

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, NOVEMBER 20, 2004

OTTAWA, LE SAMEDI 20 NOVEMBRE 2004

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 14, 2004, 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 Government of Canada Publications, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

The *Canada Gazette* is also available free of charge on the Internet at <http://canadagazette.gc.ca>. It is accessible in Portable Document Format (PDF) and in HyperText Mark-up Language (HTML) as the alternate format. The on-line PDF format of Parts I, II and III is official since April 1, 2003, and will be published simultaneously with the printed copy.

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 satisfait 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 14 janvier 2004 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 : Publications du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

La *Gazette du Canada* est aussi offerte gratuitement sur Internet au <http://gazetteducanada.gc.ca>. La publication y est accessible en format de document portable (PDF) et en langage hypertexte (HTML) comme média substitut. Le format PDF en direct des parties I, II et III est officiel depuis le 1^{er} avril 2003 et sera publié en même temps que la copie imprimée.

<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, Public Works and Government Services Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S5, (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, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 350, rue Albert, 5^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, (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

Vol. 138, No. 47 — November 20, 2004

Government House	3264
(orders, decorations and medals)	
Government notices	3265
Appointments.....	3265
Parliament	
House of Commons	3277
Applications to Parliament.....	3277
Commissioner of Canada Elections	3278
Commissions	3280
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	3288
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	3298
(including amendments to existing regulations)	
Index	3415

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 138, n° 47 — Le 20 novembre 2004

Résidence du Gouverneur général	3264
(ordres, décorations et médailles)	
Avis du Gouvernement	3265
Nominations.....	3265
Parlement	
Chambre des communes	3277
Demandes au Parlement.....	3277
Commissaire aux élections fédérales	3278
Commissions	3280
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	3288
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	3298
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	3417

GOVERNMENT HOUSE**AWARDS TO CANADIANS**

The Chancellery of Honours has announced that the Canadian Government has approved the following awards to Canadians:

From the Government of France

Commander of the Order of the Legion of Honour
to Mr. Bernard Landry

Knight of the Order of the Legion of Honour

to Mr. André Caillé
Mr. Ronald Poupart
Mr. Gil Rémillard

From the Government of Norway

Norwegian Participation Medal
to Mr. William A. Jones
Mr. Orland Hall Richards

From the Government of Poland

Officer's Cross of the Order of Merit
to Mr. Henrik Dasko
Mr. Henry Lebioda
Mr. Nathan Leipziger

Knight's Cross of the Order of Merit

to Mr. Franklin Bialystok
Rabbi Dow Marmur
Mr. Marian Pillach
Mrs. Krystyna Piotrowska-Freiburger

From the Government of the U.S.A.

The Meritorious Service Medal
to Col Stephen B. Appleton

MARY DE BELLEFEUILLE-PERCY
Acting Chair
Honours Policy Sub-Committee

[47-1-o]

*(Erratum)***AWARDS TO CANADIANS**

The notice published on page 2540 of the September 25, 2004, issue of the *Canada Gazette*, Part I, is hereby amended as follows:

From the Government of France

Knight of the Order of the Legion of Honour
to Mr. William McCormick
Mr. Irving Kennedy

MARY DE BELLEFEUILLE-PERCY
Acting Chair
Honours Policy Sub-Committee

[47-1-o]

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL**DÉCORATIONS À DES CANADIENS**

La Chancellerie des distinctions honorifiques annonce que le Gouvernement du Canada a approuvé l'octroi des distinctions honorifiques suivantes à des Canadiens :

Du Gouvernement de la France

Commandeur de l'Ordre de la Légion d'Honneur
à M. Bernard Landry

Chevalier de l'Ordre de la Légion d'Honneur

à M. André Caillé
M. Ronald Poupart
M. Gil Rémillard

Du Gouvernement de la Norvège

Médaille de Participation de la Norvège
à M. William A. Jones
M. Orland Hall Richards

Du Gouvernement de la Pologne

Croix d'Officier de l'Ordre du Mérite
à M. Henrik Dasko
M. Henry Lebioda
M. Nathan Leipziger

Croix de Chevalier de l'Ordre du Mérite

à M. Franklin Bialystok
Rabbin Dow Marmur
M. Marian Pillach
M^{me} Krystyna Piotrowska-Freiburger

Du Gouvernement des États-Unis d'Amérique

Médaille du Service Méritoire
au Col Stephen B. Appleton

Le président par intérim
Sous-comité de la politique en matière
de distinctions honorifiques
MARY DE BELLEFEUILLE-PERCY

[47-1-o]

*(Erratum)***DÉCORATIONS À DES CANADIENS**

L'avis publié à la page 2540 du numéro du 25 septembre 2004 de la Partie I de la *Gazette du Canada* est modifié comme suit :

Du Gouvernement de la France

Chevalier de l'Ordre de la Légion d'Honneur
à M. William McCormick
M. Irving Kennedy

Le président par intérim
Sous-comité de la politique en matière
de distinctions honorifiques
MARY DE BELLEFEUILLE-PERCY

[47-1-o]

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF INDUSTRY**

OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL

*Appointments**Name and position/Nom et poste**Bankruptcy and Insolvency Act/Loi sur la faillite et l'insolvabilité*

Official Receivers/Séquestres officiels

Beaudry, Marie-Claude

Cardozo, Daniel

Elbaz, Sidney

Haley, Brian

Lacasse, Philippe

Leblond, Vincent

Lewicky, Denise

Loo, Emily

McLaughlin, Megan Joan

Rezig, Kamel

Robichaud, Mylène

Truong, Danny

Beaton, Rick

Enterprise Cape Breton Corporation/Société d'expansion du Cap-Breton

Vice-President/Vice-président

Bennett, Ian

Department of Finance/Ministère des Finances

Deputy Minister/Sous-ministre

Bouchard, Claude

Superior Court for the District of Québec in the Province of Quebec/Cour supérieure pour

le district de Québec dans la province de Québec

Puisne Judge/Juge puîné

Brabant, Carolle

Telefilm Canada/Téléfilm Canada

Act as Executive Director/Agir comme directeur général

Canada Pension Plan/Régime de pensions du Canada

Review Tribunal/Tribunal de révision

Members/Membres

Brace, Jeffrey — St. John's

Green, Pauline Elizabeth — Scarborough

LeBelle, Wayne Fernand — Sudbury

Manning, Fraser Lewis — North Bay

Matheson, Roy Francis — Newcastle

Norris, Charlie — Oshawa

Verge, Mary Joan — North Bay

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission/Conseil de la radiodiffusion
et des télécommunications canadiennes

Full-time Members/Conseillers à temps plein

Cram, Barbara J.

Demers, Jean-Marc

Carney, Mark J.

Department of Finance/Ministère des Finances

Senior Associate Deputy Minister/Sous-ministre délégué principal

Citizenship Act/Loi sur la citoyenneté

Citizenship Judges/Juges de la citoyenneté

Laking, Janice R.

Radyo, Vera Nadya

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

BUREAU DU REGISTRAIRE GÉNÉRAL

*Nominations**Order in Council/Décret en conseil*

2004-1243

2004-1215

2004-1203

2004-1233

2004-1199

2004-1276

2004-1273

2004-1274

2004-1270

2004-1275

2004-1272

2004-1271

2004-1277

2004-1286

2004-1205

2004-1283

2004-1227

<i>Name and position/Nom et poste</i>	<i>Order in Council/Décret en conseil</i>
Ernst & Young LLP Auditor/Vérificateur Auditor General of Canada/Vérificateur général du Canada Joint Auditor/Covérificateur Canada Lands Company Limited/Société immobilière du Canada limitée	2004-1278
Gordon, John Public Service Pension Advisory Committee/Comité consultatif sur la pension de la fonction publique Member/Membre	2004-1212
Government of Newfoundland and Labrador/Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador Administrators/Administrateurs Roberts, The Hon./L'hon. Denis M. October 19 to 21, 2004/Du 19 au 21 octobre 2004 Welsh, The Hon./L'hon. B. Gale October 22 and 23, 2004/Les 22 et 23 octobre 2004	2004-1172
Hamilton, David M. National Energy Board/Office national de l'énergie Temporary Member/Membre temporaire	2004-1173
Immigration and Refugee Board/Commission de l'immigration et du statut de réfugié Full-time Members/Commissaires à temps plein di Pietro, Taya French, Susan J. Homsy, Elke Pirbay, Joulekhan Wright, Philomen	2004-1231 2004-1228 2004-1284 2004-1230 2004-1229
<i>Inquiries Act/Loi sur les enquêtes</i> Commission regarding the <i>Electoral Boundaries Readjustment Act</i> /Commission concernant la <i>Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales</i> Daigle, The Hon./L'hon. Justice/Juge Joseph Z. Commissioner and Chairman/Commissaire et président Commissioners/Commissaires Foucher, Pierre Roy, Lorio	2004-1196
Kennedy, Heather Prime Minister's Residence/Résidence du premier ministre Assistant Chef/Sous-chef	2004-1174
Lachance, Carl H. Superior Court for the District of Chicoutimi in the Province of Quebec/Cour supérieure pour le district de Chicoutimi dans la province de Québec Puisne Judge/Juge puîné	2004-1232
Labonté, Serge Exploration of the Sea/Exploration de la mer Delegate to the International Council/Délégué au Conseil international	2004-1225
Lévesque, Louis Department of Finance/Ministère des Finances Associate Deputy Minister/Sous-ministre délégué	2004-1207
Lynch, Kevin Minister of Finance/Ministre des Finances Special Advisor/Conseiller spécial	2004-1202
Monnin, The Hon./L'hon. Marc M. Government of Manitoba/Gouvernement du Manitoba Administrator/Administrateur November 5 to 7, 2004/Du 5 au 7 novembre 2004	2004-1291

*Name and position/Nom et poste**Order in Council/Décret en conseil*

National Parole Board/Commission nationale des libérations conditionnelles	
Full-time Members/Membres à temps plein	
Beauchesne, Jean-Pierre	2004-1216
Gobeil, Cécile	2004-1282
Letendre, Jacques	2004-1281
Part-time Members/Membres à temps partiel	
Aucoin, Réjean	2004-1217
Anaquod, Del C.	2004-1220
Fagnou, Norman	2004-1220
Greene, Gerald	2004-1218
Hébert, Raymond-Marc	2004-1220
Langgard, Murray	2004-1219
Ouimet, Christiane	2004-1209
Department of Agriculture and Agri-Food/Ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire	
Associate Deputy Minister/Sous-ministre délégué	
Purdy, Margaret	2004-1211
Deputy Minister of Transport/Sous-ministre des Transports	
Special Advisor/Conseiller spécial	
Raynauld, François	2004-1221
Canadian Section of the Secretariat/Section canadienne du Secrétariat	
Secretary/Secrétaire	
Ross, Gilles	2004-1200
Export Development Canada/Société de l'Exportation et de développement Canada	
Act as President/Agir comme président	
Savage, Kenneth	2004-1280
Atlantic Canada Opportunities Board/Conseil de promotion économique du Canada atlantique	
Member/Conseiller	
Spracklin, E. Lorne	2004-1213
Canada-Newfoundland Offshore Petroleum Board/Office Canada—Terre-Neuve des hydrocarbures extracôtiers	
Member/Membre	
Tennant, Veronica	2004-1214
National Arts Centre Corporation/Société du Centre national des Arts	
Member of the Board of Trustees/Administrateur du conseil d'administration	
Whitford, Anthony	2004-1226
Northwest Territories/Territoires du Nord-Ouest	
Deputy Commissioner/Commissaire adjoint	
Wigmore, John	2004-1279
Veterans Review and Appeal Board/Tribunal des anciens combattants — révision et appel	
Permanent Member/Membre titulaire	

November 8, 2004

Le 8 novembre 2004

JACQUELINE GRAVELLE
Manager

La gestionnaire
 JACQUELINE GRAVELLE

**DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY AND EMERGENCY
PREPAREDNESS****CRIMINAL CODE***Two-year review of list of entities*

Whereas subsection 83.05(9) of the *Criminal Code* requires the Solicitor General of Canada to review the list established under subsection 83.05(1) of that Act two years after its establishment, and every two years after that, to determine whether there are still reasonable grounds for an entity to remain a listed entity as set out in subsection 83.05(1) of that Act;

Whereas, on July 23, 2004, two years had elapsed since the establishment of the list by the *Regulations Establishing a List of Entities* pursuant to subsection 83.05(1) of the *Criminal Code*;

And whereas, pursuant to subsection 83.05(9) of the *Criminal Code*, the Solicitor General of Canada has carried out the review of the list as it existed on July 23, 2004;

Therefore, notice is given pursuant to subsection 83.05(10) of the *Criminal Code* that the Solicitor General of Canada completed the review on November 16, 2004.

ANNE MCLELLAN
Solicitor General of Canada

[47-1-o]

**OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL
INSTITUTIONS****BANK ACT***Exemption order*

Notice is hereby given, pursuant to subsection 522.26(5) of the *Bank Act*, that the Minister of Finance determined that, pursuant to subsection 509(1) of the *Bank Act*, Part XII of the Act, other than sections 507, 508, and 509, subsection 522.25(3), sections 522.26 and 522.28, subsection 522.29(2) and section 522.3, does not apply to Harley-Davidson Financial Services International, Inc., a foreign bank, effective October 28, 2004.

November 12, 2004

NICHOLAS LE PAN
Superintendent of Financial Institutions

[47-1-o]

**OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL
INSTITUTIONS****INSURANCE COMPANIES ACT***Allianz Global Risks US Insurance Company — Order to insure
in Canada risks*

Notice is hereby given of the issuance, pursuant to section 574 of the *Insurance Companies Act*, of an order to insure in Canada risks, effective October 7, 2004, permitting Allianz Global Risks US Insurance Company to insure risks falling within the following classes of insurance: automobile, boiler and machinery, liability, and property.

November 12, 2004

NICHOLAS LE PAN
Superintendent of Financial Institutions

[47-1-o]

**MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET DE LA
PROTECTION CIVILE****CODE CRIMINEL***Examen biennal de la liste d'entités*

Attendu que, aux termes du paragraphe 83.05(9) du *Code criminel*, la sollicitrice générale du Canada doit examiner la liste établie en vertu du paragraphe 83.05(1) de cette loi tous les deux ans à compter de son établissement pour savoir si les motifs visés à ce paragraphe justifiant l'inscription d'une entité sur cette liste existent toujours;

Attendu que, le 23 juillet 2004, deux ans s'étaient écoulés depuis l'établissement de la liste par le *Règlement établissant une liste d'entités*, en vertu du paragraphe 83.05(1) du *Code criminel*;

Attendu que, aux termes du paragraphe 83.05(9) du *Code criminel*, la sollicitrice générale du Canada a procédé à l'examen de cette liste telle qu'elle existait au 23 juillet 2004;

À ces causes, avis est donné, conformément au paragraphe 83.05(10) du *Code criminel*, que la sollicitrice générale du Canada a terminé son examen le 16 novembre 2004.

La sollicitrice générale du Canada
ANNE MCLELLAN

[47-1-o]

**BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS
FINANCIÈRES****LOI SUR LES BANQUES***Arrêté d'exemption*

Avis est par la présente donné que, conformément au paragraphe 522.26(5) de la *Loi sur les banques*, le ministre des Finances a soustrait la banque étrangère Harley-Davidson Financial Services International, Inc., en vertu de l'alinéa 509(1) de la *Loi sur les banques*, à l'application des dispositions de la partie XII de la Loi à l'exception des articles 507, 508 et 509, du paragraphe 522.25(3), des articles 522.26 et 522.28, du paragraphe 522.29(2) et de l'article 522.3 à compter du 28 octobre 2004.

Le 12 novembre 2004

Le surintendant des institutions financières
NICHOLAS LE PAN

[47-1-o]

**BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS
FINANCIÈRES****LOI SUR LES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES***Compagnie d'assurance Allianz Risques mondiaux É.-U. —
Ordonnance portant garantie des risques au Canada*

Avis est par les présentes donné de l'émission, conformément à l'article 574 de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, d'une ordonnance portant garantie des risques au Canada, à compter du 7 octobre 2004, permettant à Compagnie d'assurance Allianz Risques mondiaux É.-U. de garantir des risques correspondant aux branches d'assurance suivantes : automobile, chaudières et machines, responsabilité, et assurances de biens.

Le 12 novembre 2004

Le surintendant des institutions financières
NICHOLAS LE PAN

[47-1-o]

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS**INSURANCE COMPANIES ACT**

Endurance Reinsurance Corporation of America — Order to insure in Canada risks

Notice is hereby given of the issuance, pursuant to section 574 of the *Insurance Companies Act*, of an order to insure in Canada risks, effective October 15, 2004, permitting Endurance Reinsurance Corporation of America and, in French, Endurance, société de réassurance d'Amérique, to insure risks falling within the following classes of insurance: accident and sickness, aircraft, automobile, boiler and machinery, credit, fidelity, liability, loss of employment, property, and surety.

November 12, 2004

NICHOLAS LE PAN
Superintendent of Financial Institutions

[47-1-o]

BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES**LOI SUR LES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES**

Endurance, société de réassurance d'Amérique — Ordonnance portant garantie des risques au Canada

Avis est par les présentes donné de l'émission, conformément à l'article 574 de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, d'une ordonnance portant garantie des risques au Canada, à compter du 15 octobre 2004, permettant à Endurance, société de réassurance d'Amérique et, en anglais, Endurance Reinsurance Corporation of America, de garantir des risques correspondant aux branches d'assurance suivantes : accidents et maladie, assurances aériennes, automobile, chaudières et machines, crédit, détournements, responsabilité, perte d'emploi, assurances de biens, et caution.

Le 12 novembre 2004

Le surintendant des institutions financières
NICHOLAS LE PAN

[47-1-o]

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS**INSURANCE COMPANIES ACT**

Omega General Insurance Company — Letters patent of incorporation and order to commence and carry on business

Notice is hereby given of the issuance,

- pursuant to section 22 of the *Insurance Companies Act*, of letters patent incorporating Omega General Insurance Company and, in French, Omega Compagnie d'Assurance Générale, effective September 24, 2004; and
- pursuant to subsection 53(1) of the *Insurance Companies Act*, of an order authorizing Omega General Insurance Company and, in French, Omega Compagnie d'Assurance Générale, to commence and carry on business, effective October 4, 2004.

November 12, 2004

NICHOLAS LE PAN
Superintendent of Financial Institutions

[47-1-o]

BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES**LOI SUR LES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES**

Omega Compagnie d'Assurance Générale — Lettres patentes de constitution et autorisation de fonctionnement

Avis est par les présentes donné de l'émission,

- en vertu de l'article 22 de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, de lettres patentes constituant Omega Compagnie d'Assurance Générale et, en anglais, Omega General Insurance Company, à compter du 24 septembre 2004;
- en vertu du paragraphe 53(1) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, d'une autorisation de fonctionnement autorisant Omega Compagnie d'Assurance Générale et, en anglais, Omega General Insurance Company à commencer à fonctionner à compter du 4 octobre 2004.

Le 12 novembre 2004

Le surintendant des institutions financières
NICHOLAS LE PAN

[47-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORT**CANADA SHIPPING ACT**

Order Approving the Amended Fees Proposed by Western Canada Marine Response Corporation

Whereas, pursuant to subsection 660.4(1)¹ of the *Canada Shipping Act*² (Act), Western Canada Marine Response Corporation has been designated as a response organization since November 1995;

Whereas, pursuant to subsection 660.4(3)¹ of the Act,² a list of the amended bulk oil cargo fees proposed by Western Canada Marine Response Corporation was published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 22, 2004;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS**LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA**

Arrêté approuvant les droits modifiés proposés par la Western Canada Marine Response Corporation

Attendu que, en vertu du paragraphe 660.4(1)¹ de la *Loi sur la marine marchande du Canada*² (Loi), la Western Canada Marine Response Corporation est agréée comme organisme d'intervention depuis novembre 1995;

Attendu que, en vertu du paragraphe 660.4(3)¹ de la Loi², le ministre des Pêches et des Océans a fait publier la liste de droits modifiés proposés par la Western Canada Marine Response Corporation dans la *Gazette du Canada*, Partie I, le 22 mai 2004;

¹ S.C. 1993, c. 36, s. 6

² R.S.C. 1985, Chap. S-9

¹ L.C., 1993, ch. 36, art. 6

² L.R.C., 1985, ch. S-9

Whereas, pursuant to subsection 660.4(4)¹ of the Act,² no notice of objections were filed with respect to the amended bulk oil cargo fees proposed by Western Canada Marine Response Corporation;

Whereas, the Minister of Transport has given full and proper consideration to all relevant information before him;

Therefore, the Minister of Transport, pursuant to subsection 660.4(8)¹ of the Act,² hereby approves, by Order, the amended fees to be as set out in the Schedule attached.

JEAN-C. LAPIERRE
Minister of Transport

Attendu que, en vertu du paragraphe 660.4(4)¹ de la Loi², aucun avis d'opposition aux droits modifiés proposés par la Western Canada Marine Response Corporation a été déposé;

Attendu que le ministre des Transports a effectué un examen complet et régulier de tous les renseignements pertinents qui lui ont été soumis;

À ces causes, le ministre des Transports autorise, par le présent arrêté, que les droits modifiés soient établis selon l'annexe jointe, en vertu du paragraphe 660.4(8)¹ de la Loi².

Le ministre des Transports
JEAN-C. LAPIERRE

LIST OF BULK OIL CARGO FEES ESTABLISHED BY WESTERN CANADA MARINE RESPONSE CORPORATION (WCMRC)

DEFINITIONS

1. In this List:

“Act” means the *Canada Shipping Act. (Loi)*

“asphalt” means a derivate of oil that is commercially described as road or paving asphalt or unblended roofers flux, that has a specific gravity equal to or greater than one, that is solid at 15 degrees Celsius and that sinks to the bottom as a solid when immersed in water. (*asphalte*)

“BOCF” means bulk oil cargo fee. (*droits sur les produits pétroliers en vrac (DPPV)*)

“designated oil handling facility” means an oil handling facility that is designated pursuant to subsection 660.2(8) of the Act and is located in WCMRC's geographic area. (*installation de manutention d'hydrocarbures agréée*)

“ship” means a ship within the meaning of section 660.2(1) of the Act. (*navire*)

“ship (bulk oil)” means a ship that is constructed or adapted primarily to carry bulk oil in its cargo spaces. (*navire (avec produits pétroliers en vrac)*)

BULK OIL CARGO FEES

2. Effective May 22, 2004, the bulk oil cargo fees that are payable to WCMRC in relation to an arrangement required by paragraphs 660.2(2) and 4(b) of the Act are the bulk oil cargo fees set out in Part I of this Schedule.

3. Nothing in this Schedule is intended to modify, replace or amend the registration fees established by, and payable to, WCMRC and published in the August 21, 1999 edition of the *Canada Gazette*, Part I.

4. The total BOCF payable by a designated oil handling facility that has an arrangement with WCMRC shall be determined by multiplying the total number of tonnes of bulk oil unloaded and (in the case of bulk oil intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude) loaded at the designated oil handling facility, by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 6 and 7 of this part.

