somme globale.

(2) Le contributeur qui ne verse pas la totalité de la somme à payer pour la période de service achetable visée par son choix est réputé avoir choisi de payer pour la partie de la période de service achetable couverte par la somme versée.

(3) An election is invalid if payment is not made within 90 days after the day on which the election is received by the Minister, or a person designated by the Minister.

103. An election to pay for transfer value service is invalid if the contributor has not paid to the Retirement Compensation Arrangements Account established under the *Special Retirement Arrangements Act* any amount required to be paid under paragraph 38.3(a) of the *Retirement Compensation Arrangements Regulations, No. 1* in respect of the period contemplated by the election, within the time limit set out in subsection 102(3).

104. If a contributor's election to pay for transfer value service is invalid for a reason set out in subsection 102(3) or section 103, the contributor is not entitled to make another election in respect of any period of transfer value service contemplated by the invalid election.

COMING INTO FORCE

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

[40-1-o]

(3) La somme est payable dans les quatre-vingt-dix jours suivant la réception du choix par le ministre ou la personne qu'il désigne; à défaut de paiement dans ce délai, le choix est nul.

103. Est nul le choix du contributeur qui ne verse pas au compte des régimes compensatoires établi aux termes de la *Loi sur les régimes de retraite particuliers*, dans le délai prévu au paragraphe 102(3), la somme à payer en application de l'alinéa 38.3a) du *Règlement n° 1 sur le régime compensatoire* au titre de la période de service achetable visée par le choix.

104. Le choix frappé de nullité aux termes du paragraphe 102(3) ou de l'article 103 emporte interdiction de choisir à nouveau de payer pour toute période de service achetable qu'il visait.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[40-1-o]

Regulations Amending the Retirement Compensation Arrangements Regulations, No. 1

Statutory Authority

Special Retirement Arrangements Act

Sponsoring Agency

Treasury Board Secretariat

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

In order to receive special tax treatment, an employer-sponsored pension plan must limit benefits in accordance with the provisions of the *Income Tax Act* (ITA) and regulations. The ITA allows for benefits in excess of these limits to be provided for under a retirement compensation arrangement. The *Retirement Compensation Arrangements Regulations, No. 1* (RCA No. 1) were introduced in 1994 to provide for the payment of benefits in excess of the ITA limits. These proposed amendments to the RCA No. 1 are required to:

1. make consequential amendments to reflect the amendments to the *Public Service Superannuation Regulations* (PSSR) permitting the revocation of a transfer value benefit option in cases of erroneous or misleading advice; provide for an automatic revocation of that option where an individual again becomes a contributor before the benefit is paid, and allow for reinstatement of prior public service for which a transfer value benefit was paid,
2. ensure that the benefit options available under the RCA No. 1 are consistent with those under the PSSR.

Alternatives

As the registered pension plans for federal employees are contained in statute, there is no alternative but to amend the Regulations.

Benefits and Costs

The application of these amendments is limited to the affected individuals whose particular circumstances are described in the amendments.

Consultation

Consultations and discussions were held within the Pensions Division, Treasury Board Secretariat, and with officials of the Department of Public Works and Government Services.

Compliance and Enforcement

The normal legislative, regulatory and administrative compliance structures will apply, including internal audits, the usual reports to Parliament, and responses to inquiries received from Members of Parliament, affected plan members and their representatives.

Règlement modifiant le Règlement n° 1 sur le régime compensatoire

Fondement législatif

Loi sur les régimes de retraite particuliers

Agence responsable

Secrétariat du Conseil du Trésor

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Pour bénéficier d'un traitement fiscal spécial, un régime de pension parrainé par l'employeur doit limiter les prestations conformément aux dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (LIR) et de son règlement d'application. Aux termes de la LIR, une convention de retraite peut prévoir des prestations supérieures à ces limites. Le *Règlement n° 1 sur le régime compensatoire* (RRC) a été adopté en 1994 pour régir le versement de prestations supérieures aux limites prévues par la LIR. Les changements proposés au RRC visent à :

1. apporter des modifications corrélatives pour tenir compte des changements apportés au *Règlement sur la pension de la fonction publique* (RFPF), lesquels permettent la révocation d'une option concernant une valeur de transfert choisie sur la foi de renseignements erronés ou trompeurs; à prévoir la révocation automatique de cette option lorsqu'un particulier redevient un cotisant avant que la valeur de transfert ne lui soit versée; et à permettre le rétablissement du service antérieur à l'égard duquel une valeur de transfert a été versée;
2. faire en sorte que les options concernant les prestations en vertu du RRC soient compatibles avec celles du RFPF.

Solutions envisagées

Puisque les régimes de pension enregistrés des fonctionnaires fédéraux sont régis par une loi, la seule approche consiste à modifier le Règlement.

Avantages et coûts

Ces modifications ne s'appliquent qu'aux particuliers visés dont la situation est décrite dans les modifications réglementaires.