5. The total BOCF payable by a ship (bulk oil) shall be determined

BARÈME DES DROITS SUR LES PRODUITS PÉTROLIERS EN VRAC FIXÉS PAR LA WESTERN CANADA MARINE RESPONSE CORPORATION (WCMRC)

DÉFINITIONS

1. Dans la présente annexe,

« asphalte » Dérivé d'hydrocarbure, commercialement appelé bitume routier, bitume de pavage ou asphalte non mélangé pour étanchéité des toits, qui a une densité égale ou supérieure à un, qui est solide à 15 °C et qui coule à l'état solide vers le fond lorsqu'il est immergé dans l'eau. (*asphalt*)

« DPPV » Droits sur les produits pétroliers en vrac. (*bulk oil cargo fee (BOCF)*)

« installation de manutention d'hydrocarbures agréée » Installation de manutention d'hydrocarbures agréée aux termes du paragraphe 660.2(8) de la Loi et qui est située dans la zone géographique de la WCMRC. (*designated oil handling facility*)

« Loi » *Loi sur la marine marchande du Canada. (Act)*

« navire » Un navire au sens de l'article 660.2(1) de la Loi. (*ship*)

« navire (avec produits pétroliers en vrac) » Navire construit ou adapté principalement en vue du transport de produits pétroliers en vrac dans ses cales. (*ship (bulk oil)*)

DROITS SUR LES PRODUITS PÉTROLIERS EN VRAC

2. À compter du 22 mai 2004, les droits sur les produits pétroliers en vrac exigibles par la WCMRC relativement à une entente prévue aux alinéas 660.2(2) et 4(b) de la Loi sont les droits prévus à la présente annexe.

3. Cet avis n'a pas pour effet de modifier ou de remplacer les droits d'inscription fixés et prélevés par la WCMRC et qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada*, Partie I, le 21 août 1999.

4. Le total des DPPV prélevés auprès d'une installation de manutention d'hydrocarbures agréée qui a conclu une entente avec la WCMRC est déterminé en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargés et (dans le cas de produits pétroliers en vrac destinés à l'étranger ou à des destinations au nord du 60° parallèle de latitude nord) chargés à l'installation de manutention d'hydrocarbures agréée, par les DPPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 6 et 7 des présentes.

5. Le total des DPPV prélevés auprès d'un navire (vraquier) est déterminé comme suit

¹ S.C. 1993, c. 36, s. 6

² R.S.C. 1985, Chap. S-9

¹ L.C., 1993, ch. 36, art. 6

² L.R.C., 1985, ch. S-9

(a) in the case of bulk oil loaded onto the ship (bulk oil) and intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude, by multiplying the total number of tonnes of bulk oil loaded at an oil handling facility that is within WCMRC's geographical area, and that does not have an arrangement with WCMRC, by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 6 and 7 of this part;

(b) in the case of bulk oil unloaded from the ship (bulk oil), by multiplying the total number of tonnes of bulk oil unloaded at an oil handling facility that is within WCMRC's geographical area, and does not have an arrangement with WCMRC, by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 6 and 7 of this part;

(c) in the case of bulk oil loaded onto the ship (bulk oil) outside WCMRC's geographic area which is transferred within WCMRC's geographic area to another ship for use as fuel by such ship, by multiplying the total number of tonnes of bulk oil transferred, by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 6 and 7 of this Part;

(d) in the case of bulk oil received by the ship (bulk oil) within WCMRC's geographic area from another ship as cargo where such bulk oil is intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude, by multiplying the total number of tonnes of bulk oil received by the BOCF per tonne for each type of oil set out in section 6 and 7 of this Part.

6. The BOCF applicable in respect of oil other than asphalt is

(a) an amended fee of forty-six cents (\$0.46) per tonne, plus all applicable taxes from July 1, 2004, to December 31, 2004; and
(b) an amended fee of seventy and two-tenths cents (\$0.702) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2005.

7. The BOCF applicable in respect of asphalt is

(a) an amended fee of twenty-three cents (\$0.230) per tonne, plus all applicable taxes from July 1, 2004, to December 31, 2004; and
(b) an amended fee of thirty-five and one-tenths cents (\$0.351) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2005.

EXPLANATORY NOTE

The *Canada Shipping Act* (CSA) was amended in 1993 to enhance the environmental protection of all Canadian waters south of 60° north latitude through the establishment of industry-funded and managed Response Organizations (ROs) capable of mounting an oil spill response to a marine-based incident. Following the government reorganization of December 12, 2003, as of April 1, 2004, the Minister of Transport is responsible for certifying that ROs meet the required standards to be formally designed as a certified RO. The Marine Safety Directorate (AMS), of the Department of Transport, fulfils this responsibility on behalf of the Minister. The Canadian Coast Guard (CCG) maintains responsibility for ensuring response in Canadian waters north of 60° north latitude.

In accordance with the provisions of the CSA, certain ships and oil handling facilities (OHFs) are required to have an oil spill

a) dans le cas de produits pétroliers en vrac chargés sur le navire (avec produits pétroliers en vrac) et destinés à l'étranger ou à des destinations au nord du 60° parallèle de latitude nord, en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac chargés à une installation de manutention d'hydrocarbures qui est dans la zone géographique de la WCMRC et qui n'a pas conclu d'entente avec la WCMRC, par les DPPV la tonne pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 6 et 7 des présentes;

b) dans le cas de produits pétroliers en vrac déchargés du navire (avec produits pétroliers en vrac), en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargés à une installation de manutention d'hydrocarbures qui est dans la zone géographique de la WCMRC et qui n'a pas conclu d'entente avec la WCMRC, par les DPPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 6 et 7 des présentes;

c) dans le cas de produits pétroliers en vrac chargés sur un navire (avec produits pétroliers en vrac), à l'extérieur de la zone géographique de la WCMRC, qui sont transbordés dans la zone géographique de la WCMRC sur un autre navire pour lui servir de carburant, en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac transbordés, par les DPPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 6 et 7 des présentes;

d) dans le cas de produits pétroliers en vrac chargés sur un navire (avec produits pétroliers en vrac) à l'intérieur de la zone géographique de la WCMRC à titre de cargaison si ces produits sont destinés à l'étranger ou au nord du 60° parallèle de latitude nord, en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac chargés, par les DPPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 6 et 7 des présentes.

6. Les DPPV applicables aux produits pétroliers autres que l'asphalte sont les suivants :

a) quarante-six cents (46,0 ¢) la tonne du 1^{er} juillet au 31 décembre 2004, taxes applicables en sus;
b) soixante-dix cents et deux dixièmes (70,2 ¢) la tonne à compter du 1^{er} janvier 2005, taxes applicables en sus.

7. Les DPPV applicables relativement à l'asphalte sont les suivants :

a) vingt-trois cents (23,0 ¢) la tonne du 1^{er} juillet au 31 décembre 2004, taxes applicables en sus;
b) trente-cinq cents et un dixième (35,1 ¢) la tonne à compter du 1^{er} janvier 2005, taxes applicables en sus.

NOTE EXPLICATIVE

En 1993, on a modifié la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) afin d'améliorer la protection environnementale des eaux du Canada au sud du 60° parallèle de latitude nord par la création d'organismes d'intervention (OI), financés et gérés par l'industrie, qui sont en mesure d'assurer une intervention lorsque survient un déversement d'hydrocarbures en milieu marin. En raison de la réorganisation du gouvernement le 12 décembre 2003, il incombe au ministre des Transports, depuis le 1^{er} avril 2004, de veiller à ce que les OI satisfassent aux normes visées pour être agréés comme OI. La Direction générale de la sécurité maritime (AMS) du ministère des Transports assume cette responsabilité au nom du ministre. Les interventions dans les eaux canadiennes au nord du 60° parallèle de latitude nord relèvent encore de la Garde côtière canadienne (GCC).

Aux termes des dispositions de la LMMC, certains navires et installations de manutention d'hydrocarbures (IMH) sont tenus de

preparedness arrangement with a certified RO for the provision of response in the event of an oil spill.

Four ROs, each capable of providing response to a 10 000-tonne oil spill within specified geographic areas of response, have been certified by CCG as follows:

- Atlantic Emergency Response Team (ALERT) Inc.
- Eastern Canada Response Corporation (ECRC), Ltd.
- Point Tupper Marine Services Ltd. (PTMS)
- Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC)

The CSA provides for the amendment of fees established by a certified RO at any time during its period of certification.

WCMRC's proposal to amend its bulk oil cargo fees was published by Transport Canada on May 22, 2004, in Part I of the *Canada Gazette* with an effective date of July 1, 2004. The Minister approved these proposed fees, without amendment, by Order, on November 3, 2004. WCMRC established its fees in accordance with the Minister's Order on November 4, 2004. The bulk oil cargo fees which have been established by WCMRC, are the bulk oil cargo fees that are payable in relation to an arrangement with WCMRC.

For information regarding the Minister's Order, please contact Bonnie Leonard, Transport Canada, Marine Safety, 330 Sparks Street, 10th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0N8, (613) 990-4887 (telephone), (613) 993-8196 (facsimile), leonarb@tc.gc.ca (electronic mail).

For more information regarding WCMRC and its fees, please contact Mr. Kevin Gardner, President/General Manager, Western Canada Marine Response Corporation, P.O. Box 82070, Burnaby, British Columbia V5C 5P2, (604) 294-6001 (telephone), (604) 294-6003 (facsimile), <http://www.burrardclean.com> (Web site).

[47-1-o]

conclure avec un OI agréé une entente concernant l'intervention en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures.

Transports Canada a agréé les quatre OI ci-après. Chacun d'eux a une capacité d'intervention de 10 000 tonnes à l'intérieur de zones géographiques déterminées :

- L'Atlantic Emergency Response Team (ALERT) Inc.
- La Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée (SIMEC)
- Les Services Point Tupper Ltée (SPTM)
- La Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC)

En vertu de la LMMC, des droits fixés par un OI agréé peuvent être modifiés en tout temps durant la période d'agrément.

Au nom du ministre, Transports Canada a fait publier le 22 mai 2004, dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le projet de modification des droits sur les produits pétroliers en vrac, que la WCMRC avait proposé. Depuis le 1^{er} juillet 2004, le ministre des Transports assume la responsabilité de cette partie de la LMMC. Par un arrêté pris le 3 novembre 2004, le ministre des Transports a donc approuvé ces droits proposés sans les modifier. La WCMRC a fixé les droits aux termes de l'arrêté pris par le ministre le 4 novembre 2004. Ceux-ci sont les droits sur les produits pétroliers en vrac exigibles relativement à une entente avec la WCMRC.

Pour plus de renseignements au sujet de l'arrêté, veuillez communiquer avec Bonnie Leonard, Transports Canada, Sécurité maritime, 330, rue Sparks, 10^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0N8, (613) 990-4887 (téléphone), (613) 993-8196 (télécopieur), leonarb@tc.gc.ca (courriel).

Pour plus de renseignements au sujet de la WCMRC et des droits, veuillez communiquer avec Monsieur Kevin Gardner, Président/Gérant général, Western Canada Marine Response Corporation, Case postale 82070, Burnaby (Colombie-Britannique) V5C 5P2, (604) 294-6001 (téléphone), (604) 294-6003 (télécopieur), <http://www.burrardclean.com> (site Web).

[47-1-o]

BANK OF CANADA

Balance sheet as at October 31, 2004

ASSETS		LIABILITIES AND CAPITAL	
Deposits in foreign currencies		Bank notes in circulation.....	\$ 41,706,270,769
U.S. dollars.....	\$ 247,767,482	Deposits	
Other currencies	<u>4,614,722</u>	Government of Canada	\$ 1,273,724,978
	\$ 252,382,204	Banks.....	341,010,150
Advances		Other members of the Canadian	
To members of the Canadian		Payments Association.....	259,844,758
Payments Association.....	751,296	Other	<u>352,045,071</u>
To Governments.....	<u>751,296</u>		2,226,624,957
	751,296	Liabilities in foreign currencies	
Investments* (at amortized values)		Government of Canada	122,599,954
Treasury bills of Canada.....	13,774,694,338	Other	<u>122,599,954</u>
Other securities issued or guaranteed		Other liabilities	
by Canada maturing within three		Securities sold under	
years.....	9,548,995,360	repurchase agreements.....	
Other securities issued or guaranteed		All other liabilities	<u>392,334,675</u>
by Canada maturing in over three			392,334,675
years but not over five years.....	5,911,636,761	Capital	
Other securities issued or guaranteed		Share capital	5,000,000
by Canada maturing in over five		Statutory reserve.....	<u>25,000,000</u>
years but not over ten years	8,639,711,593		30,000,000
Other securities issued or guaranteed			
by Canada maturing in over ten			
years.....	5,544,493,134		
Other bills			
Other investments.....	<u>2,633,197</u>		
	43,422,164,383		
Bank premises	122,993,655		
Other assets			
Securities purchased under resale			
agreements			
All other assets.....	<u>679,538,817</u>		
	679,538,817		
	\$ 44,477,830,355		\$ 44,477,830,355

***NOTE**

Total par value included in Government bonds loaned from the Bank's investments.

\$ _____

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

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*.

Ottawa, November 2, 2004

Ottawa, November 2, 2004

W. D. SINCLAIR
Acting Chief Accountant

DAVID A. DODGE
Governor

BANQUE DU CANADA

Bilan au 31 octobre 2004

ACTIF		PASSIF ET CAPITAL	
Dépôts en devises étrangères		Billets de banque en circulation	41 706 270 769 \$
Devises américaines	247 767 482 \$	Dépôts	
Autres devises	<u>4 614 722</u>	Gouvernement du Canada	1 273 724 978 \$
	252 382 204 \$	Banques	341 010 150
Avances		Autres membres de l'Association canadienne des paiements	259 844 758
Aux membres de l'Association canadienne des paiements	751 296	Autres	<u>352 045 071</u>
Aux gouvernements	<u>751 296</u>		2 226 624 957
Placements*		Passif en devises étrangères	
(à la valeur comptable nette)		Gouvernement du Canada	122 599 954
Bons du Trésor du Canada	13 774 694 338	Autres	<u>122 599 954</u>
Autres valeurs mobilières émises ou garanties par le Canada, échéant dans les trois ans	9 548 995 360	Autres éléments du passif	
Autres valeurs mobilières émises ou garanties par le Canada, échéant dans plus de trois ans mais dans au plus cinq ans	5 911 636 761	Titres vendus dans le cadre de conventions de rachat	
Autres valeurs mobilières émises ou garanties par le Canada, échéant dans plus de cinq ans mais dans au plus dix ans	8 639 711 593	Tous les autres éléments du passif	<u>392 334 675</u>
Autres valeurs mobilières émises ou garanties par le Canada, échéant dans plus de dix ans	5 544 493 134		392 334 675
Autres bons		Capital	
Autres placements	<u>2 633 197</u>	Capital-actions	5 000 000
	43 422 164 383	Réserve légale	<u>25 000 000</u>
Immeubles de la Banque	122 993 655		30 000 000
Autres éléments de l'actif			
Titres achetés dans le cadre de conventions de revente			
Tous les autres éléments de l'actif	<u>679 538 817</u>		
	679 538 817		
	<u>44 477 830 355 \$</u>		<u>44 477 830 355 \$</u>

***NOTA**

Le total inclut la valeur nominale totale des titres d'État empruntés des placements de la Banque.

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, au vu des livres de la Banque.

Ottawa, le 2 novembre 2004

Je déclare que l'état 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*.

Ottawa, le 2 novembre 2004

Le comptable en chef suppléant
W. D. SINCLAIR

Le gouverneur
DAVID A. DODGE

BANQUE DU CANADA

Bilan au 3 novembre 2004

ACTIF		PASSIF ET CAPITAL	
Dépôts en devises étrangères		Billets de banque en circulation	41 730 573 993 \$
Devises américaines	246 122 049 \$	Dépôts	
Autres devises	<u>4 603 676</u>	Gouvernement du Canada	1 882 161 122 \$
	250 725 725 \$	Banques	43 433 318
Avances		Autres membres de l'Association canadienne des paiements	6 693 111
Aux membres de l'Association canadienne des paiements		Autres	<u>350 514 894</u>
Aux gouvernements			2 282 802 445
Placements*		Passif en devises étrangères	
(à la valeur comptable nette)		Gouvernement du Canada	121 892 735
Bons du Trésor du Canada	13 777 447 594	Autres	<u>121 892 735</u>
Autres valeurs mobilières émises ou garanties par le Canada, échéant dans les trois ans	9 548 992 805	Autres éléments du passif	
Autres valeurs mobilières émises ou garanties par le Canada, échéant dans plus de trois ans mais dans au plus cinq ans	5 911 580 708	Titres vendus dans le cadre de conventions de rachat	
Autres valeurs mobilières émises ou garanties par le Canada, échéant dans plus de cinq ans mais dans au plus dix ans	8 639 728 463	Tous les autres éléments du passif	<u>326 302 247</u>
Autres valeurs mobilières émises ou garanties par le Canada, échéant dans plus de dix ans	5 544 442 264		326 302 247
Autres bons		Capital	
Autres placements	<u>2 633 197</u>	Capital-actions	5 000 000
	43 424 825 031	Réserve légale	<u>25 000 000</u>
Immeubles de la Banque	123 204 811		30 000 000
Autres éléments de l'actif			
Titres achetés dans le cadre de conventions de revente			
Tous les autres éléments de l'actif	<u>692 815 853</u>		
	692 815 853		
	<u>44 491 571 420 \$</u>		<u>44 491 571 420 \$</u>

***NOTA**

Le total inclut la valeur nominale totale des titres d'État empruntés des placements de la Banque.

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, au vu des livres de la Banque.

Ottawa, le 4 novembre 2004

Je déclare que l'état 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*.

Ottawa, le 4 novembre 2004

Le comptable en chef suppléant
W. D. SINCLAIR

Le gouverneur
DAVID A. DODGE

PARLIAMENT**HOUSE OF COMMONS**

First Session, Thirty-Eighth Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 2, 2004.

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

SENATE**BOY SCOUTS OF CANADA**

Notice is hereby given that Boy Scouts of Canada, a body incorporated by chapter 130 of the Statutes of Canada, 1914, will apply to the Parliament of Canada, at the present session or at either of the two sessions immediately following the present session, for a private Act to amend its Act of Incorporation in order to consolidate the statutes governing it, to change its name to "Scouts Canada" and to make such other technical and incidental changes to the Act as may be appropriate.

Ottawa, November 4, 2004

ROBERT J. LAUGHTON, Q.C.
Solicitor for the Petitioner
GOWLING LAFLEUR HENDERSON LLP
160 Elgin Street, Suite 2600
Ottawa, Ontario
K1P 1C3

[45-4-o]

SENATE**THE GENERAL SYNOD OF THE ANGLICAN CHURCH OF CANADA**

Notice is hereby given that The General Synod of the Anglican Church of Canada, a corporation duly incorporated by chapter 82 of the Statutes of Canada, 1921, will present to the Parliament of Canada at the present or at either of the two following sessions, a petition for a private Act to amend *An Act to incorporate The General Synod of the Anglican Church of Canada*, as amended by chapter 35 of the Statutes of Canada, 1951 (second session), in order to effect certain changes to its investment powers.

Toronto, October 27, 2004

THE GENERAL SYNOD OF THE ANGLICAN
CHURCH OF CANADA
JAMES B. BOYLES
General Secretary
80 Hayden Street
Toronto, Ontario
M4Y 3G2

[45-4-o]

PARLEMENT**CHAMBRE DES COMMUNES**

Première session, trente-huitième législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 2 octobre 2004.

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

SÉNAT**LES BOY SCOUTS DU CANADA**

Avis est donné que Les Boy Scouts du Canada, organisme constitué par le chapitre 130 des Statuts du Canada (1914), demandera au Parlement du Canada, au cours de la session actuelle or de l'une des deux sessions suivantes, d'adopter une loi d'intérêt privé modifiant sa loi constitutive, afin de codifier les lois qui le régissent, de remplacer sa dénomination par « Scouts Canada » et d'apporter les autres modifications de forme et accessoires qui s'imposent.

Ottawa, le 4 novembre 2004

L'avocat du requérant
ROBERT J. LAUGHTON, c.r.
GOWLING LAFLEUR HENDERSON s.r.l.
160, rue Elgin, Bureau 2600
Ottawa (Ontario)
K1P 1C3

[45-4-o]

SÉNAT**THE GENERAL SYNOD OF THE ANGLICAN CHURCH OF CANADA**

Avis est donné que The General Synod of the Anglican Church of Canada, personne morale constituée par le chapitre 82 des Statuts du Canada (1921), présentera au Parlement du Canada, au cours de la présente session de celui-ci ou de l'une de ses deux prochaines sessions, une pétition introductive de projet de loi d'intérêt privé modifiant la *Loi constituant en corporation « The General Synod of the Anglican Church of Canada »*, modifiée par le chapitre 35 des Statuts du Canada (1951, 2^e session), afin que des changements soient apportés à ses pouvoirs d'investissement.

Toronto, le 27 octobre 2004

THE GENERAL SYNOD OF THE ANGLICAN
CHURCH OF CANADA
Le secrétaire général
JAMES B. BOYLES
80, rue Hayden
Toronto (Ontario)
M4Y 3G2

[45-4-o]

COMMISSIONER OF CANADA ELECTIONS

CANADA ELECTIONS ACT

Compliance agreement

This notice is published by the Commissioner of Canada Elections, pursuant to section 521 of the *Canada Elections Act*, S.C. 2000, c. 9.

On October 27, 2004, the Commissioner of Canada Elections entered into a compliance agreement with Sylvain Trépanier, contracting party of the City of Pickering, Ontario, Canada, pursuant to section 517 of the *Canada Elections Act*.

In this agreement, Sylvain Trépanier, official agent for candidate Mark Holland in the electoral district of Ajax-Pickering, recognizes having breached paragraph 495(1)(a) of the *Canada Elections Act* by publishing three election advertisements in the newspaper *Ajax News Advertiser* and distributing election advertising pamphlets in the electoral district without mention of the authorization of the official agent, contrary to section 320 of the Act.

Prior to the conclusion of the agreement, the Commissioner of Canada Elections took into account that Sylvain Trépanier published a correction notice in the local newspaper *Ajax News Advertiser*.

In summary, the agreement required Sylvain Trépanier to

- acknowledge the requirement to indicate the official agent's authorization in all election advertising;
- admit to the truthfulness of the facts and admit responsibility for the acts that constitute the offence; and
- undertake to observe the requirements of the Act and to henceforth respect them.

Ottawa, November 2, 2004

RAYMOND A. LANDRY
Commissioner of Canada Elections

[47-1-o]

COMMISSIONER OF CANADA ELECTIONS

CANADA ELECTIONS ACT

Compliance agreement

This notice is published by the Commissioner of Canada Elections, pursuant to section 521 of the *Canada Elections Act*, S.C. 2000, c. 9.

On November 2, 2004, the Commissioner of Canada Elections entered into a compliance agreement with Debi Croucher, contracting party of the City of Windsor, Ontario, Canada, pursuant to section 517 of the *Canada Elections Act*.