Consultations

Des consultations et des discussions ont eu lieu au sein de la Division des pensions et des avantages sociaux et du Secrétariat du Conseil du Trésor, de même qu'avec les fonctionnaires du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux.

Respect et exécution

Les structures d'observation législatives, réglementaires et administratives courantes s'appliqueront, y compris en matière de vérification interne, de rapports au Parlement et de réponses aux questions des parlementaires, des participants visés et de leurs représentants.

Contact

Joan M. Arnold, Director, Pension Legislation Development, Pensions and Benefits Division, Treasury Board Secretariat, Ottawa, Ontario K1A 0R5, (613) 952-3119 (Telephone).

Personne-ressource

Joan M. Arnold, Directrice, Groupe du développement de la législation sur les pensions, Division des pensions et des avantages sociaux, Secrétariat du Conseil du Trésor, Ottawa (Ontario) K1A 0R5, (613) 952-3119 (téléphone).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to sections 11, 13, 15, and 28 of the *Special Retirement Arrangements Act*^a proposes to make the annexed *Regulations amending the Retirement Compensation Arrangements Regulations, No. 1*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Phil Charko, Assistant Secretary, Pensions and Benefits Division, Treasury Board Secretariat, L'Esplanade Laurier, 300 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0R5.

Ottawa, September 25, 2002

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

**REGULATIONS AMENDING THE
RETIREMENT COMPENSATION
ARRANGEMENTS REGULATIONS, NO. 1**

AMENDMENTS

1. Subsection 13(3) of the *Retirement Compensation Arrangements Regulations, No. 1*¹ is amended by adding the word “and” at the end of paragraph (e) and by repealing paragraph (f).

2. Paragraph 14(2)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) the participant is entitled to the return of his or her contributions under this Part in respect of that period, together with interest calculated at the rate and in the manner set out in subsection 10(9) of the *Public Service Superannuation Act*.

3. The Regulations are amended by adding the following after section 14:

14.1 (1) A person who opts for a transfer value under section 13.01 of the *Public Service Superannuation Act* is deemed to have never been subject to the retirement compensation arrangement under this Part.

(2) The person shall be entitled to the return of his or her contributions under this Part together with interest, if any, calculated at the rate and in the manner set out in subsection 10(9) of the *Public Service Superannuation Act*.

4. Subsection 15(1) of the Regulations is replaced by the following:

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu des articles 11, 13, 15 et 28 de la *Loi sur les régimes de retraite particuliers*^a se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement n° 1 sur le régime compensatoire* ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement, dans les 30 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés de citer la *Gazette du Canada* Partie I ainsi que la date de publication et d'envoyer le tout à Phil Charko, Secrétaire adjoint, Division des pensions et avantages sociaux, Secrétariat du Conseil du Trésor, L'Esplanade Laurier, 300 avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0R5.

Ottawa, le 25 septembre 2002

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE
RÈGLEMENT N° 1 SUR LE
RÉGIME COMPENSATOIRE**

MODIFICATIONS

1. L'alinéa 13(3)f) du *Règlement n° 1 sur le régime compensatoire*¹ est abrogé.

2. L'alinéa 14(2)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) il a droit au remboursement des cotisations qu'il a versées aux termes de la présente partie à l'égard de cette période et aux intérêts afférents calculés au taux et selon les modalités prévus au paragraphe 10(9) de la *Loi sur la pension de la fonction publique*.

3. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 14, de ce qui suit :

14.1 (1) Est réputée n'avoir jamais choisi d'être assujettie au régime aux termes de la présente partie la personne qui choisit une valeur de transfert aux termes de l'article 13.01 de la *Loi sur la pension de la fonction publique*.

(2) La personne a droit au remboursement des cotisations qu'elle a versées aux termes de la présente partie et aux intérêts afférents calculés au taux et selon les modalités prévus au paragraphe 10(9) de la *Loi sur la pension de la fonction publique*.

4. Le paragraphe 15(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

^a S.C. 1992, c. 46, Sch. I
¹ SOR/94-785

^a L.C. 1992, ch. 46, ann. I
¹ DORS/94-785

15. (1) A participant who ceases to be required to contribute to the Retirement Compensation Arrangements Account under this Part may opt to receive a benefit, of the type that the participant would otherwise be entitled to receive under section 13 of the *Public Service Superannuation Act*, based on the participant's age on ceasing to be required to contribute under this Part and on the aggregate of the pensionable service to the credit of the participant under that Act and the period of service in respect of which the participant was required to contribute under this Part.

5. Sections 15.1 to 15.5 of the Regulations are repealed.

6. Section 16 of the Regulations is amended by replacing the reference to "23" with a reference to "22".

7. Section 18.1 of the Regulations is repealed.

8. Section 19 of the Regulations is replaced by the following:

19. (1) A survivor of a participant who is not entitled to the benefit set out in section 18 due to the application of subsection 26(1) of the *Public Service Superannuation Act* shall be entitled to the benefit referred to in that section if the survivor married the participant or began cohabiting in a relationship of a conjugal nature with the participant during the period in respect of which the participant was required to contribute under this Part.

(2) A person who is not entitled to the benefit set out in section 18 due to the application of subsection 26(2) of the *Public Service Superannuation Act* shall be entitled to the benefit referred to in that section if the person became the child, within the meaning of "child" in subsection 3(1) of that Act, of the participant during the period in respect of which the participant was required to contribute under this Part.

(3) For the purpose of subsection (2), a child born posthumously to a participant is entitled to a benefit under section 18 if the child is born following a gestation period commencing before the date when the participant ceased to be required to contribute under this Part.

9. (1) Paragraphs 22(2)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

(a) the annual amount of any benefit payable to the participant under this Part, determined in accordance with subsection 15(3), not reduced on account of the age or period of pensionable service of the participant,

(b) the annual amount of any benefit payable to the participant under Part II, determined in accordance with subsection 35(2), not reduced on account of the age or period of pensionable service of the participant, and

(2) Paragraphs 22(3)(b) and (c) of the Regulations are replaced by the following:

(b) any amount paid under Divisions I and II of Part II, including any amount paid under section 39; and

(c) any amount paid under Part I of the *Public Service Superannuation Act*, including any amount paid under section 27 of that Act.

10. Section 31 of the Regulations is replaced by the following:

31. A participant who makes an election under section 57 of the *Public Service Superannuation Regulations* or under paragraph 6(1)(b) or section 20 of the *Public Service Superannuation Act*, other than an election under clause 6(1)(b)(iii)(M) of that Act, shall pay to the Retirement Compensation Arrangements Account, in respect of any portion of the participant's annual rate of salary that exceeds the annual rate of salary determined under section 5.1 of those Regulations, the amount that the participant

15. (1) Le participant qui cesse d'être tenu de cotiser au compte des régimes compensatoires aux termes de la présente partie peut choisir de recevoir une prestation du même type que celle à laquelle il aurait droit par ailleurs en vertu de l'article 13 de la *Loi sur la pension de la fonction publique*, selon son âge au moment où il cesse d'être tenu de cotiser aux termes de la présente partie et selon la somme de la période de service à l'égard de laquelle il a été tenu de cotiser ainsi et de la période de service ouvrant droit à pension qu'il a à son crédit aux termes de cette loi.

5. Les articles 15.1 à 15.5 du même règlement sont abrogés.

6. À l'article 16 du même règlement, « 23 » est remplacé par « 22 ».

7. L'article 18.1 du même règlement est abrogé.

8. L'article 19 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

19. (1) Le survivant du participant qui, par l'application du paragraphe 26(1) de la *Loi sur la pension de la fonction publique*, n'a pas droit à la prestation prévue à l'article 18 y a droit si son mariage avec le participant ou le début de sa cohabitation avec lui dans une union de type conjugal a eu lieu au cours de la période à l'égard de laquelle le participant était tenu de cotiser aux termes de la présente partie.

(2) La personne qui, par l'application du paragraphe 26(2) de la *Loi sur la pension de la fonction publique*, n'a pas droit à la prestation prévue à l'article 18 y a droit si elle devient l'enfant — au sens du paragraphe 3(1) de cette loi — du participant au cours de la période à l'égard de laquelle celui-ci était tenu de cotiser aux termes de la présente partie.

(3) Pour l'application du paragraphe (2), l'enfant né d'un participant après la mort de ce dernier a droit à la prestation prévue à l'article 18 s'il est né au terme d'une grossesse commencée avant la date où le participant a cessé d'être tenu de cotiser aux termes de la présente partie.

9. (1) Les alinéas 22(2)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) le montant annuel, déterminé conformément au paragraphe 15(3), de toute prestation non réduite en raison de l'âge du participant ou de sa période de service ouvrant droit à pension, payable à celui-ci en vertu de la présente partie;

b) le montant annuel, déterminé conformément au paragraphe 35(2), de toute prestation non réduite en raison de l'âge du participant ou de sa période de service ouvrant droit à pension, payable à celui-ci en vertu de la partie II;

(2) Les alinéas 22(3)b) et c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

b) tout montant payable en vertu des sections I et II de la partie II, y compris tout montant payé en vertu de l'article 39;

c) tout montant payable en vertu de la partie I de la *Loi sur la pension de la fonction publique*, y compris tout montant payé en vertu de l'article 27 de cette loi.

10. L'article 31 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

31. Le participant qui fait un choix aux termes de l'article 57 du *Règlement sur la pension de la fonction publique* ou de l'alinéa 6(1)b) ou de l'article 20 de la *Loi sur la pension de la fonction publique*, à l'exception d'un choix fait aux termes de la division 6(1)b)(iii)(M) de cette loi, verse au compte des régimes compensatoires, à l'égard de toute partie de son traitement annuel qui excède le taux annuel de traitement établi conformément à l'article 5.1 de ce règlement, une somme égale à la cotisation

would be required to contribute in respect of that portion under section 57 of those Regulations or under section 7 or paragraph 20(1)(b) of that Act in the same manner and subject to the same conditions as are set out in subsection 57(3) of those Regulations or in section 8 or subsection 20(3) of that Act, respectively.