In this agreement, Debi Croucher, campaign manager for candidate Richard Pollock in the electoral district of Windsor West, recognizes having breached paragraph 495(1)(a) of the *Canada Elections Act* by publishing and distributing election advertising pamphlets in the electoral district without mention of the authorization of the official agent, contrary to section 320 of the Act.

Prior to the conclusion of the agreement, the Commissioner of Canada Elections took into account that Debi Croucher published a correction notice in the local newspaper *The Windsor Star*.

COMMISSAIRE AUX ÉLECTIONS FÉDÉRALES

LOI ÉLECTORALE DU CANADA

Transaction

Cet avis est publié par le commissaire aux élections fédérales, en vertu de l'article 521 de la *Loi électorale du Canada*, L.C. 2000, ch. 9.

Le 27 octobre 2004, le commissaire aux élections fédérales a conclu une transaction avec Sylvain Trépanier, partie contractante de la ville de Pickering (Ontario), Canada, en vertu de l'article 517 de la *Loi électorale du Canada*.

Dans cette transaction, Sylvain Trépanier, agent officiel du candidat Mark Holland de la circonscription de Ajax-Pickering, reconnaît avoir contrevenu à l'alinéa 495(1)a) de la *Loi électorale du Canada* en publiant trois publicités électorales dans le journal *Ajax News Advertiser* et en distribuant des dépliants publicitaires dans la circonscription sans indication de l'autorisation de l'agent officiel, contrairement à l'article 320 de la Loi.

Avant la conclusion de la transaction, le commissaire aux élections fédérales a tenu compte du fait que Sylvain Trépanier a publié un erratum dans le journal local *Ajax News Advertiser*.

En résumé, les modalités de la transaction exigeaient que Sylvain Trépanier :

- reconnaisse l'exigence de l'indication de l'autorisation de l'agent officiel dans toute publicité électorale;
- admette la véracité des faits et sa responsabilité pour les gestes constitutifs de l'infraction;
- soit conscient des exigences en vertu de la Loi et s'engage à les respecter à l'avenir.

Ottawa, le 2 novembre 2004

Le commissaire aux élections fédérales
RAYMOND A. LANDRY

[47-1-o]

COMMISSAIRE AUX ÉLECTIONS FÉDÉRALES

LOI ÉLECTORALE DU CANADA

Transaction

Cet avis est publié par le commissaire aux élections fédérales, en vertu de l'article 521 de la *Loi électorale du Canada*, L.C. 2000, ch. 9.

Le 2 novembre 2004, le commissaire aux élections fédérales a conclu une transaction avec Debi Croucher, partie contractante de la ville de Windsor (Ontario), Canada, en vertu de l'article 517 de la *Loi électorale du Canada*.

Dans cette transaction, Debi Croucher, gérante de campagne du candidat Richard Pollock de la circonscription de Windsor-Ouest, reconnaît avoir contrevenu à l'alinéa 495(1)a) de la *Loi électorale du Canada* en publiant et en distribuant des dépliants publicitaires dans la circonscription sans indication de l'autorisation de l'agent officiel, contrairement à l'article 320 de la Loi.

Avant la conclusion de la transaction, le commissaire aux élections fédérales a tenu compte du fait que Debi Croucher a publié un erratum dans le journal local *The Windsor Star*.

In summary, the agreement required Debi Croucher to

- acknowledge the requirement to indicate the official agent's authorization in all election advertising;
- admit to the truthfulness of the facts and admit responsibility for the acts that constitute the offence; and
- undertake to observe the requirements of the Act and to henceforth respect them.

Ottawa, November 3, 2004

RAYMOND A. LANDRY
Commissioner of Canada Elections

[47-1-o]

COMMISSIONER OF CANADA ELECTIONS

CANADA ELECTIONS ACT

Compliance agreement

This notice is published by the Commissioner of Canada Elections, pursuant to section 521 of the *Canada Elections Act*, S.C. 2000, c. 9.

On November 2, 2004, the Commissioner of Canada Elections entered into a compliance agreement with Marie Lanthier, contracting party of the city of Ottawa, Ontario, Canada, pursuant to section 517 of the *Canada Elections Act*.

In this agreement, Marie Lanthier, campaign manager for candidate Marc Godbout in the electoral district of Ottawa—Orléans, recognizes having breached paragraph 495(1)(a) of the *Canada Elections Act* by publishing and distributing election advertising pamphlets in the electoral district without mention of the authorization of the official agent, contrary to section 320 of the Act.

Prior to the conclusion of the agreement, the Commissioner of Canada Elections took into account that Marie Lanthier published a correction notice in the local newspaper *L'Express*.

In summary, the agreement required Marie Lanthier to

- acknowledge the requirement to indicate the official agent's authorization in all election advertising;
- admit to the truthfulness of the facts and admit responsibility for the acts that constitute the offence; and
- undertake to observe the requirements of the Act and to henceforth respect them.

Ottawa, November 3, 2004

RAYMOND A. LANDRY
Commissioner of Canada Elections

[47-1-o]

En résumé, les modalités de la transaction exigeaient que Debi Croucher :

- reconnaisse l'exigence de l'indication de l'autorisation de l'agent officiel dans toute publicité électorale;
- admette la véracité des faits et sa responsabilité pour les gestes constitutifs de l'infraction;
- soit consciente des exigences en vertu de la Loi et s'engage à les respecter à l'avenir.

Ottawa, le 3 novembre 2004

Le commissaire aux élections fédérales
RAYMOND A. LANDRY

[47-1-o]

COMMISSAIRE AUX ÉLECTIONS FÉDÉRALES

LOI ÉLECTORALE DU CANADA

Transaction

Cet avis est publié par le commissaire aux élections fédérales, en vertu de l'article 521 de la *Loi électorale du Canada*, L.C. 2000, ch. 9.

Le 2 novembre 2004, le commissaire aux élections fédérales a conclu une transaction avec Marie Lanthier, partie contractante de la ville d'Ottawa (Ontario), Canada, en vertu de l'article 517 de la *Loi électorale du Canada*.

Dans cette transaction, Marie Lanthier, gérante de campagne du candidat Marc Godbout de la circonscription d'Ottawa—Orléans, reconnaît avoir contrevenu à l'alinéa 495(1)a) de la *Loi électorale du Canada* en publiant et en distribuant des dépliants publicitaires dans la circonscription sans indication de l'autorisation de l'agent officiel, contrairement à l'article 320 de la Loi.

Avant la conclusion de la transaction, le commissaire aux élections fédérales a tenu compte du fait que Marie Lanthier a publié un erratum dans le journal local *L'Express*.

En résumé, les modalités de la transaction exigeaient que Marie Lanthier :

- reconnaisse l'exigence de l'indication de l'autorisation de l'agent officiel dans toute publicité électorale;
- admette la véracité des faits et sa responsabilité pour les gestes constitutifs de l'infraction;
- soit consciente des exigences en vertu de la Loi et s'engage à les respecter à l'avenir.

Ottawa, le 3 novembre 2004

Le commissaire aux élections fédérales
RAYMOND A. LANDRY

[47-1-o]

COMMISSIONS**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****APPEAL***Notice No. HA-2004-007*

The Canadian International Trade Tribunal will hold a public hearing to consider the appeal listed hereunder. The hearing will be held beginning at 9:30 a.m., in the Tribunal's hearing room, Standard Life Centre, 18th Floor, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0G7. Interested persons planning to attend should contact the Tribunal at (613) 990-2411 for further information and to ensure that the hearing will be held as scheduled.

Customs Act

Appellant v. Respondent (Commissioner of the Canada Customs and Revenue Agency)

December 2004

Date	Appeal Number	Appellant
13 to 15	AP-2003-036 Goods in Issue:	Roche Vitamins Canada Inc. Vitamins C-90 and C-95, Vitamin D3 Type 100 CWS and Vitamin A Palmitate Type 250 CWS/F
	Dates of Entry: Tariff Items at Issue Appellant:	December 3, 1998, to April 27, 2000 2936.27.00 (Vitamins C-90 and C-95) 2936.29.00 or heading 30.03 or 9913.00.00 (Vitamin D3 Type 100 CWS) 2936.21.00 (Vitamin A Palmitate Type 250 CWS/F)
	Respondent:	3003.90.00 (Vitamins C-90 and C-95, Vitamin A Palmitate Type 250 CWS/F) Heading 30.03 (Vitamin D3 Type 100 CWS)

November 12, 2004

By order of the Tribunal
HÉLÈNE NADEAU
Secretary

[47-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**INQUIRY***Architect and engineering services*

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-2004-038) from TireeRankinJV, of Ottawa, Ontario, concerning a procurement (Solicitation No. EN309-03C012/A) by the Department of Public Works and Government Services (PWGSC). The solicitation is for project management support services for PWGSC's Project Management Directorate. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is hereby given that the Tribunal has decided to conduct an inquiry into the complaint.

COMMISSIONS**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****APPEL***Avis n° HA-2004-007*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur tiendra une audience publique afin d'entendre l'appel mentionné ci-dessous. L'audience débutera à 9 h 30 et aura lieu dans la salle d'audience du Tribunal, Standard Life Centre, 18^e étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0G7. Les personnes intéressées qui ont l'intention d'assister à l'audience doivent s'adresser au Tribunal en composant le (613) 990-2411 si elles désirent plus de renseignements ou si elles veulent confirmer la date de l'audience.

Loi sur les douanes

Appelante c. intimé (le commissaire de l'Agence des douanes et du revenu du Canada)

Décembre 2004

Date	Numéro d'appel	Appelante
13 au 15	AP-2003-036 Marchandises en litige :	Roche Vitamins Canada Inc. Les vitamines C-90 et C-95, la vitamine D3 de type 100 CWS et la vitamine A palmitate de type 250 CWS/F
	Dates d'entrée : Numéros tarifaires en litige Appelante :	Du 3 décembre 1998 au 27 avril 2000 2936.27.00 (vitamines C-90 et C-95) 2936.29.00 ou la position 30.03 ou le numéro tarifaire 9913.00.00 (vitamine D3 de type 100 CWS) 2936.21.00 (vitamine A palmitate de type 250 CWS/F)
	Intimé :	3003.90.00 (vitamines C-90 et C-95, vitamine A palmitate de type 250 CWS/F) La position 30.03 (vitamine D3 de type 100 CWS)

Le 12 novembre 2004

Par ordre du Tribunal
Le secrétaire
HÉLÈNE NADEAU

[47-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**ENQUÊTE***Services d'architecture et d'ingénierie*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier n° PR-2004-038) déposée par TireeRankinJV, d'Ottawa (Ontario), concernant un marché (invitation n° EN309-03C012/A) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (TPSGC). L'invitation porte sur des services de soutien à la gestion de projets pour la Direction de gestion de projets de TPSGC. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné par la présente que le Tribunal a décidé d'enquêter sur la plainte.

It is alleged that, by failing to provide the relevant characteristics and advantages of the successful tenders, PWGSC did not provide an adequate debriefing.

Further information may be obtained from the Secretary, Canadian International Trade Tribunal, Standard Life Centre, 15th Floor, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0G7, (613) 993-3595 (telephone), (613) 990-2439 (facsimile).

Ottawa, November 8, 2004

HÉLÈNE NADEAU
Secretary

[47-1-o]

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, Gatineau, 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

Il est allégué que, en omettant de fournir les caractéristiques et les avantages pertinents des soumissions retenues, TPSGC n'a pas tenu un entretien final adéquat.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Secrétaire, Tribunal canadien du commerce extérieur, Standard Life Centre, 15^e étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, (613) 993-3595 (téléphone), (613) 990-2439 (télécopieur).

Ottawa, le 8 novembre 2004

Le secrétaire
HÉLÈNE NADEAU

[47-1-o]

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'ouverture aux bureaux suivants du Conseil :

- Édifice central, Les Terrasses de la Chaudière, Pièce G5, 1, promenade du Portage, Gatineau (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 Professionnel, 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

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

The complete texts of the decisions summarized below are available from the offices of the CRTC.

2004-476 *November 5, 2004*

Radio communautaire Missisquoi
Lac-Brome, Quebec

Approved — New English-language FM Type A community radio programming undertaking in Lac-Brome.

2004-477 *November 5, 2004*

Saskatchewan Telecommunications
Regina, Saskatoon, Prince Albert, Moose Jaw, Swift Current,
Battleford, North Battleford, Yorkton, Weyburn, Estevan,
Melford, White City and Pilot Butte, Saskatchewan

Approved — Addition of a condition of licence as mentioned in the decision.

2004-478 *November 8, 2004*

Building Technologies Inc.
Ontario (primarily the Regional Municipality of Ottawa-
Carleton and surrounding municipalities in Eastern Ontario)

Approved — New regional English-language video-on-demand service limited to feature films, both recently released and older titles. The licence will expire August 31, 2011.

2004-479 *November 8, 2004*

Bell ExpressVu Inc., (the general partner), and BCE Inc. and
4119649 Canada Inc. (partners in BCE Holdings G.P., a
general partnership that is the limited partner), carrying on
business as Bell ExpressVu Limited Partnership
Across Canada

Approved — New national English-language video-on-demand service consisting primarily of feature films. The licence will expire August 31, 2011.

2004-480 *November 8, 2004*

TELUS Communications Inc.
Calgary, Edmonton (including St. Albert, Sherwood Park,
Spruce Grove and Stony Plain), Fort McMurray, Grande
Prairie, Lethbridge, Medicine Hat and Red Deer, Alberta;
Kamloops, Kelowna, Nanaimo, Penticton, Prince George,
Terrace, Vancouver (including Lower Mainland and Fraser
Valley), Vernon and Victoria, British Columbia

Approved — Amendment of authorizations and conditions of licence relating to signal carriage as mentioned in the decision.

2004-481 *November 12, 2004*

NOWTV Manitoba Inc.
Winnipeg, Manitoba
NOWTV British Columbia Inc.
Fraser Valley, British Columbia

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

On peut se procurer le texte complet des décisions résumées ci-après en s'adressant au CRTC.

2004-476 *Le 5 novembre 2004*

Radio communautaire Missisquoi
Lac-Brome (Québec)

Approuvé — Exploitation d'une nouvelle entreprise de programmation de radio FM communautaire de langue anglaise de type A à Lac-Brome.

2004-477 *Le 5 novembre 2004*

Saskatchewan Telecommunications
Regina, Saskatoon, Prince Albert, Moose Jaw, Swift Current,
Battleford, North Battleford, Yorkton, Weyburn, Estevan,
Melford, White City et Pilot Butte (Saskatchewan)

Approuvé — Ajout d'une condition de licence telle qu'énoncée dans la décision.

2004-478 *Le 8 novembre 2004*

Building Technologies Inc.
Ontario (principalement la municipalité régionale d'Ottawa-
Carleton et les municipalités avoisinantes de l'est de l'Ontario)

Approuvé — Exploitation d'un service régional de vidéo sur demande de langue anglaise limité aux long métrages – nouveautés ou anciens films. La licence expirera le 31 août 2011.

2004-479 *Le 8 novembre 2004*

Bell ExpressVu Inc., (l'associé commandité), et BCE Inc. et
4119649 Canada Inc. (associés dans la société en nom
collectif appelée Holdings BCE s.e.n.c., qui est l'associé
commanditaire), faisant affaire sous le nom de Bell ExpressVu
Limited Partnership
L'ensemble du Canada

Approuvé — Exploitation d'un service national de vidéo sur demande de langue anglaise dont la programmation sera composée principalement de longs métrages. La licence expirera le 31 août 2011.

2004-480 *Le 8 novembre 2004*

TELUS Communications Inc.
Calgary, Edmonton (y compris St. Albert, Sherwood Park,
Spruce Grove et Stony Plain), Fort McMurray, Grande Prairie,
Lethbridge, Medicine Hat et Red Deer (Alberta); Kamloops,
Kelowna, Nanaimo, Penticton, Prince George, Terrace,
Vancouver (y compris Lower Mainland et Fraser Valley),
Vernon et Victoria (Colombie-Britannique)

Approuvé — Modifications des autorisations et des conditions de licence relatives à la distribution de signaux, telles qu'elles sont énoncées dans la décision.

2004-481 *Le 12 novembre 2004*

NOWTV Manitoba Inc.
Winnipeg (Manitoba)
NOWTV British Columbia Inc.
Fraser Valley (Colombie-Britannique)

Approved — Acquisition from Trinity Television Inc., as part of a corporate reorganization, of the assets of the conventional television programming undertakings CIIT-TV Winnipeg and CHNU-TV Fraser Valley. The licence will expire August 31, 2006.

2004-482

November 12, 2004

Fairchild Media Group Ltd., on behalf of Fairchild Television Ltd. and LS Movie Channel Limited, partners in a general partnership known as FLS Movie Channel Partnership Across Canada

Approved — Acquisition of the assets of the national English-language Category 2 specialty programming undertaking known as The Fairchild Movie Channel from Fairchild Media Group Ltd., on behalf of a corporation to be incorporated. The licence will expire August 31, 2007.

2004-483

November 12, 2004

HGTV Canada Inc.
Across Canada

Approved — Acquisition of the assets of the English-language Category 2 specialty programming undertaking Fine Living (previously known as The Luxe Network) from Alliance Atlantis Broadcasting Inc. (AABI). The licence will expire August 31, 2007.

2004-484

November 12, 2004

Canadian Broadcasting Corporation
Vancouver, British Columbia

Approved — New transitional digital television undertaking in association with CBUT Vancouver. The licence will expire August 31, 2007.

2004-485

November 12, 2004

Canadian Broadcasting Corporation
Montréal, Quebec

Approved — New transitional digital television undertaking in association with CBMT Montréal. The licence will expire August 31, 2007.

2004-486

November 12, 2004

Canadian Broadcasting Corporation
Montréal, Quebec

Approved — New transitional digital television undertaking in association with CBFT Montréal. The licence will expire August 31, 2007.

2004-487

November 12, 2004

Atlantic Broadcasters Limited
Antigonish and Inverness, Nova Scotia

Approved — New transmitter of CJFX-FM Antigonish in Inverness.

2004-488

November 12, 2004

Houssen Broadcasting Ltd.
Moncton, New Brunswick

Approved — Increase of the antenna height for the radio programming undertaking CKOE-FM Moncton.

Approuvé — Acquisition de Trinity Television Inc., dans le cadre d'une réorganisation intra-société, l'actif des entreprises de programmation de télévision traditionnelle CIIT-TV Winnipeg et CHNU-TV Fraser Valley, respectivement. La licence expirera le 31 août 2006.

2004-482

Le 12 novembre 2004

Fairchild Media Group Ltd., au nom de Fairchild Television Ltd. et LS Movie Channel Limited, associés dans une société en nom collectif faisant affaire sous le nom de FLS Movie Channel Partnership
L'ensemble du Canada

Approuvé — Acquisition de l'actif de l'entreprise nationale de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 de langue anglaise appelée The Fairchild Movie Channel de Fairchild Media Group Ltd, au nom d'une société devant être constituée. La licence expirera le 31 août 2007.

2004-483

Le 12 novembre 2004

HGTV Canada Inc.
L'ensemble du Canada

Approuvé — Acquisition de l'actif de l'entreprise de programmation spécialisée de catégorie 2 de langue anglaise Fine Living (appelée auparavant The Luxe Network) de Alliance Atlantis Broadcasting Inc. (AABI). La licence expirera le 31 août 2007.

2004-484

Le 12 novembre 2004

Société Radio-Canada
Vancouver (Colombie-Britannique)

Approuvé — Exploitation d'une entreprise de télévision numérique transitoire associée à CBUT Vancouver. La licence expirera le 31 août 2007.

2004-485

Le 12 novembre 2004

Société Radio-Canada
Montréal (Québec)

Approuvé — Exploitation d'une entreprise de télévision numérique transitoire associée à CBMT Montréal. La licence expirera le 31 août 2007.

2004-486

Le 12 novembre 2004

Société Radio-Canada
Montréal (Québec)

Approuvé — Exploitation d'une entreprise de télévision numérique transitoire associée à CBFT Montréal. La licence expirera le 31 août 2007.

2004-487

Le 12 novembre 2004

Atlantic Broadcasters Limited
Antigonish et Inverness (Nouvelle-Écosse)

Approuvé — Exploitation d'un nouvel émetteur de CJFX-FM Antigonish à Inverness.

2004-488

Le 12 novembre 2004

Houssen Broadcasting Ltd.
Moncton (Nouveau-Brunswick)

Approuvé — Augmentation de la hauteur de l'antenne de l'entreprise de programmation de radio CKOE-FM Moncton.