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

(3) The benefit to which a participant is entitled is payable in the same manner and is subject to the same conditions as the annuity or annual allowance payable to the participant under the *Public Service Superannuation Act*.

12. Sections 38.1 to 38.5 of the Regulations are replaced by the following:

38.1 (1) A participant who opts for a transfer value under section 13.01 of the *Public Service Superannuation Act* shall receive a lump sum amount in lieu of any other benefit under this Division.

(2) Subject to subsection (4), the lump sum amount is an amount equal to the actuarial value on valuation day of the accrued benefits that would be payable to or in respect of the participant under subsection 35(2) and section 68 if the participant were entitled to a deferred annuity under section 13 of the *Public Service Superannuation Act* on ceasing to be employed in the Public Service together with interest.

(3) The actuarial value shall be determined in accordance with sections 91 and 92 and subsection 94(2) of the *Public Service Superannuation Regulations*, and the interest shall be calculated in accordance with section 93 of those Regulations.

(4) The lump sum amount shall not be less than the aggregate of

(a) the sum of the contributions that the participant has made under this Part as of valuation day plus interest calculated at the rate and in the manner set out in subsection 10(9) of the *Public Service Superannuation Act*, and

(b) interest after valuation day, if any, on the sum referred to in paragraph (a) calculated in accordance with section 93 of the *Public Service Superannuation Regulations*.

(5) Despite subsections (2) and (4), where a division of a participant's pension benefits is effected under section 8 of the *Pension Benefits Division Act* before the date on which payment of a transfer value is effected, the lump sum amount shall be reduced to take into account the adjustment to the participant's pension benefits made in accordance with section 21 of the *Pension Benefits Division Regulations*.

(6) For the purposes of subsections (2) and (4), "valuation day", in respect of a participant, has the same meaning as in section 83 of the *Public Service Superannuation Regulations*.

38.2 Subsection 38.1(2) and sections 38.4, 38.5 and 41.3, as those provisions read immediately before the coming into force of this section, continue to apply in respect of a deferred annuity that a participant opted or was deemed to have opted to receive under paragraph 38.1(1)(b) or subsection 38.2(2), as those provisions read immediately before the coming into force of this section.

38.3 The following conditions apply if a person elects under clause 6(1)(b)(iii)(M) of the *Public Service Superannuation Act* to pay for "transfer value service" within the meaning of subsection 83(1) of the *Public Service Superannuation Regulations*:

(a) if the person received a lump sum amount under section 38.1 or 41.2 or opted to receive a lump sum amount under paragraph 38.1(1)(a), as that provision read immediately before the coming into force of this section, he or she shall pay

qu'il serait tenu de verser à l'égard de cette partie aux termes de l'article 57 de ce règlement ou de l'article 7 ou de l'alinéa 20(1)b) de cette loi, selon les mêmes modalités et conditions que celles prévues respectivement au paragraphe 57(3) de ce règlement ou à l'article 8 ou au paragraphe 20(3) de cette loi.

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

(3) La prestation est versée au participant selon les mêmes modalités et est assujettie aux mêmes conditions que sa pension ou son allocation annuelle aux termes de la *Loi sur la pension de la fonction publique*.

12. Les articles 38.1 à 38.5 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

38.1 (1) Le participant qui choisit une valeur de transfert aux termes de l'article 13.01 de la *Loi sur la pension de la fonction publique* reçoit une somme globale tenant lieu de toute autre prestation prévue par la présente section.

(2) Sous réserve du paragraphe (4), la somme globale est égale à la valeur actuarielle, à la date d'évaluation, des prestations acquises qui seraient payables au participant ou à son égard en vertu du paragraphe 35(2) et de l'article 68 s'il avait droit à une pension différée aux termes de l'article 13 de la *Loi sur la pension de la fonction publique* au moment de la cessation de son emploi dans la fonction publique, et aux intérêts afférents.

(3) La valeur actuarielle est déterminée selon les articles 91 et 92 et le paragraphe 94(2) du *Règlement sur la pension de la fonction publique*; les intérêts sont calculés selon l'article 93 de ce règlement.

(4) La somme globale n'est pas inférieure au total de ce qui suit :

a) le total des cotisations que le participant a versées aux termes de la présente partie à la date d'évaluation et des intérêts afférents calculés au taux et selon les modalités prévus au paragraphe 10(9) de la *Loi sur la pension de la fonction publique*;

b) les intérêts après la date d'évaluation, s'il y a lieu, sur le total visé à l'alinéa a), calculés selon l'article 93 du *Règlement sur la pension de la fonction publique*.

(5) Malgré les paragraphes (2) et (4), lorsque les prestations de retraite du participant sont partagées en vertu de l'article 8 de la *Loi sur le partage des prestations de retraite* avant la date du paiement de la valeur de transfert, la somme globale est réduite pour tenir compte de la révision des prestations de retraite du participant faite en vertu de l'article 21 du *Règlement sur le partage des prestations de retraite*.

(6) Pour l'application des paragraphes (2) et (4), « date d'évaluation » à l'égard d'un participant s'entend au sens de l'article 83 du *Règlement sur la pension de la fonction publique*.

38.2 Le paragraphe 38.1(2) et les articles 38.4, 38.5 et 41.3, dans leur version antérieure à l'entrée en vigueur du présent article, continuent de s'appliquer à l'égard d'une pension différée qu'un participant a choisi ou est réputé avoir choisi de recevoir au titre de l'alinéa 38.1(1)b) ou du paragraphe 38.2(2), dans leur version antérieure à l'entrée en vigueur du présent article.

38.3 Les règles ci-après s'appliquent à la personne qui choisit, aux termes de la division 6(1)b)(iii)(M) de la *Loi sur la pension de la fonction publique*, de payer pour une « période de service achetable » au sens du paragraphe 83(1) du *Règlement sur la pension de la fonction publique* :

a) celle qui a reçu une somme globale en application des articles 38.1 ou 41.2 ou qui a choisi de recevoir une somme globale aux termes de l'alinéa 38.1(1)a), dans sa version

to the Retirement Compensation Arrangements Account, within 90 days after the day on which the election referred to in section 100 of those Regulations is received by the Minister, the aggregate of

(i) the amount determined by multiplying the total amount paid under sections 38.1 and 41.2 by the fraction, the numerator of which is the portion of the transfer value service that he or she elects to pay for under section 100 of those Regulations, and the denominator of which is the transfer value service, and

(ii) the amount representing interest on the amount determined under subparagraph (i) calculated in the same manner as provided in paragraph 101(1)(b) of those Regulations; or

(b) if the person opted to receive or was deemed to have opted to receive a deferred annuity under paragraph 38.1(1)(b) or subsection 38.2(2), as those provisions read immediately before the coming into force of this section, the participant shall surrender his or her entitlement to the deferred annuity on the day of the election referred to in section 100 of those Regulations.

13. (1) Paragraph 39(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) the annual amount of any benefit payable to the participant under this Division, determined in accordance with subsection 35(2), or section 38.4 as that provision read immediately before the coming into force of this paragraph, not reduced on account of the age or period of pensionable service of the participant, and

(2) Paragraph 39(3)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) any amount paid under this Part;

(3) Subsection 39(4) of the Regulations is replaced by the following:

(4) If the amount determined under subsection (2) is less than the total of the participant's contributions under this Part and Part I of the *Public Service Superannuation Act* together with interest calculated at the rate and in the manner set out in subsection 10(9) of that Act, the benefit payable under subsection (1) shall be equal to the participant's contributions under this Part together with interest calculated at the same rate and in the same manner, reduced by any amount paid to or in respect of the participant under this Part.

14. Sections 41.2 to 41.6 of the Regulations are replaced by the following:

41.2 (1) A benefit shall be paid to a participant who opts for a transfer value under section 13.01 of the *Public Service Superannuation Act* in the form of a lump sum in an amount equal to the amount by which the transfer value payable to the participant under subsection 13.01(2) of that Act is reduced as a result of the operation of the limits set out in any of subsections 30.6(1) and (2), 30.8(1) and 80.1(1) of the *Public Service Superannuation Regulations* together with interest, if any.

(2) The interest shall be calculated in accordance with section 93 of those Regulations.

COMING INTO FORCE

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

[40-1-o]

antérieure à l'entrée en vigueur du présent article, paie au compte des régimes compensatoires, dans les quatre-vingt-dix jours suivant la réception par le ministre du choix visé à l'article 100 de ce règlement, le total de ce qui suit :

(i) le produit de la multiplication de la somme totale qui lui a été versée aux termes des articles 38.1 et 41.2 par la fraction dont le numérateur est la partie de la période de service achetable pour laquelle il a choisi de payer aux termes de l'article 100 de ce règlement et le dénominateur, la période de service achetable;

(ii) l'intérêt, calculé selon l'alinéa 101(1)(b) de ce règlement, sur le produit déterminé conformément au sous-alinéa (i);

b) celle qui a choisi ou a été réputée avoir choisi de recevoir une pension différée aux termes de l'alinéa 38.1(1)(b) ou du paragraphe 38.2(2), dans leur version antérieure à l'entrée en vigueur du présent article, cède son droit à la pension différée le jour du choix visé à l'article 100 de ce règlement.