<p>2004-489 <i>November 12, 2004</i></p> <p>Columbia Kootenay Broadcasting Co. Ltd. Ferne and Sparwood, British Columbia</p> <p>Approved — New transmitter in Sparwood for the radio programming undertaking CJDR-FM Fernie.</p>	<p>2004-489 <i>Le 12 novembre 2004</i></p> <p>Columbia Kootenay Broadcasting Co. Ltd. Ferne et Sparwood (Colombie-Britannique)</p> <p>Approuvé — Exploitation d'un émetteur à Sparwood pour l'entreprise de programmation de radio CJDR-FM Fernie.</p>
<p>2004-490 <i>November 12, 2004</i></p> <p>Columbia Kootenay Broadcasting Co. Ltd. Cranbrook and Fernie, British Columbia</p> <p>Approved — New transmitter in Fernie for the radio programming undertaking CHBZ-FM Cranbrook.</p>	<p>2004-490 <i>Le 12 novembre 2004</i></p> <p>Columbia Kootenay Broadcasting Co. Ltd. Cranbrook et Fernie (Colombie-Britannique)</p> <p>Approuvé — Exploitation d'un émetteur à Fernie pour l'entreprise de programmation de radio CHBZ-FM Cranbrook.</p>
<p>2004-491 <i>November 12, 2004</i></p> <p>O.K. Radio Group Ltd. Edmonton, Alberta</p> <p>Approved — Increase of the effective radiated power for the radio programming undertaking CHZN-FM Edmonton.</p>	<p>2004-491 <i>Le 12 novembre 2004</i></p> <p>O.K. Radio Group Ltd. Edmonton (Alberta)</p> <p>Approuvé — Augmentation de la puissance apparente rayonnée pour l'entreprise de programmation de radio CHZN-FM Edmonton.</p>
<p>2004-492 <i>November 12, 2004</i></p> <p>Canadian Broadcasting Corporation Edmonton and Jasper, Alberta</p> <p>Approved — New FM transmitter in Jasper for the radio programming undertaking CBX Edmonton.</p>	<p>2004-492 <i>Le 12 novembre 2004</i></p> <p>Société Radio-Canada Edmonton et Jasper (Alberta)</p> <p>Approuvé — Exploitation d'un nouvel émetteur FM à Jasper pour l'entreprise de programmation de radio CBX Edmonton.</p>
<p>2004-493 <i>November 12, 2004</i></p> <p>Robson Square 4600 Services Ltd. North Vancouver, British Columbia</p> <p>Approved — New low-power English-language FM radio programming undertaking to provide a tourist information service in North Vancouver, British Columbia. The licence will expire August 31, 2011.</p>	<p>2004-493 <i>Le 12 novembre 2004</i></p> <p>Robson Square 4600 Services Ltd. North Vancouver (Colombie-Britannique)</p> <p>Approuvé — Exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM de langue anglaise de faible puissance qui offrira un service d'information touristique à North Vancouver (Colombie-Britannique). La licence expirera le 31 août 2011.</p>
<p>2004-494 <i>November 12, 2004</i></p> <p>Complaint by Bell ExpressVu Limited Partnership against Rogers Cable Inc. alleging certain anti-competitive practices</p> <p>The Commission allows the portion of the complaint filed by Bell ExpressVu Limited Partnership (ExpressVu) against Rogers Cable Inc. (Rogers) that deals with an inside wire buy-back clause contained in certain access agreements between Rogers and owners of multiple unit dwellings (MUDs). The Commission concludes that, as a consequence of entering into agreements with building owners containing such a buy-back clause, Rogers has acted in violation of section 9 of the <i>Broadcasting Distribution Regulations</i> (the Regulations). The Commission further concludes that Rogers would be acting in violation of subsections 10(1) and 10(2) of the Regulations if it were to invoke the clause in question.</p> <p>The Commission dismisses the portion of ExpressVu's complaint dealing with alleged operational breaches of requirements relating to the transfer of inside wire, breaches of the winback rules, and various targeted marketing actions aimed at MUDs in the Greater Toronto Area.</p> <p>The dissenting opinions of Commissioner Cram and Commissioner Langford are attached to the decision.</p>	<p>2004-494 <i>Le 12 novembre 2004</i></p> <p>Plainte déposée par Bell ExpressVu Limited Partnership contre Rogers Cable Inc., alléguant des pratiques anticoncurrentielles</p> <p>Dans la plainte déposée par Bell ExpressVu Limited Partnership (ExpressVu) contre Rogers Cable Inc. (Rogers), le Conseil accueille la portion de la plainte ayant trait à la clause de rachat du câblage intérieur qui figure dans certaines ententes d'accès entre Rogers et les propriétaires d'immeubles à logements multiples (ILM). Le Conseil détermine qu'en signant avec des propriétaires d'ILM des ententes comportant ce type de clause, Rogers a enfreint l'article 9 du <i>Règlement sur la distribution de radiodiffusion</i> (le Règlement). Le Conseil conclut de plus que Rogers enfreindrait les paragraphes 10(1) et 10(2) du Règlement advenant qu'elle invoque ladite clause.</p> <p>Le Conseil rejette la portion de la plainte d'ExpressVu alléguant qu'il y a eu infraction dans l'administration des règles de transfert du câblage intérieur, des manquements aux règles de reconquête et diverses activités de marketing ciblé visant des ILM de la région du Grand Toronto.</p> <p>Les opinions minoritaires de la conseillère Cram et du conseiller Langford sont jointes à la décision.</p>

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**PUBLIC HEARING 2004-10-1**

Further to its Broadcasting Notice of Public Hearing CRTC 2004-10 dated November 3, 2004, relating to a public hearing which will be held on January 10, 2005, at 9 a.m., at the Commission Headquarters, 1 Promenade du Portage, Gatineau, Quebec, the Commission announces that it will also consider the following application. The interventions/comments deadline is December 16, 2004.

29. Durham Radio Inc.
Oshawa, Ontario

Proposes to operate its new FM transmitter at Oshawa on frequency 107.7 MHz (channel 299A1) with an effective radiated power of 250 watts (non-directional antenna/antenna height of 70 metres), relating to the licence of radio programming undertaking CKDO Oshawa.

November 9, 2004

[47-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**PUBLIC NOTICE 2004-83**

Call for applications for a broadcasting licence to carry on a radio programming undertaking to serve Woodstock, Ontario

The Commission announces that it has received an application for a broadcasting licence to provide a commercial radio service to Woodstock.

The Commission hereby calls for applications from other parties wishing to obtain a radio licence (or licences) to serve this area.

Persons interested in responding to this call must submit a formal application to the Commission no later than January 7, 2005. Applicants are also required to submit all necessary technical documentation to the Department of Industry by the same date.

It should be noted that, in making this call, the Commission has not reached any conclusion with respect to the licensing of any service at this time.

Applicants will be required to provide evidence giving clear indication that there is a demand and a market for the station and the proposed service. Without restricting the scope of the issues to be considered, the following should be addressed:

1. The contribution that the proposed service will make to achieving the objectives established in the *Broadcasting Act* and, in particular, to the production of local and regional programming.
2. The factors relevant to the evaluation of applications, as outlined in Decision CRTC 1999-480 dated October 28, 1999.
3. The means by which the applicant will promote the development of Canadian talent, including local and regional talent.
4. An analysis of the markets involved and potential advertising revenues, taking into account the results of any survey undertaken supporting the estimates.
5. Evidence as to the availability of financial resources consistent with the requirements established in the financial projections of the applicant's business plan. For the convenience of applicants, the Commission has available upon request a

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**AUDIENCE PUBLIQUE 2004-10-1**

À la suite de son avis d'audience publique de radiodiffusion CRTC 2004-10 du 3 novembre 2004 relativement à l'audience publique qui aura lieu le 10 janvier 2005, à 9 h, à l'administration centrale du Conseil, 1, promenade du Portage, Gatineau (Québec), le Conseil annonce qu'il étudiera également la demande qui suit. La date limite pour le dépôt des interventions/observations est le 16 décembre 2004.

29. Durham Radio Inc.
Oshawa (Ontario)

Propose d'exploiter son nouvel émetteur FM à Oshawa à la fréquence 107,7 MHz (canal 299A1) avec une puissance apparente rayonnée de 250 watts (antenne non directionnelle/ hauteur de l'antenne de 70 mètres), dans le cadre de la licence de l'entreprise de programmation de radio CKDO Oshawa.

Le 9 novembre 2004

[47-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**AVIS PUBLIC 2004-83**

Appel de demandes de licence de radiodiffusion visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio pour desservir Woodstock (Ontario)

Le Conseil annonce qu'il a reçu une demande de licence de radiodiffusion en vue d'offrir un service de radio commerciale à Woodstock.

Le Conseil invite par la présente la soumission de demandes d'autres parties intéressées à obtenir une licence (ou des licences) afin de desservir cette région.

Toute personne intéressée devra déposer sa demande au Conseil au plus tard le 7 janvier 2005. Les requérantes devront aussi soumettre la documentation technique nécessaire au ministère de l'Industrie à la même date.

Prière de noter qu'en publiant cet appel de demandes, le Conseil n'a pas pour autant tiré de conclusion quant à l'attribution de licences pour un service à ce moment.

Les requérantes devront donc faire la preuve démontrant clairement qu'il y a une demande et un marché pour la station et le service proposé. Sans limiter la portée des questions devant faire l'objet de l'étude, il faudrait se pencher sur les questions suivantes :

1. La contribution que le nouveau service apportera à la réalisation des objectifs de la *Loi sur la radiodiffusion*, en particulier la production d'émissions locales et régionales.
2. Les facteurs pertinents à l'évaluation des demandes, tel qu'il est exposé dans la décision CRTC 1999-480 du 28 octobre 1999.
3. Les méthodes par lesquelles la requérante favorisera le développement des talents canadiens, notamment les talents locaux et régionaux.
4. Une analyse des marchés et des recettes de publicité possibles, en tenant compte des résultats de toute enquête menée qui appuie les estimations.
5. Une preuve de la disponibilité de ressources financières compatibles avec les exigences exposées dans les projections

document entitled *Documentation Required by the Commission to Support the Availability of an Applicant's Proposed Financing*.

The Commission notes that, in accordance with the guidelines respecting the confidential treatment of annual returns (Circular 429), an aggregate financial summary for the Woodstock radio market cannot be made available due to the limited number of incumbents serving that market.

The Commission also reminds applicants that they must comply with the eligibility requirements set out in the *Direction to the CRTC (Ineligibility of Non-Canadians)*, SOR/97-192, dated April 8, 1997, as amended by SOR/98-378, dated July 15, 1998, and the *Direction to the CRTC (Ineligibility to Hold Broadcasting Licences)*, SOR/85-627, dated June 27, 1985, as amended by SOR/97-231, dated April 22, 1997.

The Commission will announce at a later date the public process for considering applications and where they may be examined by the public. As part of that process, the public will be given the opportunity to comment on any application by submitting written interventions to the CRTC.

Notice of each application will also be published in newspapers of general circulation within the area to be served.

November 8, 2004

[47-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC NOTICE 2004-84

Call for applications for a broadcasting licence to carry on a television programming undertaking to serve the Niagara region

The Commission announces that it has received an application for a broadcasting licence to carry on a television programming undertaking to provide a television service to serve the Niagara region.

The Commission hereby calls for applications from other parties wishing to obtain a broadcasting licence to provide a television service to the Niagara region.

Persons interested in submitting such applications are required to file the applications to the Commission no later than February 7, 2005, and are also required to submit all necessary technical documentation to the Department of Industry by the same date.

It should be noted that, in making this call, the Commission has not reached any conclusion with respect to the licensing of any service at this time.

Applicants will be required to provide evidence giving clear indication that there is a demand and a market for the station and the proposed service. Without restricting the scope of the issues to be considered, the following should be addressed:

1. The contribution that the proposed service will make to achieving the objectives established in the *Broadcasting Act* and, in particular, to the production of local and regional programming.
2. The expected audience of the proposed service.
3. The proposed expenditures and the means by which the applicant will promote the development of Canadian talent, including local and regional talent.

financières à même le plan d'affaires de la requérante. À cet égard, les requérantes peuvent s'adresser au Conseil pour obtenir le document intitulé *Politique du Conseil en matière de pièces probantes confirmant la disponibilité du financement*.

Le Conseil note que conformément aux lignes directrices relatives au traitement confidentiel des rapports annuels (circulaire 429), le sommaire financier global pour le marché de Woodstock n'est pas disponible en raison du nombre limité de titulaires desservant ce marché.

Le Conseil rappelle aussi aux requérantes qu'elles doivent satisfaire aux exigences d'admissibilité établies dans le décret intitulé *Instructions au CRTC (Inadmissibilité de non-Canadiens)*, DORS/97-192 du 8 avril 1997, modifié par DORS/98-378 du 15 juillet 1998, et dans le décret intitulé *Instructions au CRTC (Inadmissibilité aux licences de radiodiffusion)*, DORS/85-627 du 27 juin 1985, modifié par DORS/97-231 du 22 avril 1997.

Le Conseil annoncera plus tard le processus public où les demandes seront étudiées et les endroits où le public pourra les consulter. Dans le cadre de ce processus, le public pourra formuler des observations concernant l'une ou l'autre des demandes en déposant une (des) intervention(s) écrite(s) au CRTC.

Un avis concernant chaque demande sera également publié dans des journaux à grand tirage de la région à desservir.

Le 8 novembre 2004

[47-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS PUBLIC 2004-84

Appel de demandes de licence de radiodiffusion visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de télévision pour desservir la région de Niagara

Le Conseil annonce qu'il a reçu une demande de licence de radiodiffusion visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de télévision afin d'offrir un service de télévision à la région de Niagara.

Le Conseil invite par la présente toute autre personne désireuse d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'offrir un service de télévision à la région de Niagara.

Toute personne intéressée devra déposer une ou des demandes au Conseil au plus tard le 7 février 2005. Les requérantes devront aussi soumettre toute la documentation technique nécessaire au ministère de l'Industrie avant cette date.

Prière de noter qu'en publiant cet appel de demandes, le Conseil n'a pas pour autant tiré de conclusion quant à l'attribution de licences pour un service à ce moment.

Les requérantes devront démontrer clairement qu'il y a une demande et un marché pour la station et le service proposé. Sans limiter la portée des questions devant faire l'objet de l'étude, il faudrait se pencher sur les questions suivantes :

1. La contribution que le nouveau service apportera à la réalisation des objectifs de la *Loi sur la radiodiffusion*, en particulier la production d'émissions locales et régionales.
2. L'auditoire prévu du nouveau service.
3. Les dépenses proposées et les méthodes par lesquelles la requérante favorisera le développement des talents canadiens, notamment les talents locaux et régionaux.

4. An analysis of the markets involved and potential advertising revenues, taking into account the results of any survey undertaken supporting the estimates.

5. An indication of possible shared investment or co-operative program buying arrangements with Canadian or foreign broadcasters.

6. Evidence as to the availability of financial resources consistent with the requirements established in the financial projections of the applicant's business plan. For the convenience of applicants, the Commission has available upon request a document entitled *Commission Policy Regarding Documentary Evidence to Confirm the Availability of Financing*.

The Commission also reminds applicants that they must comply with the eligibility requirements set out in the *Direction to the CRTC (Ineligibility of Non-Canadians)*, SOR/97-192, dated April 8, 1997, as amended by SOR/98-378, dated July 15, 1998, and the *Direction to the CRTC (Ineligibility to Hold Broadcasting Licences)*, SOR/85-627, dated June 27, 1985, as amended by SOR/97-231, dated April 22, 1997.

The Commission will announce at a later date the public process for considering applications and where they may be examined by the public. As part of that process, the public will be given the opportunity to comment on any application by submitting written interventions to the CRTC.

Notice of each application will also be published in newspapers of general circulation within the area to be served.

November 8, 2004

[47-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC NOTICE 2004-85

The Commission has received the following application. The deadline for submission of interventions/comments is December 14, 2004.

1. Global Television Network Inc.
Across Canada

To amend the licence of the national Category 2 specialty programming undertaking known as COOL-TV (formerly The Jazz Channel).

November 9, 2004

[47-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC NOTICE 2004-86

Call for comments on changes to the winback rules regarding their application to both customers and subscribers

The Commission seeks public comment on whether the winback rules should be modified to apply to both customers and subscribers. Instructions for filing comments are provided at the end of the notice.

The Commission will accept comments that it receives on or before Monday, December 13, 2004.

November 12, 2004

[47-1-o]

4. Une analyse des marchés et des recettes de publicité possibles, en tenant compte des résultats de toute enquête menée qui appuie les estimations.

5. Une indication de la possibilité de conclure, avec des radiodiffuseurs canadiens ou étrangers, des accords de co-investissements ou de co-achat d'émissions.

6. Une preuve de la disponibilité de ressources financières compatibles avec les exigences exposées dans les projections financières du plan d'affaires de la requérante. À cet égard, les requérantes peuvent s'adresser au Conseil pour obtenir le document intitulé *Politique du Conseil en matière de pièces probantes confirmant la disponibilité du financement*.

Le Conseil rappelle aussi aux requérantes qu'elles doivent satisfaire aux exigences d'admissibilité établies dans le décret intitulé *Instructions au CRTC (Inadmissibilité de non-Canadiens)*, DORS/97-192 du 8 avril 1997, modifié par DORS/98-378 du 15 juillet 1998, et dans le décret intitulé *Instructions au CRTC (Inadmissibilité aux licences de radiodiffusion)*, DORS/85-627 du 27 juin 1985, modifié par DORS/97-231 du 22 avril 1997.

Le Conseil annoncera plus tard le processus public où les demandes seront étudiées et les endroits où le public pourra les consulter. Dans le cadre de ce processus, le public pourra formuler des observations concernant l'une ou l'autre des demandes en déposant une (des) intervention(s) écrite(s) au CRTC.

Un avis concernant chaque demande sera également publié dans des journaux à grand tirage de la région à desservir.

Le 8 novembre 2004

[47-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS PUBLIC 2004-85

Le Conseil a été saisi de la demande qui suit. La date limite pour le dépôt des interventions/observations est le 14 décembre 2004.

1. Réseau de télévision Global Inc.
L'ensemble du Canada

En vue de modifier la licence de l'entreprise nationale de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 appelée COOL-TV (anciennement The Jazz Channel).

Le 9 novembre 2004

[47-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS PUBLIC 2004-86

Appel d'observations sur les changements aux règles de reconquête s'appliquant à la fois aux clients et aux abonnés

Le Conseil sollicite des commentaires pour savoir si les règles de reconquête devraient être modifiées afin de s'appliquer aussi bien aux clients qu'aux abonnés. Les détails du dépôt des observations sont indiqués à la fin de l'avis.

Le Conseil tiendra compte des observations déposées le ou avant le lundi 13 décembre 2004.

Le 12 novembre 2004

[47-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**BROOK DEVELOPMENT PLANNING INC.**

PLANS DEPOSITED

Brook Development Planning Inc. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport 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, Brook Development Planning Inc. has deposited with the Minister of Transport, at Vancouver, British Columbia, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of New Westminster, at 88 6th Street, New Westminster, British Columbia, under deposit No. BW501859, a description of the site and plans for the relocation of the existing seaplane terminal on a temporary basis in Burrard Inlet, at Coal Harbour, in front of lot 21, at 1075 W Waterfront Road.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 401 Burrard Street, Suite 200, Vancouver, British Columbia V6C 3S4. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Vancouver, November 3, 2004

L. SCHMIDT

[47-1-o]

BUCHANAN DESIGN GROUP

PLANS DEPOSITED

Buchanan Design Group hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport 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, Buchanan Design Group has deposited with the Minister of Transport and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Halifax County, at 5151 Terminal Road, Halifax, Nova Scotia, under deposit No. 76622845, a description of the site and plans for the replacement of the Bayers Mill Bridge over the Musquodoboit River, at Musquodoboit Harbour, at Bayers Mills Road, off of Route 357.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, Foot of Parker Street, P.O. Box 1000, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 3Z8. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Lantz, November 9, 2004

BUCHANAN DESIGN GROUP

GLEN D. M. BUCHANAN

Professional Engineer

[47-1-o]

AVIS DIVERS**BROOK DEVELOPMENT PLANNING INC.**

DÉPÔT DE PLANS

La société Brook Development Planning Inc. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports 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. La Brook Development Planning Inc. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, à Vancouver (Colombie-Britannique), et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de New Westminster, situé au 88 6th Street, New Westminster (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt BW501859, une description de l'emplacement et les plans visant à déplacer temporairement l'hydrobase actuelle dans le bras Burrard, à Coal Harbour, en face du lot 21, situé au 1075 chemin Waterfront Ouest.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 401, rue Burrard, Bureau 200, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3S4. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Vancouver, le 3 novembre 2004

L. SCHMIDT

[47-1]

BUCHANAN DESIGN GROUP

DÉPÔT DE PLANS

Le Buchanan Design Group donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports 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 Buchanan Design Group a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de Halifax, situé au 5151, chemin Terminal, Halifax (Nouvelle-Écosse), sous le numéro de dépôt 76622845, une description de l'emplacement et les plans du remplacement du pont Bayers Mill au-dessus de la rivière Musquodoboit, à Musquodoboit Harbour, à la hauteur du chemin Bayers Mills, qui est perpendiculaire à la route 357.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, Rue Parker, Case postale 1000, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 3Z8. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Lantz, le 9 novembre 2004

BUCHANAN DESIGN GROUP

L'ingénieur

GLEN D. M. BUCHANAN

[47-1]

THE CANADA TRUST COMPANY**CANADA TRUSTCO MORTGAGE COMPANY****LETTERS PATENT OF AMALGAMATION**

Notice is hereby given, pursuant to the provisions of section 233 of the *Trust and Loan Companies Act* (Canada), that The Canada Trust Company, having its head office at 55 King Street W, TD Tower, 12th Floor, Toronto, Ontario M5K 1A2 and Canada Trustco Mortgage Company, having its head office at 55 King Street W, TD Tower, 12th Floor, Toronto, Ontario M5K 1A2, intend to make a joint application to the Minister of Finance on or after December 1, 2004, for letters patent of amalgamation continuing them as one company under the name The Canada Trust Company and, in French, La Société Canada Trust.

October 30, 2004

THE CANADA TRUST COMPANY
CANADA TRUSTCO MORTGAGE COMPANY

[44-4-o]

LA SOCIÉTÉ CANADA TRUST**HYPOTHÈQUES TRUSTCO CANADA****LETTRES PATENTES DE FUSION**

Avis est par les présentes donné, conformément aux dispositions de l'article 233 de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (Canada), que La Société Canada Trust, dont le siège social est situé au 55, rue King Ouest, TD Tower, 12^e étage, Toronto (Ontario) M5K 1A2 et Hypothèques Trustco Canada, dont le siège social est situé au 55, rue King Ouest, TD Tower, 12^e étage, Toronto (Ontario) M5K 1A2, ont l'intention de présenter au ministre des Finances, à compter du 1^{er} décembre 2004, une demande conjointe visant des lettres patentes de fusion les prorogant comme une seule société sous la dénomination de La Société Canada Trust et, en anglais, The Canada Trust Company.

Le 30 octobre 2004

LA SOCIÉTÉ CANADA TRUST
HYPOTHÈQUES TRUSTCO CANADA

[44-4-o]

CHRISTOPHER CHARLES VAN BARR**PLANS DEPOSITED**

Christopher Charles Van Barr hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport 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, Christopher Charles Van Barr has deposited with the Minister of Transport and in the Land Registry Office for the Registry Division of Ottawa-Carleton (No. 4), at Ottawa, Ontario, under deposit No. N772354, a description of the site and plans of the bridge over the Carp River, at 3856 Logger's Way, Kinburn, Ontario, in front of Lot 11, Concessions VI and VII, Ottawa (formerly the township of West Carleton), from one side of the lane-way at the said 3856 Logger's Way, Kinburn, Ontario, to the other side.

Comments may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of this notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Ottawa, November 3, 2004

CHRISTOPHER CHARLES VAN BARR

[47-1-o]

CHRISTOPHER CHARLES VAN BARR**DÉPÔT DE PLANS**

Christopher Charles Van Barr donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports 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. Christopher Charles Van Barr a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau d'enregistrement de la circonscription foncière d'Ottawa-Carleton (n° 4), à Ottawa (Ontario), sous le numéro de dépôt N772354, une description de l'emplacement et les plans du pont au-dessus de la rivière Carp, au 3856 Logger's Way, Kinburn (Ontario), en face du lot 11, concessions VI et VII, Ottawa (autrefois le canton de West Carleton), d'un côté à l'autre du chemin, au 3856 Logger's Way, Kinburn (Ontario).

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 201, rue Front Nord, Bureau 703, Sarnia (Ontario) N7T 8B1. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Ottawa, le 3 novembre 2004

CHRISTOPHER CHARLES VAN BARR

[47-1]

COMPTON PETROLEUM CORP.**PLANS DEPOSITED**

Compton Petroleum Corp. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport 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, Compton Petroleum Corp. has deposited with the Minister of Transport and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Yellowhead County, at Edmonton, Alberta,

COMPTON PETROLEUM CORP.**DÉPÔT DE PLANS**

La Compton Petroleum Corp. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports 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. La Compton Petroleum Corp. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de

under registration No. 042495144 and plan No. 0426280, a description of the site and plans for the bridge over Carrot Creek, at 05-08-054-13-W5M, approximately 35 km east of Edson.

Comments may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of this notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Calgary, November 12, 2004

KAREN HALWAS

[47-1-o]

Yellowhead, à Edmonton (Alberta), sous le numéro d'enregistrement 042495144 et le numéro de plan 0426280, une description de l'emplacement et les plans du pont au-dessus du ruisseau Carrot, aux coordonnées 05-08-054-13, à l'ouest du cinquième méridien, à environ 35 km à l'est d'Edson.

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 201, rue Front Nord, Bureau 703, Sarnia (Ontario) N7T 8B1. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Calgary, le 12 novembre 2004

KAREN HALWAS

[47-1]

**CO-OPERATIVE TRUST COMPANY OF CANADA
CONCENTRA FINANCIAL SERVICES ASSOCIATION**

3553256 CANADA INC.

LETTERS PATENT OF AMALGAMATION

Notice is hereby given that Co-operative Trust Company of Canada ("Co-operative Trust Company"), continued as Concentra Financial Services Association/Association de services financiers Concentra pursuant to the *Cooperative Credit Associations Act* ("the Act"), and 3553256 Canada Inc. ("the Applicants") intend to apply to the Minister of Finance, pursuant to section 231 of the Act, for letters patent of amalgamation continuing the Applicants as one association under the Act under the proposed name Concentra Financial Services Association/Association de services financiers Concentra.

Any person who objects to the issuance of these letters patent of amalgamation should file a notice of objection with the Superintendent of Financial Institutions (Canada), 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before December 29, 2004.

October 25, 2004

CO-OPERATIVE TRUST COMPANY OF CANADA

MYRNA BENTLEY

President/Chief Executive Officer

[45-4-o]

**LA SOCIÉTÉ DE FIDUCIE CO-OPÉRATIVE DU CANADA
ASSOCIATION DE SERVICES FINANCIERS
CONCENTRA**

3553256 CANADA INC.

LETTRES PATENTES DE FUSION

Avis est par les présentes donné que La Société de fiducie co-opérative du Canada, prorogée sous le nom de Concentra Financial Services Association/Association de services financiers Concentra sous le régime de la présente *Loi sur les associations coopératives de crédit*, et 3553256 Canada Inc. (« les requérants ») ont l'intention de demander conjointement au ministre des Finances des lettres patentes de prorogation sous le régime de la présente *Loi sur les associations coopératives de crédit*, conformément à la section 231, fusionnant et prorogeant les requérants en une seule et même association sous le nom proposé de Concentra Financial Services Association/Association de services financiers Concentra.

Toute personne qui s'oppose au projet de prorogation peut notifier son opposition par écrit au Surintendant des institutions financières du Canada, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, d'ici le 29 décembre 2004.

Le 25 octobre 2004

LA SOCIÉTÉ DE FIDUCIE CO-OPÉRATIVE DU CANADA

La présidente et directrice générale

MYRNA BENTLEY

[45-4-o]

FIRST UNION RAIL CORPORATION

DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on October 28, 2004, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Memorandum of Lease to Rider No. 4 dated as of September 13, 2004, between First Union Rail Corporation, as Lessor, and Canadian Pacific Railway Company, as Lessee;

FIRST UNION RAIL CORPORATION

DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 28 octobre 2004 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Résumé du contrat de location de l'Annexe n° 4 en date du 13 septembre 2004 entre la First Union Rail Corporation, en qualité de bailleur, et la Canadian Pacific Railway Company, en qualité de preneur à bail;

2. Memorandum of Lease to Rider No. 5 dated as of September 13, 2004, between First Union Rail Corporation, as Lessor, and Canadian Pacific Railway Company, as Lessee;
3. Memorandum of Lease to Rider No. 6 dated as of September 13, 2004, between First Union Rail Corporation, as Lessor, and Canadian Pacific Railway Company, as Lessee;
4. Memorandum of Lease to Rider No. 7 dated as of September 13, 2004, between First Union Rail Corporation, as Lessor, and Canadian Pacific Railway Company, as Lessee;
5. Memorandum of Lease to Rider No. 8 dated as of September 13, 2004, between First Union Rail Corporation, as Lessor, and Canadian Pacific Railway Company, as Lessee;
6. Memorandum of Lease to Rider No. 9 dated as of September 13, 2004, between First Union Rail Corporation, as Lessor, and Canadian Pacific Railway Company, as Lessee;
7. Memorandum of Lease to Rider No. 10 dated as of September 13, 2004, between First Union Rail Corporation, as Lessor, and Canadian Pacific Railway Company, as Lessee;
8. Memorandum of Lease to Rider No. 11 dated as of September 13, 2004, between First Union Rail Corporation, as Lessor, and Canadian Pacific Railway Company, as Lessee;
9. Memorandum of Lease to Rider No. 12 dated as of September 13, 2004, between First Union Rail Corporation, as Lessor, and Canadian Pacific Railway Company, as Lessee;
10. Memorandum of Lease to Rider No. 13 dated as of September 13, 2004, between First Union Rail Corporation, as Lessor, and Canadian Pacific Railway Company, as Lessee; and
11. Memorandum of Lease to Rider No. 14 dated as of September 13, 2004, between First Union Rail Corporation, as Lessor, and Canadian Pacific Railway Company, as Lessee.

November 9, 2004

FIRST UNION RAIL CORPORATION
SUSAN A. BARRIE
Regional Vice President – Sales

[47-1-o]

FLEX LEASING I, LLC**FLEX LEASING CORPORATION****DOCUMENTS DEPOSITED**

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on October 22, 2004, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Memorandum of Partial Termination of Lease dated as of October 12, 2004, relating to a lease dated as of June 1, 1997, between Flex Leasing Corporation and Saskatchewan Minerals, a division of Goldcorp Inc., only as to the railcars listed on Annex A to the Memorandum of Partial Termination of Lease;

2. Résumé du contrat de location de l'Annexe n° 5 en date du 13 septembre 2004 entre la First Union Rail Corporation, en qualité de bailleur, et la Canadian Pacific Railway Company, en qualité de preneur à bail;
3. Résumé du contrat de location de l'Annexe n° 6 en date du 13 septembre 2004 entre la First Union Rail Corporation, en qualité de bailleur, et la Canadian Pacific Railway Company, en qualité de preneur à bail;
4. Résumé du contrat de location de l'Annexe n° 7 en date du 13 septembre 2004 entre la First Union Rail Corporation, en qualité de bailleur, et la Canadian Pacific Railway Company, en qualité de preneur à bail;
5. Résumé du contrat de location de l'Annexe n° 8 en date du 13 septembre 2004 entre la First Union Rail Corporation, en qualité de bailleur, et la Canadian Pacific Railway Company, en qualité de preneur à bail;
6. Résumé du contrat de location de l'Annexe n° 9 en date du 13 septembre 2004 entre la First Union Rail Corporation, en qualité de bailleur, et la Canadian Pacific Railway Company, en qualité de preneur à bail;
7. Résumé du contrat de location de l'Annexe n° 10 en date du 13 septembre 2004 entre la First Union Rail Corporation, en qualité de bailleur, et la Canadian Pacific Railway Company, en qualité de preneur à bail;
8. Résumé du contrat de location de l'Annexe n° 11 en date du 13 septembre 2004 entre la First Union Rail Corporation, en qualité de bailleur, et la Canadian Pacific Railway Company, en qualité de preneur à bail;
9. Résumé du contrat de location de l'Annexe n° 12 en date du 13 septembre 2004 entre la First Union Rail Corporation, en qualité de bailleur, et la Canadian Pacific Railway Company, en qualité de preneur à bail;
10. Résumé du contrat de location de l'Annexe n° 13 en date du 13 septembre 2004 entre la First Union Rail Corporation, en qualité de bailleur, et la Canadian Pacific Railway Company, en qualité de preneur à bail;
11. Résumé du contrat de location de l'Annexe n° 14 en date du 13 septembre 2004 entre la First Union Rail Corporation, en qualité de bailleur, et la Canadian Pacific Railway Company, en qualité de preneur à bail.

Le 9 novembre 2004

FIRST UNION RAIL CORPORATION
La vice-présidente régionale des ventes
SUSAN A. BARRIE

[47-1-o]

FLEX LEASING I, LLC**FLEX LEASING CORPORATION****DÉPÔT DE DOCUMENTS**

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 22 octobre 2004 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Résumé d'acte de résiliation partielle de contrat de location daté du 12 octobre 2004, ayant trait à un contrat de location daté du 1^{er} juin 1997 entre la Flex Leasing Corporation et la Saskatchewan Minerals, une division de Goldcorp Inc., ne portant que sur les autorails dont la liste figure en annexe A du résumé d'acte de résiliation partielle du contrat de location;

2. Memorandum of Lease dated October 12, 2004, between Flex Leasing I, LLC, as Lessor, and LaFarge North America Inc., as Lessee, covering the railcars listed on Annex A to the Memorandum of Lease;
3. Memorandum of Lease dated October 12, 2004, between Flex Leasing I, LLC, as Lessor, and California Portland Cement Co., as Lessee, covering the railcars listed on Annex A to the Memorandum of Lease; and
4. Notice of Remarketing dated October 12, 2004, relating to a lease dated January 12, 1998, between Flex Leasing Corporation and Commercial Metals Company, as to the equipment listed on Annex A to the Notice of Remarketing.

October 22, 2004

HEENAN BLAIKIE LLP
Solicitors

[47-1-o]

2. Résumé de contrat de location daté du 12 octobre 2004 entre la Flex Leasing I, LLC, en tant que bailleur, et la LaFarge North America Inc., en tant que preneur à bail, visant les autorails dont la liste figure en annexe A du résumé de contrat de location;
3. Résumé de contrat de location daté du 12 octobre 2004 entre la Flex Leasing I, LLC, en tant que bailleur, et la California Portland Cement Co., en tant que preneur à bail, visant les autorails dont la liste figure en annexe A du résumé de contrat de location;
4. Avis de remarketing daté du 12 octobre 2004, ayant trait à un contrat de location daté du 12 janvier 1998 entre la Flex Leasing Corporation et la Commercial Metals Company, quant à l'équipement dont la liste figure en annexe A de l'avis de remarketing.

Le 22 octobre 2004

Les conseillers juridiques
HEENAN BLAIKIE s.r.l.

[47-1-o]

FRIENDSHIP CHARITIES

RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that Friendship Charities has changed the location of its head office to the city of Kitchener, province of Ontario.

October 28, 2004

BERNARD DEJONGE
President

[47-1-o]

FRIENDSHIP CHARITIES

CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que Friendship Charities a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Kitchener, province d'Ontario.

Le 28 octobre 2004

Le président
BERNARD DEJONGE

[47-1-o]

GATC 85-1, 85-2 AND 86-2

DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on October 15, 2004, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Release of Security Interest (GATC 85-1) dated October 12, 2004, by BNY Midwest Trust Company;
2. Release of Security Interest (GATC 85-2) dated October 12, 2004, by BNY Midwest Trust Company; and
3. Release of Security Interest (GATC 86-2) dated October 12, 2004, by BNY Midwest Trust Company.

November 11, 2004

MCCARTHY TÉTRAULT LLP
Solicitors

[47-1-o]

GATC 85-1, 85-2 AND 86-2

DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 15 octobre 2004 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Mainlevée du contrat de sûreté (GATC 85-1) en date du 12 octobre 2004 par la BNY Midwest Trust Company;
2. Mainlevée du contrat de sûreté (GATC 85-2) en date du 12 octobre 2004 par la BNY Midwest Trust Company;
3. Mainlevée du contrat de sûreté (GATC 86-2) en date du 12 octobre 2004 par la BNY Midwest Trust Company.

Le 11 novembre 2004

Les conseillers juridiques
MCCARTHY TÉTRAULT s.r.l.

[47-1-o]

THE GEORGIAN TRAIL BOARD OF MANAGEMENT

PLANS DEPOSITED

The Georgian Trail Board of Management hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport

THE GEORGIAN TRAIL BOARD OF MANAGEMENT

DÉPÔT DE PLANS

The Georgian Trail Board of Management donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des

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 Georgian Trail Board of Management has deposited with the Minister of Transport and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Simcoe County, at Barrie, Ontario, under deposit No. R01467713, a description of the site and plans for the construction of a new pedestrian bridge over Black Ash Creek, approximately 230 m upstream of the Highway 26 bridge, immediately behind the new Canadian Tire building, in the town of Collingwood.

Comments may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of this notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Simcoe County, November 8, 2004

THE GEORGIAN TRAIL BOARD OF MANAGEMENT

[47-1-o]

Transports 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 Georgian Trail Board of Management a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de Simcoe, à Barrie (Ontario), sous le numéro de dépôt R01467713, une description de l'emplacement et les plans de la construction d'une nouvelle passerelle au-dessus du ruisseau Black Ash, à environ 230 m en amont du pont de la route 26, derrière le nouvel édifice du Canadian Tire, à Collingwood.

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 201, rue Front Nord, Bureau 703, Sarnia (Ontario) N7T 8B1. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Comté de Simcoe, le 8 novembre 2004

THE GEORGIAN TRAIL BOARD OF MANAGEMENT

[47-1]

HSBC MORTGAGE CORPORATION (CANADA)

REDUCTION OF STATED CAPITAL

Notice is hereby given that HSBC Mortgage Corporation (Canada) [the "Corporation"] intends to make an application to the Superintendent of Financial Institutions (the "Superintendent") under subsection 78(4) of the *Trust and Loan Companies Act* (Canada) for approval to reduce its stated capital account in respect of the common shares of the Corporation from \$227,460,000 to \$127,460,000. The following is the text of the special resolution passed by the sole holder of each class of shares of the Corporation to reduce its common share stated capital account, subject to the approval of the Superintendent.

"BE IT RESOLVED THAT subject to the approval of the Superintendent of Financial Institutions and on the basis that the directors of the Corporation resolved on 4 November 2004 that they are satisfied, that the paid-up capital of the Corporation remaining after deducting CAD100,000,000 from the stated capital account in respect of the 1,824,600 issued and outstanding common shares in the Corporation will be adequate for the capital and liquidity needs of the Corporation, the Corporation reduce the stated capital account in respect of such common shares from CAD227,460,000 to CAD127,460,000."

Vancouver, November 20, 2004

BORDEN LANDER GERVAIS LLP
Solicitors

[47-1-o]

SOCIÉTÉ HYPOTHÉCAIRE HSBC (CANADA)

RÉDUCTION DE CAPITAL DÉCLARÉ

Avis est donné par la présente que la Société hypothécaire HSBC (Canada) [la « Société »] a l'intention de présenter au surintendant des institutions financières (le « Surintendant »), en vertu du paragraphe 78(4) de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* du Canada, une demande d'autorisation de diminuer son compte de capital déclaré relatif à toutes les actions ordinaires de la Société de 227 460 000 \$ à 127 460 000 \$. Le texte de la résolution spéciale adoptée par le détenteur unique de chaque catégorie d'actions de la Société visant à diminuer son compte de capital déclaré en actions ordinaires sous réserve de l'autorisation du surintendant est fourni ci-dessous.

« IL EST RÉSOLU QUE : Sous réserve de l'autorisation du surintendant des institutions financières et en se fondant sur le fait que les administrateurs de la Société ont adopté le 4 novembre 2004 une résolution selon laquelle ils convenaient que le capital libéré après déduction de 100 000 000 \$ du compte de capital déclaré relativement aux 1 824 600 actions ordinaires émises et en circulation de la Société suffira à combler les besoins de la Société en matière de capital et de liquidités, la Société réduise le compte de capital déclaré relatif aux actions ordinaires de 227 460 000 \$ à 127 460 000 \$. »

Vancouver, le 20 novembre 2004

Les conseillers juridiques
BORDEN LANDER GERVAIS s.r.l.

[47-1-o]

INDIANA MICHIGAN POWER STATUTORY TRUST-2004-A

DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on November 5, 2004, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Lease and Security Agreement Supplement No. 3 dated as of November 5, 2004, between Indiana Michigan Power Company and Indiana Michigan Power Statutory Trust-2004-A; and
2. Security Agreement Supplement No. 3 dated as of November 5, 2004, between Indiana Michigan Power Statutory Trust-2004-A and Wilmington Trust Company.

November 11, 2004

MCCARTHY TÉTRAULT LLP
Solicitors

[47-1-o]

INDIANA MICHIGAN POWER STATUTORY TRUST-2004-A

DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 5 novembre 2004 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Troisième supplément au contrat de location et de garantie en date du 5 novembre 2004 entre la Indiana Michigan Power Company et la Indiana Michigan Power Statutory Trust-2004-A;
2. Troisième supplément au contrat de garantie en date du 5 novembre 2004 entre la Indiana Michigan Power Statutory Trust-2004-A et la Wilmington Trust Company.

Le 11 novembre 2004

Les conseillers juridiques
MCCARTHY TÉTRAULT s.r.l.

[47-1-o]

MANUFACTURERS AND TRADERS TRUST COMPANY

DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on November 5, 2004, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Memorandum of Chattel Mortgage and Security Agreement dated as of October 18, 2004, between Enterprise Bank & Trust, as Lessor, and Bakery Trading Railcar LLC, as Lessee.

November 12, 2004

MILES & STOCKBRIDGE
Solicitors

[47-1-o]

MANUFACTURERS AND TRADERS TRUST 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 5 novembre 2004 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Convention d'hypothèque mobilière et contrat de garantie datés du 18 octobre 2004 entre la Enterprise Bank & Trust, en qualité de donneur à bail, et la Bakery Trading Railcar LLC, en qualité de preneur à bail.

Le 12 novembre 2004

Les conseillers juridiques
MILES & STOCKBRIDGE

[47-1-o]

MANULIFE CANADA LTD.**THE MANUFACTURERS LIFE INSURANCE COMPANY**

NOTICE OF INTENTION

Notice is hereby given, pursuant to section 254 of the *Insurance Companies Act* (Canada), that Manulife Canada Ltd. and The Manufacturers Life Insurance Company ("Manufacturers Life") intend to make application to the Minister of Finance, on or after December 20, 2004, in accordance with the provisions of the *Insurance Companies Act* (Canada), for the Minister's approval of the reinsurance by Manulife Canada Ltd. of certain liabilities related to universal life and term policies underwritten or assumed by Manufacturers Life on or about January 28, 2005.

The reinsurance agreement will be available for inspection by policyholders at the head office of Manulife Canada Ltd., located at 500 King Street N, Waterloo, Ontario N2J 4C6, and at the office of Manufacturers Life, located at 200 Bloor Street E,

MANUVIE CANADA LTÉE**LA COMPAGNIE D'ASSURANCE-VIE MANUFACTURERS**

AVIS D'INTENTION

Conformément à l'article 254 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), avis est par la présente donné que Manuvie Canada Ltée (« Manuvie ») et La Compagnie d'Assurance-Vie Manufacturers (« Manufacturers ») ont l'intention de s'adresser au ministre des Finances le 20 décembre 2004 ou par la suite, en conformité avec les dispositions de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), afin d'obtenir son consentement pour la réassurance par Manuvie de certaines des responsabilités liées à des polices d'assurance-vie et à terme rédigées ou subrogées par Manufacturers, et ce, à compter du 28 janvier 2005.

La convention de réassurance pourra être examinée par les titulaires de contrats, au siège social de Manuvie au 500, rue King Nord, Waterloo (Ontario) N2J 4C6, et au siège social de Manufacturers au 200, rue Bloor Est, 10^e étage, Toronto (Ontario)

10th Floor, Toronto, Ontario M4W 1E5, during regular business hours, for a 30-day period after the date of publication of this notice.

November 20, 2004

MANULIFE CANADA LTD.

MICHAEL NOVAK

Corporate Secretary

THE MANUFACTURERS LIFE INSURANCE COMPANY

CHRISTER AHLVIK

Corporate Secretary

[47-1-o]

M4W 1E5, aux heures normales de bureau, durant la période de 30 jours qui suit la publication du présent avis.

Le 20 novembre 2004

MANUVIE CANADA LTÉE

Le secrétaire général

MICHAEL NOVAK

LA COMPAGNIE D'ASSURANCE-VIE MANUFACTURERS

Le secrétaire général

CHRISTER AHLVIK

[47-1-o]

PROGRESS RAIL SERVICES CORPORATION

DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on October 22, 2004, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Memorandum of Lease dated as of July 2, 2004, between Railcar Ltd. and Martin Marietta Aggregates.

November 11, 2004

MCCARTHY TÉTRAULT LLP

Solicitors

[47-1-o]

PROGRESS RAIL SERVICES CORPORATION

DÉPÔT DE DOCUMENT

Avis est par la présente donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 22 octobre 2004 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Résumé du contrat de location en date du 2 juillet 2004 entre la Railcar Ltd. et la Martin Marietta Aggregates.

Le 11 novembre 2004

Les conseillers juridiques

MCCARTHY TÉTRAULT s.r.l.

[47-1-o]

ST. PAUL FIRE AND MARINE INSURANCE COMPANY

UNITED STATES FIDELITY AND GUARANTY COMPANY

TRANSFER AND ASSUMPTION AGREEMENT

Notice is hereby given, pursuant to section 587.1 of the *Insurance Companies Act* (Canada), that United States Fidelity and Guaranty Company ("USF&G") and St. Paul Fire and Marine Insurance Company ("Fire and Marine") intend to make an application to the Minister of Finance (Canada) on or after December 20, 2004, for the Minister's approval for USF&G to transfer to Fire and Marine all of its liabilities in Canada and for Fire and Marine to assume such liabilities and obligations.

A copy of the transfer and assumption agreement relating to this transaction will be available for inspection by contracting parties with USF&G under the respective insurance contracts, during regular business hours at the Canadian head offices of Fire and Marine and USF&G each located at 121 King Street W, Suite 1200, Box 93, Toronto, Ontario M5H 3T9, for a period of at least 30 days following the publication of this notice.

Toronto, November 20, 2004

GOWLING LAFLEUR HENDERSON LLP

Solicitors

[47-1-o]

LA COMPAGNIE D'ASSURANCE SAINT PAUL

UNITED STATES FIDELITY AND GUARANTY COMPANY

CONVENTION DE TRANSFERT ET DE PRISE EN CHARGE

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 587.1 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), que la United States Fidelity and Guaranty Company (« USF&G ») et La Compagnie d'Assurance Saint Paul (« Saint Paul ») prévoient déposer une demande auprès du ministre des Finances (Canada), à compter du 20 décembre 2004, pour obtenir l'approbation du ministre permettant à USF&G de transférer à Saint Paul tous ses engagements au Canada et permettant à Saint Paul de prendre en charge tous ces engagements.

Un exemplaire de la présente convention de transfert et de prise en charge visant la présente opération pourra être examiné par les parties contractantes aux termes des polices d'assurance auprès de USF&G, pendant les heures d'ouverture habituelles au siège social au Canada de Saint Paul et de USF&G, les deux étant situés au 121, rue King Ouest, Bureau 1200, Casier postal 93, Toronto (Ontario) M5H 3T9, pour une période d'au moins 30 jours suivant la publication du présent avis.

Toronto, le 20 novembre 2004

Les avocats

GOWLING LAFLEUR HENDERSON s.r.l.