13. (1) L'alinéa 39(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) le montant annuel, déterminé conformément au paragraphe 35(2), ou à l'article 38.4 dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur du présent alinéa, de toute prestation non réduite en raison de l'âge du participant ou de sa période de service ouvrant droit à pension, payable à celui-ci aux termes de la présente section;

(2) L'alinéa 39(3)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) tout montant payé en vertu de la présente partie;

(3) Le paragraphe 39(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Si le produit obtenu aux termes du paragraphe (2) est inférieur à la somme des cotisations versées par le participant aux termes de la présente partie et de la partie I de la *Loi sur la pension de la fonction publique* et des intérêts afférents calculés au taux et selon les modalités prévus au paragraphe 10(9) de cette loi, la prestation payable aux termes du paragraphe (1) est égale à l'excédent du montant des cotisations versées par le participant aux termes de la présente partie et des intérêts afférents calculés de la manière susmentionnée sur toute somme versée au participant ou à son égard en vertu de la présente partie.

14. Les articles 41.2 à 41.6 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

41.2 (1) Une prestation est versée au participant qui choisit une valeur de transfert aux termes de l'article 13.01 de la *Loi sur la pension de la fonction publique*, sous forme de somme globale égale au montant représentant la réduction de la valeur de transfert à payer à celui-ci aux termes du paragraphe 13.01(2) de cette loi qui résulte de l'application des limites établies aux paragraphes 30.6(1) et (2), 30.8(1) et 80.1(1) du *Règlement sur la pension de la fonction publique* et aux intérêts afférents, s'il y a lieu.

(2) Les intérêts sont calculés selon l'article 93 de ce règlement.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[40-1-o]

INDEX

No. 40 — October 5, 2002

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canadian Radio-television and Telecommunications****Commission**

- *Addresses of CRTC offices — Interventions..... 3012
Public notice
2002-55..... 3012

NAFTA Secretariat

- Carbon and certain alloy steel wire rod from Canada —
Request for panel review..... 3013

GOVERNMENT NOTICES**Environment, Dept. of the**

- Canadian Environmental Protection Act, 1999
Order 2002-66-07-02 Amending the Non-domestic
Substances List..... 2995
Order 2002-87-07-02 Amending the Non-domestic
Substances List..... 2996
Permit No. 4543-2-06201 2994

Environment, Dept. of the, and Dept. of Health

- Canadian Environmental Protection Act, 1999
Publication of results of investigations and
recommendations for a substance — aniline
(Subsections 68(b) and (c) of the Canadian
Environmental Protection Act, 1999)..... 2996
Publication of results of investigations and
recommendations for a substance — bis(2-chloroethyl)
ether (Subsections 68(b) and (c) of the Canadian
Environmental Protection Act, 1999)..... 2998
Publication of results of investigations and
recommendations for a substance — non-pesticidal
organotin compounds (Subsections 68(b) and (c) of
the Canadian Environmental Protection Act, 1999)..... 3000
Publication of results of investigations and
recommendations for a substance — 3,5-
dimethylaniline (Subsections 68(b) and (c) of the
Canadian Environmental Protection Act, 1999)..... 3001

Finance, Dept. of

- Statements
Bank of Canada, balance sheet as at September 18, 2002 3006
Bank of Canada, balance sheet as at September 25, 2002 3008

Industry, Dept. of

- Canada Corporations Act
Application for surrender of charter..... 3003
Letters patent..... 3003
Supplementary letters patent 3004
Supplementary letters patent — Name change 3005

MISCELLANEOUS NOTICES

- Bank of Montreal, document deposited..... 3015
Bank of Nova Scotia (The), document deposited 3015
*Canada Life Assurance Company (The) and CNA Life
Insurance Company of Canada, assumption reinsurance
agreement..... 3015

MISCELLANEOUS NOTICES — Continued

- Canadian National Railway Company, document deposited 3016
Grande Prairie, No. 1, The County of, bridge over Diamond
Dick Creek, Alta. 3016
Manitoba Transportation and Government Services, bridge
crossing the East Favel River, Man. 3017
*Montreal Trust Company of Canada and Montreal Trust
Company, letters patent of amalgamation..... 3017
*National Trust Company and Victoria and Grey Mortgage
Corporation, letters patent of amalgamation..... 3017
Prince Edward Island Department of Transportation and
Public Works, Mount Stewart Confederation Trail
Structure Replacement Project over the Hillsborough
River, P.E.I. 3018
Sperry Rail, Inc., document deposited 3018
*Western Financial Group Inc., letters patent..... 3018

PARLIAMENT**House of Commons**

- *Filing applications for private bills (2nd Session,
37th Parliament)..... 3010

PROPOSED REGULATIONS**Health, Dept. of**

- Food and Drugs Act
Regulations Amending the Medical Devices Regulations
(1293 — Quality systems)..... 3021

National Farm Products Council

- Agricultural Products Marketing Act
Saskatchewan Canola Order 3029

Solicitor General, Dept. of the

- DNA Identification Act
Regulations Amending the DNA Identification
Regulations 3032

Transport, Dept. of

- Aeronautics Act
Regulations Amending the Canadian Aviation
Regulations (Part III)..... 3036
Regulations Amending the Canadian Aviation
Regulations (Part VII) 3040
Motor Vehicle Safety Act
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety
Regulations (Rear Impact Guard)..... 3068

Treasury Board Secretariat

- Public Service Superannuation Act and Financial
Administration Act
Regulations Amending the Public Service
Superannuation Regulations (Election to Pay for
Transfer Value Service)..... 3089
Special Retirement Arrangements Act
Regulations Amending the Retirement Compensation
Arrangements Regulations, No. 1 3095

SUPPLEMENTS**Parks Canada Agency**

- 2002-2003 — Parks Canada Master List of Fees
(Amendments)

INDEX

N° 40 — Le 5 octobre 2002

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

Banque de Montréal, dépôt de document	3015
Banque de Nouvelle-Écosse (La), dépôt de document	3015
Canadian National Railway Company, dépôt de document..	3016
*Compagnie d'Assurance du Canada sur la vie (La) et CNA du Canada, compagnie d'assurance sur la vie, convention de réassurance de prise en charge.....	3015
*Compagnie Montréal Trust du Canada et Compagnie Montréal Trust, lettres patentes de fusion	3017
*Compagnie Trust National et Société d'hypothèques Victoria et Grey, lettres patentes de fusion	3017
Grande Prairie, No. 1, The County of, pont au-dessus du ruisseau Diamond Dick (Alb.)	3016
Prince Edward Island Department of Transportation and Public Works, projet de remplacement de la structure du Sentier de la Confédération au-dessus de la rivière Hillsborough (Î-P.-É.)	3018
Sperry Rail, Inc., dépôt de document.....	3018
Transports et Services gouvernementaux Manitoba, pont traversant la rivière East Favel (Man.)	3017
*Western Financial Group Inc., lettres patentes	3018

AVIS DU GOUVERNEMENT**Environnement, min. de l'**

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Arrêté 2002-66-07-02 modifiant la Liste extérieure	2995
Arrêté 2002-87-07-02 modifiant la Liste extérieure	2996
Permis n° 4543-2-06201	2994

Environnement, min. de l', et min. de la Santé

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Publication des résultats des enquêtes effectuées et des recommandations concernant une substance — aniline (paragraphe 68b) et c) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999))	2996
Publication des résultats des enquêtes effectuées et des recommandations concernant une substance — composés organostanniques non pesticides (paragraphe 68b) et c) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999))	3000
Publication des résultats des enquêtes effectuées et des recommandations concernant une substance — l'oxyde de bis(2-chloroéthyle) (paragraphe 68b) et c) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999))	2998
Publication des résultats des enquêtes effectuées et des recommandations concernant une substance — 3,5-diméthylaniline (paragraphe 68b) et c) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)).....	3001

Finances, min. des

Bilans	
Banque du Canada, bilan au 18 septembre 2002	3007
Banque du Canada, bilan au 25 septembre 2002	3009

AVIS DU GOUVERNEMENT (suite)**Industrie, min. de l'**

Loi sur les corporations canadiennes	
Demande d'abandon de charte.....	3003
Lettres patentes	3003
Lettres patentes supplémentaires.....	3004
Lettres patentes supplémentaires — Changement de nom	3005

COMMISSIONS**Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes**

*Adresses des bureaux du CRTC — Interventions.....	3012
Avis public 2002-55	3012

Secrétariat de l'ALÉNA

Fils machine en acier au carbone et certains fils machine en acier allié du Canada — Demande de révision par un groupe spécial	3013
--	------

PARLEMENT**Chambre des communes**

*Demandes introductives de projets de loi privés (2 ^e session, 37 ^e législature).....	3010
--	------

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Conseil national des produits agricoles**

Loi sur la commercialisation des produits agricoles Décret sur le colza de la Saskatchewan.....	3029
--	------

Santé, min. de la

Loi sur les aliments et drogues Règlement modifiant le Règlement sur les instruments médicaux (1293 — systèmes qualité).....	3021
--	------

Secrétariat du Conseil du Trésor

Loi sur la pension de la fonction publique et Loi sur la gestion des finances publiques Règlement modifiant le Règlement sur la pension de la fonction publique (choix d'une période de service achetable)	3089
Loi sur les régimes de retraite particuliers Règlement modifiant le Règlement n° 1 sur le régime compensatoire	3095

Solliciteur général, min. du

Loi sur l'identification par les empreintes génétiques Règlement modifiant le Règlement sur l'identification par les empreintes génétiques.....	3032
---	------

Transports, min. des

Loi sur l'aéronautique Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie III).....	3036
Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII)	3040
Loi sur la sécurité automobile Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (dispositif de protection arrière)	3068

SUPPLÉMENTS**Agence Parcs Canada**

2002-2003 — Liste maîtresse des droits en vigueur à Parcs Canada (Modifications)	
---	--