[47-1-o]

ST. PAUL GUARANTEE INSURANCE COMPANY**TRAVELERS CASUALTY AND SURETY COMPANY OF CANADA****LETTERS PATENT OF AMALGAMATION**

Notice is hereby given, pursuant to the provisions of subsection 250(2) of the *Insurance Companies Act* (Canada), that St. Paul Guarantee Insurance Company/Compagnie d'Assurance St. Paul Garantie and Travelers Casualty and Surety Company of Canada, each being a federal insurance company regulated under the *Insurance Companies Act* (Canada), intend to make a joint application to the Minister of Finance of Canada on or after December 13, 2004, for letters patent of amalgamation continuing them as one company under the name of St. Paul Guarantee Insurance Company and, in French, Compagnie d'Assurance St. Paul Garantie, having its head office at Royal Trust Tower, 34th Floor, 77 King Street W, Toronto, Ontario M5K 1K2.

Toronto, November 4, 2004

GOWLING LAFLEUR HENDERSON LLP
Solicitors

[46-4-o]

COMPAGNIE D'ASSURANCE ST. PAUL GARANTIE**TRAVELERS, COMPAGNIE D'ASSURANCE DOMMAGES ET DE CAUTIONNEMENT DU CANADA****LETTRES PATENTES DE FUSION**

Avis est par les présentes donné, conformément aux dispositions du paragraphe 250(2) de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), que la Compagnie d'Assurance St. Paul Garantie/ St. Paul Guarantee Insurance Company et Travelers, Compagnie d'assurance dommages et de cautionnement du Canada, chacune une société d'assurance régie par la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), prévoient déposer une demande conjointe auprès du ministre des Finances du Canada, à compter du 13 décembre 2004, pour des lettres patentes de fusion les regroupant en une seule société sous la dénomination de Compagnie d'Assurance St. Paul Garantie et, en anglais, St. Paul Guarantee Insurance Company dont le siège social sera situé à la Tour Royal Trust, 34^e étage, 77, rue King Ouest, Toronto (Ontario) M5K 1K2.

Toronto, le 4 novembre 2004

Les avocats
GOWLING LAFLEUR HENDERSON s.r.l.

[46-4-o]

UNITED STATES FIDELITY AND GUARANTY COMPANY**RELEASE OF ASSETS**

Notice is hereby given, in accordance with section 651 of the *Insurance Companies Act* (Canada), that United States Fidelity and Guaranty Company ("USF&G") intends to apply to the Office of the Superintendent of Financial Institutions on or after January 1, 2005, for the release of its assets in Canada. The release of assets will occur subsequent to the assumption of all liabilities in Canada of USF&G by St. Paul Fire and Marine Insurance Company, a transaction that is subject to the approval of the Minister of Finance (Canada).

Any party to an insurance contract with USF&G that opposes such release of assets must file notice of such opposition with the Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before January 1, 2005.

Toronto, November 20, 2004

GOWLING LAFLEUR HENDERSON LLP
Solicitors

[47-4-o]

UNITED STATES FIDELITY AND GUARANTY COMPANY**LIBÉRATION D'ACTIF**

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 651 de la *Loi sur les sociétés d'assurance* (Canada), que la United States Fidelity and Guaranty Company (la « USF&G ») prévoit déposer une demande auprès du Bureau du surintendant des institutions financières, le 1^{er} janvier 2005 ou après cette date, pour la libération de son actif au Canada. La libération de l'actif aura lieu après la prise en charge de tous les engagements de la USF&G au Canada par La Compagnie d'Assurance St. Paul, opération qui est assujettie à l'approbation du ministre des Finances (Canada).

Toute partie contractante aux termes d'une police d'assurance auprès de la USF&G qui s'oppose à cette libération de l'actif doit déposer un avis à cet effet au Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 1^{er} janvier 2005.

Toronto, le 20 novembre 2004

Les avocats
GOWLING LAFLEUR HENDERSON s.r.l.

[47-4-o]

YROIS ROBICHAUD AND GERALD BECK**PLANS DEPOSITED**

Yrois Robichaud and Gerald Beck hereby give notice that an application has been made to the Minister of Transport 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, Yrois Robichaud and Gerald Beck have deposited with the Minister of Transport and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Kent, at Richibucto, New Brunswick, under deposit No. 19441709, a description of the site and plans

YROIS ROBICHAUD ET GERALD BECK**DÉPÔT DE PLANS**

Yrois Robichaud et Gerald Beck donnent avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports 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. Yrois Robichaud et Gerald Beck ont, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Kent, à Richibucto (Nouveau-Brunswick), sous le numéro de

for a mollusc culture in suspension in Richibucto Harbour, at Richibucto, on lease No. MS-1134.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, Foot of Parker Street, P.O. Box 1000, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 3Z8. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Bouctouche, November 10, 2004

CATHY BECK

[47-1-o]

dépôt 19441709, une description de l'emplacement et les plans pour une culture de mollusques en suspension dans le havre de Richibucto, à Richibucto, sur le bail MS-1134.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, Rue Parker, Case postale 1000, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 3Z8. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Bouctouche, le 10 novembre 2004

CATHY BECK

[47-1-o]

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

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Canadian Food Inspection Agency		Agence canadienne d'inspection des aliments	
Regulations Amending the Health of Animals Regulations	3299	Règlement modifiant le Règlement sur la santé des animaux.....	3299
Health, Dept. of		Santé, min. de la	
Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1330 — Sibutramine)	3306	Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1330 — sibutramine)	3306
Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1425 — Clopyralid).....	3311	Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1425 — clopyralid).....	3311
Transport, Dept. of		Transports, min. des	
Regulations Amending the Boating Restriction Regulations	3315	Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux	3315
Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and V).....	3321	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et V).....	3321
Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, VI, VII and VIII).....	3337	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, VI, VII et VIII).....	3337
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Expiration Date for Certain Technical Standards Documents).....	3381	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (date de cessation d'effet de certains documents de normes techniques)	3381
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Standards 210.1 and 210.2).....	3385	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (normes 210.1 et 210.2).....	3385
Regulations Amending the Notice of Railway Works Regulations	3394	Règlement modifiant le Règlement sur l'avis de travaux ferroviaires	3394
Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations.....	3397	Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses	3397
Traffic on the Land Side of Airports Regulations	3402	Règlement sur la circulation du côté ville des aéroports	3402

Regulations Amending the Health of Animals Regulations

Statutory authority

Health of Animals Act

Sponsoring agency

Canadian Food Inspection Agency

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

This regulatory amendment package amends the *Health of Animals Regulations* in order to improve the cattle identification program to allow the Canadian Food Inspection Agency (CFIA) to better protect against and respond to outbreaks of animal diseases among livestock, such as Bovine Spongiform Encephalopathy (BSE).

The purpose of the *Health of Animals Act* and Regulations is to prevent the introduction of animal diseases into Canada and to prevent the spread within Canada of diseases of animals that either affect human health or could have a significant economic effect on the Canadian livestock industry.

BSE or “mad cow disease” is a progressive, fatal disease in cattle. It is part of a group of diseases known as transmissible spongiform encephalopathies (TSEs), such as scrapie in sheep, chronic wasting disease in deer and elk and Creutzfeldt-Jakob disease (CJD) in humans. Research on BSE is incomplete, but this disease has been associated with the presence of an abnormal prion protein and, to date, there is no effective treatment or vaccine.

In May 2003, as part of CFIA’s active, targeted surveillance program for BSE, the provincial Government in Alberta tested a cow that had been condemned at slaughter and found not suitable for human consumption. They notified the CFIA that their preliminary findings could not rule out BSE. Further tests were then performed by CFIA’s National Centre for Foreign Animal Disease in Winnipeg and final results were received from the World Reference Laboratory at Weybridge, United Kingdom, on May 20, confirming the presence of BSE. Based on inspection before and after the death of the animal, it was condemned and consequently no meat entered the human food supply.

The CFIA is reviewing its current policies on BSE prevention, surveillance and livestock feeding restrictions with a view to strengthening BSE controls where appropriate. As a result of this review, the following amendments are proposed that will assist traceback efforts and disease eradication activities, thereby strengthening confidence in the safety and quality of Canadian beef products. The proposed enhancements are compatible with the recommendation of the international BSE review panel “for

Règlement modifiant le Règlement sur la santé des animaux

Fondement législatif

Loi sur la santé des animaux

Organisme responsable

Agence canadienne d’inspection des aliments

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

La présente modification du *Règlement sur la santé des animaux* vise à améliorer le programme d’identification du bétail afin de permettre à l’Agence canadienne d’inspection des aliments (ACIA) de mieux se protéger contre l’éclosion de maladies animales comme l’encéphalopathie spongiforme bovine (ESB) chez le bétail, et d’améliorer les interventions connexes.

Les objectifs de la *Loi sur la santé des animaux* (la « Loi ») et du *Règlement sur la santé des animaux* (le « Règlement ») sont d’empêcher l’introduction de maladies animales au Canada et d’empêcher la prolifération au Canada de maladies animales qui peuvent nuire à la santé de la population ou avoir des retombées économiques notables sur l’industrie canadienne de l’élevage.

L’encéphalopathie spongiforme bovine, communément appelée la maladie de la vache folle, est une maladie progressive fatale chez les bovins. Elle fait partie d’un groupe de maladies connu sous le nom d’encéphalopathies spongiformes transmissibles (EST) qui comprend la tremblante chez les moutons, l’encéphalopathie des cervidés chez les cerfs et les wapitis, et la variante de la maladie de Creutzfeldt-Jakob (vMCI) chez les humains. Les recherches sur l’ESB sont incomplètes, mais on a associé cette maladie à la présence d’une protéine prion anormale; à ce jour, il n’existe aucun traitement ni vaccin efficace.

En mai 2003, dans le cadre du programme de surveillance active de l’ESB par l’ACIA, le gouvernement provincial de l’Alberta a testé une vache condamnée à l’abattage et l’a jugée impropre à la consommation humaine. Il a signalé à l’ACIA que ses résultats préliminaires ne pouvaient écarter un diagnostic d’ESB. Le Centre national des maladies animales exotiques de l’ACIA à Winnipeg a alors mené d’autres épreuves. Les résultats finals des analyses du Laboratoire mondial de référence de Weybridge, au Royaume-Uni, qui ont été reçus le 20 mai ont confirmé la présence de l’ESB. L’animal avait été condamné à la suite des examens ante et post-mortem, et aucune viande n’a donc été introduite dans la chaîne alimentaire des humains.

L’ACIA est en train d’examiner ses politiques actuelles sur la prévention de l’ESB, la surveillance et les restrictions concernant l’alimentation des bovins dans le but de renforcer son contrôle de l’ESB selon le besoin. À la suite de l’examen, on a proposé d’apporter les modifications suivantes, qui faciliteront les efforts de traçage et les activités d’éradication des maladies, renforçant ainsi la confiance dans la salubrité et la qualité des produits canadiens du bœuf. Les améliorations proposées concordent avec la

continuous investment, improvement and extension of the cattle identification system, initiated 3 years ago.”

The Canadian Cattle Identification Program is a relatively new program. It was introduced in 2001 through an amendment to the *Health of Animals Regulations* and is applicable to cattle and bison. The program is administered by the Canadian Cattle Identification Agency (CCIA) and involves the individual identification of all animals that move beyond their herds of origin with approved ear tags. In the event of an animal health or food safety problem, the national database provides the CFIA with valuable information so that the traceback investigation can begin in order to rapidly contain and eliminate the problem. The CFIA is also responsible for enforcing the program.

It is proposed to remove a number of the exemptions that currently exist in the Canadian Cattle Identification Program. It will no longer be permitted to move unidentified animals to community pastures, fairs or vet clinics. As well, auction barns would no longer be exempt from the requirement to replace lost tags.

A number of new requirements are proposed to further enhance the program. Tags must be applied so that the national logo and number face forward. The requirement to identify is extended to include deadstock. Approved tagging sites will be required to ensure that all unidentified animals are tagged upon reception, and producers will be required to have made prior arrangements with the tagging site for the identification of their animals if the tags do not accompany the animals.

A number of changes are aimed at improving the information in the database available to CFIA personnel to ensure that traceback activities can be carried out in a timely and efficient manner. The amendment proposes a new requirement on tag distributors to report information on producer tag sales to the database within 24 hours. Where a person wishes to apply a new approved tag to an animal that is already identified, there will be a requirement to report the correlated numbers to the database. As well, it will no longer be permitted to replace an approved tag with another tag for animals destined for the export market.

Alternatives

Do not amend the Regulations

This option would not allow for the enhancement of the existing program and would not take into account the recommendations of the international BSE review panel.

Voluntary codes or requirements

The introduction of voluntary codes is unacceptable since there are no guarantees that the affected industry will comply with voluntary codes. Prior to the implementation of the Canadian Cattle Identification Program in 2001, the industry and the CFIA agreed that the program would need to be mandatory in order to be effective. It is also important to convey a strong message to our trading partners that we are taking all possible measures to address the BSE risk.

recommandation suivante de l'équipe internationale d'experts de l'ESB : « L'enquête actuelle fait ressortir le besoin de maintenir l'investissement dans le système d'identification du bétail lancé il y a trois ans, ainsi que d'améliorer et d'élargir ce système. »

Le Programme canadien d'identification du bétail est un programme relativement nouveau. Il a été lancé en 2001 par modification du *Règlement sur la santé des animaux* et s'applique aux bovins et aux bisons. Le programme est géré par l'Agence canadienne d'identification du bétail (ACIB) et vise l'identification individuelle de tous les animaux, lesquels doivent porter une étiquette d'oreille avant de quitter leur troupeau d'origine. En cas de problèmes zoonosaires ou de problèmes de salubrité des aliments, la base de données nationale fournit à l'ACIA des renseignements utiles qui lui permettent d'amorcer son enquête de retraçage en amont afin de confiner et d'éliminer rapidement le problème. L'ACIA est également responsable de l'exécution du programme.

Nous proposons d'éliminer un certain nombre d'exemptions actuellement prévues par le Programme canadien d'identification du bétail. Dans cette optique, il ne sera plus permis de transporter des animaux non identifiés à des pâturages communautaires, des foires ou des cliniques vétérinaires. De surcroît, les marchés aux enchères ne seront plus exemptés de l'exigence de remplacer les étiquettes perdues.

Nous proposons un certain nombre de nouvelles exigences pour rehausser le programme. Les étiquettes devront être fixées de manière à ce que le logo national et le numéro puissent être lus de l'avant. L'exigence en matière d'identification sera élargie pour inclure les carcasses. Les sites d'étiquetage approuvés devront faire en sorte que tous les animaux non identifiés soient étiquetés à leur arrivée. De plus, les producteurs devront avoir pris des dispositions préalables auprès du site d'étiquetage pour faire identifier leurs animaux qui ne seraient pas accompagnés d'étiquettes.

Un certain nombre de modifications visent à améliorer les renseignements de la base de données auxquels le personnel de l'ACIA a accès afin de s'assurer que les activités de retraçage peuvent être menées à bien de manière efficace et en temps opportun. La modification propose d'exiger dorénavant que les distributeurs d'étiquettes communiquent les renseignements sur les ventes d'étiquettes aux producteurs, en vue de la saisie dans la base de données, dans un délai de 24 heures. Lorsque quelqu'un désire fixer une nouvelle étiquette approuvée à un animal déjà identifié, il devra communiquer les numéros corrélés afin qu'ils soient entrés dans la base de données. De surcroît, il ne sera plus permis de remplacer une étiquette approuvée par une autre étiquette en ce qui concerne les animaux destinés au marché d'exportation.

Solutions envisagées

Ne pas modifier le Règlement

Cette solution ne permettrait pas d'améliorer le programme actuel et ne tiendrait pas compte des recommandations de l'équipe internationale d'examen de l'ESB.

Exigences ou codes facultatifs

L'adoption de codes facultatifs n'est pas acceptable puisque rien ne garantit que l'industrie touchée s'y conformera. Avant l'application du Programme canadien d'identification du bétail en 2001, l'industrie et l'ACIA avaient convenu que le programme devait être obligatoire pour être efficace. Il est également important de transmettre à nos partenaires commerciaux un message qui montre sans l'ombre d'un doute que nous prenons toutes les mesures possibles pour contrer le risque d'ESB.

Amend the *Health of Animals Regulations* (preferred option)

This is the preferred option as it allows for enhancements to be implemented to the national cattle identification (ID) program which will increase the efficiency and the effectiveness of trace-back investigations performed by the CFIA for health or food safety reasons.

One of the key principles in the design and implementation of the Canadian Cattle Identification Program was a recognition of the evolving nature of the program. Meetings occur on a regular basis to discuss the ongoing policy, regulatory and enforcement issues and formulate recommendations. In response to the detection of the single case of BSE in Canada, the Board of Directors for the CCIA and the CFIA have met and discussed the necessary regulatory changes to the identification program. The CCIA supports the regulatory changes contained in this proposal.

Benefits and costs**Benefits**

When the Canadian Cattle Identification Program was implemented in 2001, the Regulatory Impact Analysis Statement included the following statement:

“The Canadian beef industry has become more and more dependent on export markets. More than 50% of our total production is exported. If the Canadian border was ever closed to beef exports by our international trading partners due to an animal disease or food safety issue, it would mean an immediate loss of \$2 billion in annual beef sales, and a potential \$8 billion loss to the Canadian economy as a result of spin-off from related industries.”

The current BSE incident has validated the statement and indeed the total costs will likely be higher. The current BSE incident led to an immediate loss of foreign markets. Exports of beef and live cattle to the United States exceeded \$3.5 billion in 2002.

The need for an effective identification and traceability program to mitigate the risks and effects of a disease or food safety problem is recognized by all.

Furthermore, the implementation of additional regulatory measures will contribute to increased international confidence in the safety of Canadian cattle and beef products. The support of Canadian consumers to the Canadian cattle and beef industry since May 20, 2003, has remained strong.

Costs

This particular amendment adds no significant costs to the industry. With respect to CFIA enforcement costs, the amendment will not increase resource requirements and is expected to increase the effectiveness of enforcement.

Consultation

The proposed amendments are consistent with the recommendations of the international BSE review panel which encouraged enhancements to the cattle ID program. All of the elements of the proposal have been discussed with the CCIA Board of Directors and are approved in principle.

Modifier le *Règlement sur la santé des animaux* (solution privilégiée)

Il s'agit de la solution privilégiée, car elle permet d'améliorer le programme national d'identification du bétail, ce qui relèvera l'efficacité et l'efficience des enquêtes de retraçage menées par l'ACIA pour des motifs sanitaires ou des motifs de salubrité des aliments.

Un des grands principes sous-tendant la conception et la mise en œuvre du Programme canadien d'identification du bétail est la reconnaissance de la nature changeante du programme. Des réunions ont lieu régulièrement pour examiner la politique en vigueur et les questions de réglementation et d'application de la loi, et pour formuler des recommandations. À la suite de la détection du cas unique d'ESB au Canada, le conseil d'administration de l'ACIB et l'ACIA se sont rencontrés pour examiner les modifications réglementaires à apporter au programme d'identification. L'ACIB appuie les modifications de la réglementation prévues dans la proposition.

Avantages et coûts**Avantages**

Lorsque le Programme canadien d'identification du bétail a été mis en œuvre en 2001, le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation comportait l'énoncé suivant :

« L'industrie canadienne du bœuf est devenue de plus en plus dépendante des marchés d'exportation. Plus de 50 pour cent de notre production totale est exportée. S'il advenait que la frontière canadienne soit fermée aux exportations de bœuf par nos partenaires commerciaux internationaux à cause d'un problème de maladie animale ou de salubrité des aliments, il en résulterait une diminution immédiate des ventes de bœuf équivalant à une perte annuelle de deux milliards de dollars et une perte éventuelle de huit milliards de dollars pour l'économie canadienne découlant des pertes secondaires subies par les industries connexes. »

Le cas récent d'ESB a permis de valider l'énoncé, et il est probable que les coûts totaux augmenteront. Le cas actuel d'ESB a entraîné la perte immédiate de marchés étrangers. Les exportations de viande de bœuf et de bovins sur pied aux États-Unis ont dépassé les 3,5 milliards de dollars en 2002.

Tous reconnaissent le besoin d'adopter un programme efficace d'identification et de retraçage afin d'atténuer les risques et les effets d'une maladie ou de problèmes liés à la salubrité des aliments.

De surcroît, la mise en œuvre de mesures additionnelles de réglementation contribuera à relever la confiance de la collectivité internationale dans la salubrité des produits du bœuf et des bovins sur pied du Canada. Les consommateurs canadiens ont maintenu leur appui à l'industrie canadienne de l'élevage et de la production de viande de bœuf depuis le 20 mai 2003.

Coûts

La modification en question n'impose à l'industrie aucun coût sensible. En ce qui concerne les coûts d'application de la réglementation de l'ACIA, la modification ne nécessitera pas de hausse des ressources et devrait accroître l'efficacité à ce chapitre.

Consultations

Les modifications proposées sont conformes aux recommandations de l'équipe internationale d'examen de l'ESB, qui favorise l'apport d'améliorations au programme d'identification du bétail. Tous les éléments de la proposition ont été examinés en compagnie du conseil d'administration de l'ACIB et ont été approuvés en principe.

Compliance and enforcement

A national ID coordinator oversees the enforcement of the program with the support of a team of regional ID coordinators. Over 100 inspectors have been trained to enforce the program. The amendment will not increase resource requirements and is expected to increase the effectiveness of enforcement. It is supported by the national ID coordinator and the team of regional ID coordinators. A training session was held primarily to review the separate sheep identification program but also to review the enhancements to the cattle ID program.

The removal of the exemptions for moving unidentified cattle to community pastures, etc., as well as no longer exempting auction barns from the requirement to replace lost tags or identify non-tagged cattle will simplify, to a certain extent, the work of the inspector. Cattle on the move, other than those heading to an approved tagging site, will need to be identified. A significant enforcement issue for the CCIA, although not related solely to this amendment, is the ability of the inspector to issue an administrative monetary penalty on the spot. CCIA views this as a major enhancement and has requested that the CFIA implement this process to enhance compliance.

Contact

Richard Robinson, Canadian Food Inspection Agency, 59 Camelot Drive, Nepean, Ontario K1A 0Y9, (613) 225-2342 (extension 7002) [telephone], (613) 228-6636 (facsimile).

Respect et exécution

Un coordonnateur national de l'identification surveille l'application du programme avec l'appui d'une équipe de coordonnateurs régionaux de l'identification. Plus de 100 inspecteurs ont reçu une formation pour appliquer le programme. La modification ne fera pas augmenter les besoins en ressources et devrait relever l'efficacité de l'application. Le coordonnateur national de l'identification et l'équipe des coordonnateurs régionaux de l'identification l'appuient. On a tenu une séance de formation qui avait comme objectif principal d'examiner le programme distinct d'identification du mouton, mais on a aussi examiné les améliorations à apporter au programme d'identification du bétail.