Supplement
Canada Gazette, Part I
October 5, 2002



Supplément
Gazette du Canada, Partie I
Le 5 octobre 2002

**2002-2003
PARKS CANADA MASTER
LIST OF FEES
(Amendments)**

**2002-2003
LISTE MAÎTRESSE DES DROITS
EN VIGUEUR À PARCS CANADA
(Modifications)**

All fees listed include applicable taxes

**Tous les droits inscrits sur la liste incluent
les taxes applicables**

PARKS CANADA AGENCY**AMENDMENTS TO THE PARKS CANADA MASTER LIST OF FEES**

This list contains revisions to the 2002-2003 Amendment to the Parks Canada Master List of Fees previously published on September 7, 2002, Volume 136, No. 36. The fee changes have been listed alphabetically by park and site, and include applicable taxes.

In establishing these fees, Parks Canada has respected the principles of equity, fairness and appropriateness. The fees have been set through consultations with users, business partners and members of local communities and approved under the *Parks Canada Agency Act*.

Further information on fees and the related services can be obtained from Parks Canada offices across the country, or by contacting the Manager, Business Innovations, Strategy and Plans, Parks Canada, 25 Eddy Street, 6th Floor, Hull, Quebec K1A 0M5.

SHEILA COPPS
Minister of Canadian Heritage

AGENCE PARCS CANADA**MODIFICATIONS À LA LISTE MAÎTRESSE DES DROITS EN VIGUEUR À PARCS CANADA**

Cette liste comprend les révisions des droits en vigueur pour la période de 2002-2003 publiées dans la modification à la liste maîtresse des droits en vigueur à Parcs Canada le 7 septembre 2002, Volume 136, n° 36. Les modifications à la tarification ont été énumérées pour chacun des parcs et lieux historiques par ordre alphabétique et comprennent les taxes applicables.

Les droits que Parcs Canada exige sont fondés sur les principes d'équité, de justesse et de pertinence. Le processus d'élaboration des droits a été mis en place à la suite de consultations menées auprès des utilisateurs, des intervenants et des communautés locales et approuvé en vertu de la *Loi de l'Agence Parcs Canada*.

Les personnes qui désirent plus d'information sont priées de communiquer avec les bureaux de Parcs Canada du pays ou avec le Gestionnaire, Innovations en affaires, Stratégie et Plans, Parcs Canada, 25, rue Eddy, 6^e étage, Hull (Québec) K1A 0M5.

La ministre du Patrimoine canadien
SHEILA COPPS

**FORT ANNE NATIONAL HISTORIC SITE OF CANADA/
LIEU HISTORIQUE NATIONAL DU CANADA DU FORT-ANNE**

ENTRY FEE**DROIT D'ENTRÉE***Daily**Par jour*

Commercial Groups, per person	\$2.50	Groupe commercial, par personne	2,50 \$
-------------------------------------	--------	---------------------------------------	---------

**FORT MALDEN NATIONAL HISTORIC SITE OF CANADA/
LIEU HISTORIQUE NATIONAL DU CANADA DU FORT-MALDEN**

ENTRY FEE**DROIT D'ENTRÉE***Student Groups (Per Person)**Groupes d'étudiants (par personne)*

Barrack Dinner (plus food)	\$7.00	Repas de caserne (plus nourriture)	7,00 \$
Barrack Dinner/Military Life	\$10.00	Repas de caserne/Vie militaire	10,00 \$
Overnight (plus food and security costs, \$170.00 minimum charge)	\$20.00	Pour la nuit (plus la nourriture et les frais relatifs à la sécurité, prix minimal 170 \$)	20,00 \$

**HALIFAX CITADEL NATIONAL HISTORIC SITE OF CANADA/
LIEU HISTORIQUE NATIONAL DU CANADA DE LA CITADELLE-D'HALIFAX**

ENTRY FEE**DROIT D'ENTRÉE***Daily (June 1 — September 15)**Par jour (1^{er} juin au 15 septembre)*

Commercial Bus Tour, per person	\$4.75	Circuit organisé en autocar, par personne	4,75 \$
---------------------------------------	--------	---	---------

*Shoulder Season (May 7 to May 31 and September 16 to October 31)**Saison intermédiaire (du 7 mai au 31 mai et du 16 septembre au 31 octobre)*

Commercial Bus Tour, per person	\$3.00	Circuit organisé en autocar, par personne	3,00 \$
---------------------------------------	--------	---	---------

**KEJIMKUJIK NATIONAL PARK OF CANADA/
PARC NATIONAL DU CANADA KEJIMKUJIK**

ENTRY FEE**DROIT D'ENTRÉE***Daily**Par jour*

Commercial Tour Groups, per person (visitor reception centre area only)	\$2.50	Visite guidée de groupe, par personne (centre d'accueil seulement)	2,50 \$
---	--------	--	---------



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing
Communication Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions du gouvernement du Canada
Communication Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9