L'élimination des exemptions relatives au transport de bovins non identifiés à des pâturages communautaires, entre autres, ainsi que de l'exemption dont bénéficiaient les marchés aux enchères, qui n'avaient pas à remplacer les étiquettes perdues ou à identifier les bovins non étiquetés, simplifiera, dans une certaine mesure, le travail des inspecteurs. Les bovins déplacés vers des lieux autres qu'un site d'étiquetage approuvé devront être identifiés. Un aspect important pour l'ACIB sur le plan de l'application de la réglementation, même s'il n'est pas uniquement du ressort de la présente modification, est la capacité des inspecteurs d'imposer des sanctions administratives pécuniaires sur le champ. L'ACIB est d'avis qu'il s'agit d'une amélioration importante et a demandé à l'ACIA d'adopter ce processus pour relever la conformité.

Personne-ressource

Richard Robinson, Agence canadienne d'inspection des aliments, 59, promenade Camelot, Nepean (Ontario) K1A 0Y9, (613) 225-2342 (poste 7002) [téléphone], (613) 228-6636 (télécopieur).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to subsection 64(1) of the *Health of Animals Act*^a, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Health of Animals Regulations*.

Interested persons may make representations respecting 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 Richard Robinson, Chief, Livestock Identification and Legislation, Canadian Food Inspection Agency, 59 Camelot Drive, Ottawa, Ontario, K1A 0Y9 (Tel.: (613) 221-7002; Fax: (613) 228-6636; E-mail: rrobinson@inspection.gc.ca).

Ottawa, November 15, 2004

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

**REGULATIONS AMENDING THE
HEALTH OF ANIMALS REGULATIONS**

AMENDMENTS

1. Section 172 of the *Health of Animals Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

^a S.C. 1993, c. 34

¹ C.R.C., c. 296; SOR/91-525

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 64(1) de la *Loi sur la santé des animaux*^a, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la santé des animaux*, 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 *Gazette du Canada*, Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Richard Robinson, Chef, Identification du bétail et réglementation, Agence canadienne d'inspection des aliments, 59, promenade Camelot, Ottawa (Ontario) K1A 0Y9 (Tél.: (613) 221-7002; Téléc.: (613) 228-6636; courriel: rrobinson@inspection.gc.ca).

Ottawa, le 15 novembre 2004

La greffière adjointe du Conseil privé
EILEEN BOYD

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE
RÈGLEMENT SUR LA SANTÉ DES ANIMAUX**

MODIFICATIONS

1. L'article 172 du *Règlement sur la santé des animaux*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

^a L.C. 1993, ch. 34

¹ C.R.C., ch. 296; DORS/91-525

“distributor” means an individual, a partnership, a corporation, a cooperative, an association or an organization that sells or distributes approved tags. (*distributeur*)

“organization that manages an animal identification system” means an individual, a partnership, a corporation, a cooperative, an association or an organization that is authorized by provincial legislation to manage an animal identification system. (*organisme de gestion d’un système d’identification des animaux*)

2. The Regulations are amended by adding the following after section 174:

Reporting Requirement

174.1 A distributor, or an organization that manages an animal identification system, that sells or distributes approved tags shall, within 24 hours after selling or distributing them, report the following information in respect of those approved tags to the administrator:

- (a) the name and address of the person to whom they were sold or distributed;
- (b) the date they were sold or distributed;
- (c) their unique identification numbers; and
- (d) the total number that were sold or distributed.

3. (1) Subsection 175(1) of the Regulations is replaced by the following:

175. (1) Except as otherwise provided in this Part, every person who owns or has the possession, care or control of an animal or a carcass of an animal shall ensure that it is identified by an approved tag that is applied to it before it is moved from its farm of origin.

(2) Subsection 175(2) of the Regulations is replaced by the following:

(1.2) Every person who owns or has the possession, care or control of an animal or a carcass of an animal shall ensure that the approved tag that is applied to it is applied to its ear with the logo and number facing forward.

(2) Except as otherwise provided in this Part, every person who owns or has the possession, care or control of an animal or a carcass of an animal shall ensure that it bears the approved tag referred to in subsection (1) at all times after it is moved from its farm of origin.

4. Sections 176 and 177 of the Regulations are replaced by the following:

176. Subject to section 183, no person shall move, or cause the movement of, an animal or the carcass of an animal from its farm of origin or from any other farm or ranch unless it bears an approved tag issued under subsection 174(1) to the operator of the farm or ranch where the approved tag was applied to it.

177. (1) Subject to section 183 and subsection 184(2), no person shall transport, or cause the transportation of, an animal or the carcass of an animal that does not bear an approved tag.

(2) Subject to section 183 and subsection 184(2), no person shall receive, or cause the reception of, an animal or the carcass of an animal that does not bear an approved tag.

« distributeur » Personne morale ou physique, société de personnes, coopérative, association ou organisme qui vend ou distribue des étiquettes approuvées. (*distributeur*)

« organisme de gestion d’un système d’identification des animaux » Personne morale ou physique, société de personnes, coopérative, association ou organisme qui gère, en vertu d’une loi provinciale, un système d’identification des animaux. (*organization that manages an animal identification system*)

2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 174, de ce qui suit :

Renseignements

174.1 Le distributeur ou l’organisme de gestion d’un système d’identification des animaux qui vend ou distribue des étiquettes approuvées communique à l’administrateur, dans les vingt-quatre heures suivant la vente ou la distribution, les renseignements suivants :

- a) le nom et l’adresse de la personne à qui les étiquettes approuvées ont été vendues ou distribuées;
- b) la date de la vente ou de la distribution;
- c) les numéros d’identification uniques des étiquettes approuvées vendues ou distribuées;
- d) le nombre total d’étiquettes approuvées vendues ou distribuées.

3. (1) Le paragraphe 175(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

175. (1) Sauf disposition contraire de la présente partie, quiconque est propriétaire d’un animal ou d’une carcasse d’animal ou en a la possession, la responsabilité ou la charge des soins veille à ce que l’animal ou la carcasse d’animal soit identifié à l’aide d’une étiquette approuvée apposée avant que l’animal ou la carcasse d’animal n’ait été retiré de sa ferme d’origine.

(2) Le paragraphe 175(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(1.2) Quiconque est propriétaire d’un animal ou d’une carcasse d’animal ou en a la possession, la responsabilité ou la charge des soins veille à ce qu’une étiquette approuvée soit apposée à l’oreille de l’animal ou de la carcasse d’animal et à ce que le logo et le numéro soient visibles à l’avant.

(2) Sauf disposition contraire de la présente partie, quiconque est propriétaire d’un animal ou d’une carcasse d’animal ou en a la possession, la responsabilité ou la charge des soins veille à ce que l’animal ou la carcasse d’animal porte en tout temps l’étiquette approuvée visée au paragraphe (1) après que l’animal ou la carcasse d’animal a été retiré de sa ferme d’origine.

4. Les articles 176 et 177 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

176. Sous réserve de l’article 183, nul ne peut retirer ou faire retirer un animal ou une carcasse d’animal de sa ferme d’origine ou d’une ferme ou d’un ranch autre que sa ferme d’origine, à moins que l’animal ou la carcasse d’animal ne porte une étiquette approuvée, délivrée aux termes du paragraphe 174(1) à l’exploitant de la ferme ou du ranch où l’étiquette approuvée a été apposée sur l’animal ou la carcasse d’animal.

177. (1) Sous réserve de l’article 183 et du paragraphe 184(2), nul ne peut transporter ou faire transporter un animal ou une carcasse d’animal qui ne porte pas une étiquette approuvée.

(2) Sous réserve de l’article 183 et du paragraphe 184(2), nul ne peut réceptionner ou faire réceptionner un animal ou une carcasse d’animal qui ne porte pas une étiquette approuvée.

5. Section 179 of the Regulations is replaced by the following:

179. Except as authorized under paragraph 186(1)(a) or 187(1)(a), no person shall remove, or cause the removal of, an approved tag from an animal or the carcass of an animal.

6. Section 181 of the Regulations is replaced by the following:

181. No person shall alter an approved tag to change its tamper-proof nature or its identification number or to make the identification number unreadable.

7. The heading before section 183 of the Regulations is replaced by the following:

Tagging Site

8. (1) Paragraph 183(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) the operator of the farm of origin supplies, along with the bison or bovine, the approved tag issued to that operator under subsection 174(1), or a prior arrangement has been made by the operator of the farm of origin with the person who manages the tagging site to have approved tags applied at that site;

(2) Subsection 183(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) The person who manages a tagging site shall tag all bison or bovines brought to the site that do not already bear an approved tag.

(3) Subsection 183(4) of the Regulations is repealed.

(4) Subsection 183(6) of the Regulations is repealed.

(5) Subsections 183(7) and (8) of the Regulations are replaced by the following:

(7) An order issued under subsection (5) is effective for the period specified in the order.

(8) A person who receives an order under subsection (5) must comply with it.

(6) The portion of subsection 183(9) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(9) The Minister shall not issue an order to a person under subsection (5) unless

(7) Subsection 183(10) of the Regulations is replaced by the following:

(10) The Minister shall have the notice published in a newspaper of general circulation in the community where the site referred to in subsection (1) is located.

9. The heading before section 184 of the Regulations is replaced by the following:

*Loss of an Approved Tag or Application
of a New Approved Tag*

10. (1) Subsections 184(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:

184. (1) Subject to subsections (2) and (3), if an animal does not bear an approved tag or loses its approved tag, the person who owns or has the possession, care or control of the animal shall immediately apply a new approved tag to it.

(2) Subject to subsection (3), an animal that loses its approved tag while being transported may continue to be transported until it

5. L'article 179 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

179. Sauf dans les cas prévus aux alinéas 186(1)a) et 187(1)a), nul ne peut enlever ou faire enlever une étiquette approuvée d'un animal ou d'une carcasse d'animal.

6. L'article 181 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

181. Nul ne peut modifier une étiquette approuvée de façon à en altérer le caractère inviolable ou le numéro d'identification ou à rendre ce dernier illisible.

7. L'intertitre précédant l'article 183 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Installation d'étiquetage

8. (1) L'alinéa 183(1)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) l'exploitant de la ferme d'origine transmet, avec le bison ou le bovin déplacé, l'étiquette approuvée qui lui a été délivrée aux termes du paragraphe 174(1) ou a pris des dispositions auprès de la personne chargée de la gestion de l'installation d'étiquetage pour que les étiquettes approuvées soient apposées sur les lieux de l'installation;

(2) Le paragraphe 183(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) La personne chargée de la gestion d'une installation d'étiquetage appose une étiquette approuvée sur tous les bisons et les bovins qui y sont transportés et qui n'en portent pas déjà une.

(3) Le paragraphe 183(4) du même règlement est abrogé.

(4) Le paragraphe 183(6) du même règlement est abrogé.

(5) Les paragraphes 183(7) et (8) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(7) L'ordre donné en vertu du paragraphe (5) reste en vigueur durant la période qui y est indiquée.

(8) Toute personne qui reçoit un ordre en vertu du paragraphe (5) doit s'y conformer.

(6) Le passage du paragraphe 183(9) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(9) Le ministre ne donne un ordre en vertu du paragraphe (5) que si les conditions suivantes sont réunies :

(7) Le paragraphe 183(10) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(10) Le ministre fait publier l'avis dans une publication à grand tirage de la localité où est située l'installation visée au paragraphe (1).

9. L'intertitre précédant l'article 184 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

*Perte de l'étiquette approuvée et apposition
de la nouvelle étiquette approuvée*

10. (1) Les paragraphes 184(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

184. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), si un animal perd son étiquette approuvée ou n'en porte pas, toute personne qui en est le propriétaire ou qui en a la possession, la responsabilité ou la charge des soins lui en appose immédiatement une nouvelle.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), l'animal qui perd son étiquette approuvée au cours du transport peut continuer à être

reaches the next place where it is to be unloaded, and it may be received at that place only if a new approved tag is applied to the animal immediately after it is received there.

(2) Section 184 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(4) An organization that manages an animal identification system shall, if it receives the information referred to in paragraph (3)(b), report the information to the administrator within 30 days after receiving it.

11. (1) The portion of subsection 185(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

185. (1) Every person who applies, or causes the application of, a new approved tag to an animal or to the carcass of an animal that does not bear an approved tag or has lost its approved tag shall keep a record of

(2) Section 185 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(3) Every person who applies, or causes the application of, a new approved tag to an animal or to the carcass of an animal that already bears an approved tag shall, within 30 days after the new approved tag is applied, report to the administrator the number of the new approved tag as well as the number of the existing approved tag.

(4) An organization that manages an animal identification system shall, if it receives the information referred to in subsection (3), report the information to the administrator within 30 days after receiving it.

12. Section 186 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(4) An organization that manages an animal identification system shall, if it receives the information referred to in paragraph (1)(b), report the information to the administrator within 30 days after receiving it.

(5) For the purposes of this section, “abattoir” includes a mobile abattoir.

13. (1) The portion of subsection 187(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

187. (1) Every person, including a renderer, a dead stock operator, a post-mortem laboratory official or a veterinarian, who disposes of the carcass of an animal bearing an approved tag

(2) Section 187 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(3) An organization that manages an animal identification system shall, if it receives the information referred to in paragraph (1)(b) or (2)(a), report the information to the administrator within 30 days after receiving it.

14. Section 188 of the Regulations is replaced by the following:

188. Every person who exports a bison or a bovine shall ensure that the number of the animal’s approved tag is reported to the administrator within 30 days after the exportation.

COMING INTO FORCE

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

[47-1-o]

transporté jusqu’au point de déchargement suivant et peut être réceptionné à cet endroit, seulement si une nouvelle étiquette approuvée lui est apposée dès sa réception.

(2) L’article 184 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(4) L’organisme de gestion d’un système d’identification des animaux qui reçoit des renseignements visés à l’alinéa (3)b) les communique à l’administrateur dans les trente jours suivant leur réception.

11. (1) Le passage du paragraphe 185(1) du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

185. (1) Quiconque appose ou fait apposer une nouvelle étiquette approuvée sur un animal ou une carcasse d’animal qui a perdu son étiquette approuvée ou qui ne porte pas d’étiquette approuvée tient un registre contenant les renseignements suivants :

(2) L’article 185 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) Quiconque appose ou fait apposer une nouvelle étiquette approuvée sur un animal ou une carcasse d’animal qui porte déjà une étiquette approuvée communique à l’administrateur, dans les trente jours suivant l’apposition, le numéro de la nouvelle étiquette approuvée de même que le numéro de l’étiquette que l’animal ou la carcasse d’animal porte déjà.

(4) L’organisme de gestion d’un système d’identification des animaux qui reçoit des renseignements visés au paragraphe (3) les communique à l’administrateur dans les trente jours suivant leur réception.

12. L’article 186 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(4) L’organisme de gestion d’un système d’identification des animaux qui reçoit des renseignements visés à l’alinéa (1)b) les communique à l’administrateur dans les trente jours suivant leur réception.

(5) Pour l’application du présent article, « abattoir » s’entend notamment d’un abattoir mobile.

13. (1) Le passage du paragraphe 187(1) du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

187. (1) Quiconque, y compris l’exploitant d’une entreprise d’équarrissage, le représentant d’un laboratoire d’examen *post mortem* et un vétérinaire, dispose d’une carcasse portant une étiquette approuvée :

(2) L’article 187 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) L’organisme de gestion d’un système d’identification des animaux qui reçoit des renseignements visés aux alinéas (1)b) ou (2)a) les communique à l’administrateur dans les trente jours suivant leur réception.

14. L’article 188 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

188. Quiconque exporte un bison ou un bovin veille à ce que le numéro de l’étiquette approuvée soit communiqué à l’administrateur dans les trente jours suivant l’exportation.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[47-1-o]

Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1330 — Sibutramine)

Statutory authority

Food and Drugs Act

Sponsoring department

Department of Health

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The Therapeutic Products Directorate (TPD) of Health Canada proposes to update Schedule F to the *Food and Drug Regulations* of the *Food and Drugs Act* by adding the medicinal ingredient sibutramine and its salts to Part I of Schedule F.

Schedule F is a list of medicinal ingredients, the sale of which are controlled specifically under sections C.01.041 to C.01.049 of the Regulations. Part I of Schedule F lists medicinal ingredients that, when contained in a drug, are sold on prescription for both human and veterinary use. The review and introduction of new drugs onto the Canadian market require periodic revisions to Schedule F.

Part G of the Regulations defines and provides an appropriate level of control for controlled drugs, which are drugs that have a significant abuse potential. These Regulations require dealers to be licensed in order to produce, manufacture, distribute, import and export these drugs. Licensed dealers must meet security requirements and obtain permits to import and export controlled drugs. These Regulations restrict the distribution activities of pharmacists, hospitals and practitioners and outline the records which must be kept for these drugs. The Schedule to Part G is a list of controlled drugs.

The *Controlled Drugs and Substances Act* (CDSA) limits the possession, import, export, production, distribution and sale of narcotics, controlled drugs, targeted substances and precursor chemicals that can result in harm when distributed or used without controls. The CDSA specifies restrictions and offences that apply to drugs that are subject to abuse and illicit activity. These more stringent limits to access help to prevent the diversion of these substances for illegal purposes. The CDSA includes six schedules, each having different levels of restriction on and consequences for possession. Controlled drugs are usually listed on Schedule III or IV.

Sibutramine is an anorexiant/antiobesity drug. It is recommended for use in combination with a weight management program to aid weight loss in obese patients with an initial body mass index (BMI) of 30 kg/m² or higher. It is also recommended for use in obese patients with an initial BMI of 27 kg/m² or higher

Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1330 — sibutramine)

Fondement législatif

Loi sur les aliments et drogues

Ministère responsable

Ministère de la Santé

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

La Direction des produits thérapeutiques (DPT) de Santé Canada projette de mettre à jour l'annexe F du *Règlement sur les aliments et drogues* de la *Loi sur les aliments et drogues* par l'ajout de la sibutramine et ses sels, un ingrédient médicinal, à la partie I de l'annexe F.

L'annexe F contient une liste d'ingrédients médicinaux dont la vente est contrôlée plus particulièrement en vertu des articles C.01.041 à C.01.049 du Règlement. À la partie I de l'annexe F figure une liste des ingrédients médicinaux destinés à l'usage humain et à l'usage vétérinaire qui sont vendus sur ordonnance lorsqu'ils sont contenus dans une drogue. En raison de l'examen de nouvelles drogues et de leur introduction sur le marché canadien, il faut réviser régulièrement l'annexe F.

La partie G du Règlement définit les drogues contrôlées et établit le niveau de contrôle qui leur convient, en raison de la possibilité d'intoxication élevée qu'elles présentent. Selon les dispositions du Règlement, les distributeurs doivent posséder un permis pour produire, fabriquer, distribuer, importer et exporter ces drogues. Les distributeurs autorisés doivent respecter les exigences relatives à la sécurité et obtenir un permis afin d'importer et d'exporter des drogues contrôlées. En vertu du Règlement, il est interdit de distribuer ces drogues à des personnes autres qu'un pharmacien, un employé d'hôpital ou un praticien, et on doit tenir des dossiers en ce qui les concerne. L'annexe de la partie G est la liste des drogues contrôlées.

La *Loi réglementant certaines drogues et autres substances* limite la possession, l'importation, l'exportation, la production, la distribution et la vente de narcotics, de drogues contrôlées, de substances ciblées et de produits chimiques précurseurs qui risquent de causer un préjudice si la distribution et l'utilisation ne sont pas contrôlées. La Loi stipule les restrictions et les infractions relatives aux drogues qui font l'objet d'abus ou de pratiques illicites. Ces limitations strictes contribueront à prévenir le détournement de ces substances à des fins illicites. La Loi comprend six annexes, et chacune d'elles correspond à un niveau différent de restriction et de conséquence par suite de possession. Les drogues contrôlées figurent habituellement à l'annexe III ou IV.

La sibutramine est une drogue anorexigène et une drogue contre l'obésité. L'usage de la sibutramine est recommandé dans le cadre d'un programme global de gestion du poids afin de favoriser la perte de poids chez les patients obèses dont l'indice de masse corporelle (IMC) est de 30 kg/m² ou plus. Son usage est

who have other risk factors (e.g. controlled hypertension, type 2 diabetes, excessive fat in the abdominal area).

The proposal to add sibutramine to Schedule F was first communicated to stakeholders as part of a list of medicinal ingredients in Schedule 1286. Responses from stakeholders included a proposal to add sibutramine to the Schedule to Part G instead of to Schedule F of the Regulations. No comments were received regarding the other 17 medicinal ingredients being proposed for addition to Schedule F. In order to allow the addition of these 17 medicinal ingredients to Schedule F to proceed without further delay, sibutramine was removed from Schedule 1286. Stakeholders were informed of this change in a letter dated May 5, 2002.

Alternatives

The options outlined below were considered in the development of this proposal.

Option 1 — Add sibutramine to Schedule F

On behalf of the Health Products and Food Branch, the Drug Schedule Status Subcommittee reviews the status of chemical entities proposed for marketing as medicinal ingredients in drug products. A decision regarding the necessity for prescription versus non-prescription status was made for the medicinal ingredient in this proposed amendment on the basis of established and publicly available criteria to determine whether this level of control over the sale of the drug is appropriate. These criteria include, but are not limited to, concerns related to toxicity, pharmacologic properties and therapeutic applications. The policy on "Factors for Listing Drugs in Schedule F" is available on the TPD Web site at http://www.hc-sc.gc.ca/hpfb-dgpsa/tpd-dpt/listschf_e.html

Considerations

- Sibutramine is considered to meet the criteria of Schedule F factors.
- Sibutramine has been registered as a prescription drug in 14 European Union countries.

Option 2 — Add sibutramine to the Schedule to Part G (Controlled Drugs)

During the consultation process, 11 stakeholders objected to Schedule F status for sibutramine because they believe that patients could abuse the weight-loss drug. These stakeholders made reference to a single research report studying the abuse potential of sibutramine and indicated support for this drug to be listed on the Schedule to Part G. The concerns expressed by these respondents included the abuse liability, dependency potential and lack of safety data from post-market use of sibutramine.

Part G of the *Food and Drug Regulations* (Part G of the Regulations) regulates the possession, sale and distribution of substances commonly referred to as Controlled Drugs.

Drugs listed in Part I of the Schedule to Part G include amphetamines, certain barbiturates and other psychoactive substances. These substances have a significant abuse potential.

aussi recommandé pour les patients obèses dont l'IMC est de 27 kg/m² ou plus et qui présentent d'autres facteurs de risque (par exemple, l'hypertension contrôlée, le diabète de type 2 ou du gras excessif dans la région abdominale).

La proposition visant à ajouter la sibutramine à l'annexe F a été présentée d'abord aux intervenants dans le cadre de l'examen d'une liste d'ingrédients médicinaux visés par l'annexe 1286. Dans leurs observations, les intervenants suggéraient, entre autres, d'inscrire la sibutramine à l'annexe de la partie G plutôt qu'à l'annexe F du Règlement. Comme aucun commentaire n'a été reçu en ce qui concerne les 17 autres ingrédients médicinaux que l'on proposait d'ajouter à l'annexe F, la sibutramine a été supprimée de l'annexe 1286, afin de permettre que l'ajout de ces 17 autres ingrédients médicinaux puisse se faire sans autre délai. Les intervenants ont été informés de cette modification dans une lettre datée du 5 mai 2002.

Solutions envisagées

Lors de l'élaboration de cette proposition, les options décrites ci-dessous ont été envisagées.

Option 1 — Ajout de la sibutramine à l'annexe F

Au nom de la Direction des produits de santé et des aliments, le Sous-comité de la Direction des produits thérapeutiques chargé d'examiner le statut des drogues se penche sur le statut des entités chimiques dont la commercialisation est envisagée comme ingrédients médicinaux dans les produits pharmaceutiques. Ainsi, pour l'ingrédient médicinal faisant l'objet de la présente modification, il a été déterminé s'il y avait lieu d'exiger ou non une ordonnance en se fondant sur des critères établis et publics parmi lesquels on compte les risques de toxicité, les propriétés pharmacologiques et les applications thérapeutiques. La politique de la DPT concernant les « Facteurs dont il faut tenir compte en vue de l'inscription à l'annexe F » est disponible sur le site Web de la DPT, à l'adresse suivante : http://www.hc-sc.gc.ca/hpfb-dgpsa/tpd-dpt/listschf_f.html

Facteurs dont il faut tenir compte

- Il a été jugé que la sibutramine répondait aux critères des facteurs établis à l'annexe F.
- La sibutramine a été enregistrée comme drogue d'ordonnance dans 14 pays de l'Union européenne.

Option 2 — Ajout de la sibutramine à l'annexe de la partie G (drogues contrôlées)

Lors du processus de consultation, 11 intervenants se sont opposés à inscrire la sibutramine à l'annexe F parce qu'ils croient que les patients pourraient abuser de cette drogue amaigrissante. Ces intervenants se référaient à un seul rapport de recherche montrant la possibilité d'une intoxication à la sibutramine, ce qui penchait en faveur d'un statut visé par l'annexe de la partie G. Ces répondants disaient craindre entre autres la tendance à l'abus, la possibilité d'une dépendance et le manque de données sécuritaires sur l'utilisation de la sibutramine après sa mise sur le marché.

La partie G du *Règlement sur les aliments et drogues* (partie G du Règlement) régleme la possession, la vente et la distribution de substances généralement désignées sous le nom de drogues contrôlées.

Les drogues énumérées à la partie I de l'annexe de la partie G comprennent les amphétamines, certains barbituriques et d'autres substances psychoactives. Ces substances présentent une possibilité d'intoxication non négligeable.

Presently, sibutramine is a controlled drug in the United States and Greece; however, its status in those countries is still under discussion. In November 1997, the U.S. Food and Drug Administration (FDA) approved sibutramine as a prescription drug for the management of obesity. Based on the FDA's recommendation, in February 1998, the Drug Enforcement Administration (DEA) scheduled sibutramine, including its salts and isomers, as a controlled substance. This decision was based on certain chemical properties which may have made sibutramine open to possible experimental or recreational use. The manufacturer agreed to conduct an extensive post-marketing surveillance programme to monitor potential abuse of sibutramine in the United States, and the findings have detected no evidence of sibutramine abuse.

As a result, the manufacturer submitted a petition to the U.S. DEA to decontrol sibutramine in February 2000. A decision is pending. However, based on the studies supporting the lack of abuse potential of sibutramine, it is probable that this substance will be descheduled in the United States.

Considerations

- A review of sibutramine has shown that it does not have the abusive tendencies that would warrant it being placed on a controlled drug schedule.
- The Office of Controlled Substances (OCS) of the Healthy Environments and Consumer Safety Branch (HECSB) concurs with the recommendation to add sibutramine to Schedule F.
- Addition of sibutramine to Part I of the Schedule to Part G (Controlled Drugs) of the *Food and Drug Regulations* would cause this substance to be regulated similarly to substances of known abuse potential. All importation, exportation, manufacture and distribution would be controlled through a system of licensing, permits, mandatory record-keeping and security.

Option 2 is not recommended for this drug. The licensing, security and record-keeping burden for distributors, pharmacies and hospitals are not warranted for a drug with such a low abuse potential.

Based on the analysis described above, option 1 was chosen. Health Canada is recommending that sibutramine be placed on Part I of Schedule F.

This recommended degree of regulatory control coincides with the risk factors associated with this substance. Advice from a medical practitioner is necessary to ensure that consumers receive adequate risk/benefit information before taking the medication.

Any alternatives to the degree of regulatory control recommended in this regulatory initiative would need to be established through additional scientific information and clinical experience.

Benefits and costs

The amendment would impact on the following sectors:

Public

Prescription access to the drugs affected by the proposed amendment would benefit Canadians by decreasing the opportunities for improper use, and by ensuring professional guidance and care.

Actuellement, la sibutramine est une drogue contrôlée aux États-Unis et en Grèce, mais son statut dans ces pays est encore à l'étude. En novembre 1997, la Food and Drug Administration (FDA) des États-Unis a approuvé que la sibutramine soit une drogue destinée à traiter l'obésité vendue sur ordonnance. En fonction de la recommandation présentée par la FDA, en février 1998, la Drug Enforcement Administration (DEA) a classé la sibutramine et ses sels et isomères comme substances contrôlées. Cette décision se fondait sur certaines propriétés chimiques qui auraient pu rendre possible l'usage expérimental ou récréatif de la sibutramine. Le fabricant a accepté de mettre en œuvre un programme intensif de pharmacovigilance afin de superviser les intoxications éventuelles à la sibutramine aux États-Unis, et les résultats n'ont pas montré d'intoxication à la sibutramine.

Par conséquent, en février 2000 le fabricant a présenté une pétition à la DEA des États-Unis afin que les mesures de contrôle touchant la sibutramine soient supprimées. Une décision est en instance. Cependant, d'après les études qui tendent à montrer l'absence de risque d'intoxication à la sibutramine, il est prévu qu'une décision favorable soit rendue quant à la déréglementation de cette substance aux États-Unis.

Facteurs dont il faut tenir compte

- L'étude au sujet de la sibutramine a indiqué qu'elle ne présentait pas les propriétés intoxicantes qui justifieraient de l'inscrire à l'annexe des drogues contrôlées.
- Le Bureau des substances contrôlées de la Direction générale de santé environnementale et sécurité des consommateurs a indiqué qu'il est d'accord avec la recommandation d'ajouter la sibutramine à l'annexe F.
- L'ajout de la sibutramine à la partie I de l'annexe de la partie G (drogues contrôlées) du *Règlement sur les aliments et drogues* entraînerait une réglementation de cette substance semblable à celle qui régit les substances présentant un risque d'intoxication connu. L'importation, l'exportation, la fabrication et la distribution de la sibutramine seraient contrôlées par le truchement d'un système d'octroi de licences, de permis, de tenue obligatoire de dossiers et de sécurité.

On n'a pas recommandé l'option 2 en ce qui concerne cette drogue. Le fardeau lié à l'octroi de licences, à la sécurité et à la tenue de dossiers qui incomberait aux distributeurs, aux pharmaciens et aux employés des hôpitaux n'est pas justifié dans le cas d'une drogue qui présente un risque d'intoxication aussi faible.

En fonction de l'analyse ci-dessus, on a retenu l'option 1. Santé Canada recommande que la sibutramine soit inscrite à la partie I de l'annexe F.

Le degré de contrôle réglementaire recommandé correspond aux facteurs de risque liés à cette substance. Le consommateur devrait bénéficier des conseils d'un médecin pour être bien informé des risques et des avantages avant de prendre la drogue.

Toute solution de rechange sur le plan du degré de contrôle réglementaire recommandé dans le présent projet de réglementation devrait être justifiée par la production d'autres renseignements scientifiques et par de nouvelles études cliniques.

Avantages et coûts

La présente modification influencerait sur les secteurs suivants :

Le public

L'accès sur ordonnance aux drogues visées par la modification proposée sera avantageux pour la population canadienne, car les risques d'usage inadéquat diminueront, et les utilisateurs seront conseillés et suivis par des professionnels.

Health insurance plans

This drug, when assigned prescription status, may be covered by both provincial and private health care plans.

Provincial health care services

The provinces may incur costs to cover physicians fees for services. However, the guidance and care provided by the physicians would reduce the need for health care services that may result from improper use of the drugs. The overall additional costs for health care services should therefore be minimal.

Consultation

The manufacturer affected by this proposed amendment was informed of the intent to recommend sibutramine for inclusion on Part I of Schedule F at the time of market authorization of the drug.

The initial proposal to add sibutramine to Part I of Schedule F was included as part of a group of medicinal ingredients in Schedule 1286. A Letter to Stakeholders regarding Schedule 1286 dated September 19, 2001, was provided by electronic mail to the Pharmaceutical Issues Committee, deans of pharmacy, registrars of medicine, registrars of pharmacy, provincial deputy ministers of health, and health and trade associations, with a 30-day comment period. This initiative was also posted on the Therapeutic Products Directorate Web site.

Comments were received from 11 stakeholders. All 11 respondents objected to the addition of sibutramine to Schedule F. These comments are addressed in the discussion above.

A 75-day comment period will be provided upon republication in the *Canada Gazette*, Part I.

Compliance and enforcement

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

Contact

Catherine Cuerrier, Policy Division, Bureau of Policy, Therapeutic Products Directorate, Health Canada, Holland Cross, Tower B, 2nd Floor, 1600 Scott Street, Address Locator 3102C5, Ottawa, Ontario K1A 1B6, (613) 952-7316 (telephone), (613) 941-6458 (facsimile), catherine_cuerrier@hc-sc.gc.ca (electronic mail).

Régimes d'assurance-santé

Dans la mesure où cette drogue aura le statut de produit vendu sur ordonnance, elle pourra être remboursée en vertu des régimes d'assurance-maladie provinciaux et privés.

Services de soins de santé provinciaux

Les services des médecins peuvent entraîner des frais pour les provinces, mais les conseils et les soins dispensés par ces professionnels de la santé devraient se traduire par une baisse de la demande de services de soins de santé en raison de l'utilisation inadéquate de ces drogues. Ainsi, dans l'ensemble, l'augmentation du coût des services de soins de santé entraînée par cette mesure devrait être minime.

Consultations

Le fabricant visé par la présente modification a été informé de l'intention de recommander l'inscription de la sibutramine à la partie I de l'annexe F au moment où la mise sur le marché de cette drogue a été autorisée.

On avait d'abord envisagé l'ajout de la sibutramine à la partie I de l'annexe F au moment où elle faisait partie d'un groupe d'ingrédients médicamenteux visés par l'annexe 1286. En date du 19 septembre 2001, une lettre a été envoyée aux intervenants concernant cette annexe par courrier électronique au Comité des questions pharmaceutiques, aux directeurs des études en pharmacie, aux registraires des facultés de médecine et de pharmacie, aux sous-ministres provinciaux de la santé et aux associations professionnelles de la santé, et une période de trente jours a été prévue pour la présentation des commentaires. Cette initiative a également été diffusée dans le site Web de la Direction des produits thérapeutiques.

Des commentaires ont été reçus de 11 intervenants qui s'opposaient tous à l'ajout de la sibutramine à l'annexe F. Ces commentaires sont examinés ci-dessus.

Une période de 75 jours sera allouée pour les commentaires au moment de la publication préalable dans la partie I de la *Gazette du Canada*.

Respect et exécution

Cette modification ne changerait rien aux mécanismes d'application actuellement en place en vertu de la *Loi sur les aliments et drogues* et de son règlement appliqués par le Bureau d'inspection de la Direction générale des produits de santé et des aliments.

Personne-ressource

Catherine Cuerrier, Division de la politique, Bureau de la politique, Direction des produits thérapeutiques, Santé Canada, Holland Cross, Tour B, 2^e étage, 1600, rue Scott, Indice de l'adresse 3102C5, Ottawa (Ontario) K1A 1B6, (613) 952-7316 (téléphone), (613) 941-6458 (télécopieur), catherine_cuerrier@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 Food and Drug Regulations (1330 — Sibutramine)*.

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

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 aliments et drogues (1330 — Sibutramine)*, ci-après.

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

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 Alexandra Bray, Therapeutic Products Directorate, Department of Health, Address Locator 3102C5, 1600 Scott Street, 2nd Floor, Tower B, Ottawa, Ontario K1A 1B6 (Fax: (613) 941-6458; E-mail: alexandra_bray@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, November 15, 2004

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE FOOD AND DRUG REGULATIONS (1330 — SIBUTRAMINE)

AMENDMENT

1. Part I of Schedule F to the *Food and Drug Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

Sibutramine and its salts
Sibutramine et ses sels

COMING INTO FORCE

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

[47-1-o]

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 Alexandra Bray, Direction des produits thérapeutiques, ministère de la Santé, indice d'adresse 3102C5, 1600, rue Scott, 2^e étage, Tour B, Ottawa (Ontario) K1A 1B6 (téléc. : (613) 941-6458; courriel : alexandra_bray@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 15 novembre 2004

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES ALIMENTS ET DROGUES (1330 — SIBUTRAMINE)

MODIFICATION

1. La partie I de l'annexe F du *Règlement sur les aliments et drogues*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Sibutramine et ses sels
Sibutramine and its salts

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[47-1-o]

¹ C.R.C., c. 870

¹ C.R.C., ch. 870

Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1425 — Clopyralid)

Statutory authority

Food and Drugs Act

Sponsoring department

Department of Health

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Clopyralid is registered under the *Pest Control Products Act* as a herbicide for the control of a wide variety of broadleaf weeds and grasses in apples, barley, broccoli, cabbage, cauliflower, Chinese broccoli, Chinese radish, cranberry, field corn, flax, high-bush blueberries, kohlrabi, mustard Chinese cabbage, napa Chinese cabbage, oats, rapeseed (canola), strawberries, sugar beets and wheat as a pre-plant incorporated, pre-emergent, post-emergent or post-harvest treatment. Maximum Residue Limits (MRLs) have been established under the *Food and Drugs Act* for residues of clopyralid resulting from these uses at 7 parts per million (p.p.m.) in barley, oats and wheat milling fractions, excluding flour, 2 p.p.m. in barley, oats and wheat, 1 p.p.m. in broccoli, cabbage, cauliflower, Chinese broccoli, kohlrabi, mustard Chinese cabbage, napa Chinese cabbage and strawberries, and 0.2 p.p.m. in flax. By virtue of subsection B.15.002(1) of the *Food and Drug Regulations*, the MRL for other foods is 0.1 p.p.m.

The Pest Management Regulatory Agency (PMRA) of Health Canada has recently approved an application to amend the registration of clopyralid in order to allow its use for the control of broadleaf weeds and Canada thistle in timothy grass for forage and hay production as a post-emergent treatment. This proposed regulatory amendment would establish MRLs for residues of clopyralid in eggs, in fat, kidney, meat and meat by-products of cattle, goats, hogs, horses, poultry and sheep, and in milk to cover residues in food derived from animals fed with crops treated with clopyralid.

Before making a registration decision regarding a new use of a pest control product, the PMRA conducts the appropriate assessment of the risks and value of the product specific to its proposed use. The registration of the pest control product will be amended if the data requirements for assessing value and safety have been adequately addressed, the evaluation indicates that the product has merit and value, and the human health and environmental risks associated with its proposed use are acceptable.

The human health risk assessment includes an assessment of dietary risks posed by expected residues of the pest control

Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1425 — clopyralid)

Fondement législatif

Loi sur les aliments et drogues

Ministère responsable

Ministère de la Santé

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

Le clopyralid est homologué comme herbicide, en vertu de la *Loi sur les produits antiparasitaires*, pour lutter contre une grande variété de graminées et mauvaises herbes latifoliées dans l'avoine, les betteraves, le blé, les bleuets, les brocolis, le brocoli chinois, les canneberges, le chou, le chou-fleur, le chou gai choï, le chou pé-tsaï, le chou-rave, le colza (canola), les fraises, le lin, le maïs de grande culture, l'orge, les pommes et le radis chinois en traitement de présemis avec incorporation, prélevée, postlevée ou pour la lutte après récolte. En vertu de la *Loi sur les aliments et drogues*, des limites maximales de résidus (LMR) ont été établies pour les résidus de clopyralid résultant de ces utilisations. Ces LMR sont de 7 parties par million (p.p.m.) dans les fractions de mouture d'avoine, de blé et d'orge, sauf la farine, de 2 p.p.m. dans l'avoine, le blé et l'orge, de 1 p.p.m. dans le brocoli, le brocoli chinois, le chou, le chou-fleur, le chou gai choï, le chou pé-tsaï, le chou-rave et les fraises et de 0,2 p.p.m. dans le lin. En vertu du paragraphe B.15.002(1) du *Règlement sur les aliments et drogues*, la LMR pour les autres aliments est de 0,1 p.p.m.

L'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire (ARLA) de Santé Canada a récemment approuvé une demande de modification de l'homologation du clopyralid afin de permettre son utilisation pour lutter contre les mauvaises herbes latifoliées et le chardon canadien dans la fléole des champs pour la production fourragère et du foin en traitement de postlevée. La présente modification réglementaire proposée établirait des LMR pour les résidus de clopyralid dans le gras, les rognons, la viande et les sous-produits de viande de bovin, de cheval, de chèvre, de mouton, de porc et de volaille, dans le lait et les œufs pour englober les résidus présents dans les aliments dérivés d'animaux nourris avec les récoltes traitées au clopyralid.

Avant de prendre une décision quant à l'homologation d'une nouvelle utilisation d'un produit antiparasitaire, l'ARLA évalue attentivement les risques et la valeur du produit, en fonction de l'utilisation précise à laquelle il est destiné. L'homologation du produit antiparasitaire sera modifiée si les conditions suivantes sont réunies : les données exigées en vue de l'évaluation de la valeur et de l'innocuité du produit ont été fournies de manière adéquate; l'évaluation indique que le produit présente des avantages et une valeur; les risques associés à l'utilisation proposée du produit pour la santé humaine et l'environnement sont acceptables.

L'évaluation des risques pour la santé humaine comporte une évaluation des risques alimentaires présentés par les résidus

product, as determined through extensive toxicological studies. An acceptable daily intake (ADI) and/or acute reference dose (ARfD) is calculated by applying a safety factor to a no observable adverse effect level or, in appropriate cases, by applying a risk factor which is calculated based on a linear low-dose extrapolation. The potential daily intake (PDI) is calculated from the amount of residue that remains on each food when the pest control product is used according to the proposed label and the intake of that food from both domestic and imported sources in the diet. PDIs are established for various Canadian subpopulations and age groups, including infants, toddlers, children, adolescents and adults. Provided the PDI does not exceed the ADI or ARfD for any subpopulation or age group and the lifetime risk is acceptable, the expected residue levels are established as MRLs under the *Food and Drugs Act* to prevent the sale of food with higher residue levels. Since, in most cases, the PDI is well below the ADI and lifetime risks are very low when MRLs are originally established, additional MRLs for the pest control product may be added in the future.

After the review of all available data, the PMRA has determined that MRLs for clopyralid of 0.36 p.p.m. in kidney of cattle, goats, horses and sheep, 0.2 p.p.m. in kidney of poultry, 0.05 p.p.m. in eggs, in fat, meat and meat by-products of cattle, goats, hogs, horses, poultry and sheep, and in kidney of hogs, and 0.01 p.p.m. in milk would not pose an unacceptable health risk to the public. This proposed regulatory amendment would also amend the chemical name of clopyralid in order to comply with international nomenclature conventions.

Alternatives

Under the *Food and Drugs Act*, it is prohibited to sell food containing residues of pest control products at a level greater than 0.1 p.p.m. unless a higher MRL has been established in Table II, Division 15, of the *Food and Drug Regulations*. Also under the *Food and Drugs Act*, the sale of food containing residues of pest control products at a level less than or equal to 0.1 p.p.m. is permitted unless a lower MRL has been established in Table II, Division 15, of the *Food and Drug Regulations*. In the case of clopyralid, the establishment of MRLs for eggs, for fat, kidney, meat and meat by-products of cattle, goats, hogs, horses, poultry and sheep, and for milk is necessary to support the additional use of a pest control product which has been shown to be both safe and effective, while at the same time preventing the sale of food with unacceptable residues.

Benefits and costs

The above listed use of clopyralid will provide joint benefits to consumers and the agricultural industry as a result of improved management of pests. In addition, this proposed regulatory amendment will contribute to a safe, abundant and affordable food supply by allowing the importation and sale of food commodities containing acceptable levels of pesticide residues.

Some costs may be incurred related to the implementation of analytical methods for analysis of clopyralid in the foods mentioned above. Resources required are not expected to result in significant costs to the Government.

prévus du produit antiparasitaire, déterminés à l'aide d'études toxicologiques exhaustives. Une dose journalière admissible (DJA) et/ou une dose aiguë de référence (DARf) sont calculées à l'aide d'un facteur de sécurité appliqué à la dose sans effet nocif observé ou, selon le cas, à l'aide d'un facteur de risque dont le calcul est fondé sur l'extrapolation linéaire d'une faible dose. La dose journalière potentielle (DJP) est calculée à partir de la quantité de résidus qui demeure sur chaque aliment lorsque le produit antiparasitaire est utilisé conformément au mode d'emploi qui figure sur l'étiquette proposée; on tient également compte de la quantité consommée de cet aliment, qu'il soit de source canadienne ou importée. Des DJP sont établies pour divers groupes d'âge, y compris les nourrissons, les tout-petits, les enfants, les adolescents et les adultes, et diverses sous-populations au Canada. Pourvu que la DJP ne dépasse pas la DJA ou la DARf pour tout groupe d'âge ou toute sous-population, et que le risque à vie soit acceptable, les niveaux de résidus prévus sont établis comme LMR en vertu de la *Loi sur les aliments et drogues* afin de prévenir la vente d'aliments dans lesquels les résidus seraient plus élevés. Comme, dans la plupart des cas, la DJP est bien en deçà de la DJA et que les risques à vie sont très bas lorsque les LMR sont établies la première fois, il est possible d'ajouter des LMR pour ce produit antiparasitaire.

Après avoir examiné toutes les données disponibles, l'ARLA a déterminé que des LMR pour le clopyralid de 0,36 p.p.m. dans les rognons de bovin, de cheval, de chèvre et de mouton, de 0,2 p.p.m. dans les rognons de volaille, de 0,05 p.p.m. dans le gras, la viande et les sous-produits de viande de bovin, de cheval, de chèvre, de mouton, de porc et de volaille, dans les œufs, et dans les rognons de porc, et de 0,01 p.p.m. dans le lait ne présenteraient pas de risque inacceptable pour la santé de la population. Cette modification réglementaire proposée modifierait aussi le nom chimique du clopyralid pour le rendre conforme aux conventions internationales de nomenclature.

Solutions envisagées

En vertu de la *Loi sur les aliments et drogues*, il est interdit de vendre des aliments contenant des résidus de produits antiparasitaires à un niveau supérieur à 0,1 p.p.m. à moins qu'une LMR plus élevée n'ait été établie au tableau II, titre 15, du *Règlement sur les aliments et drogues*. Toujours en vertu de la *Loi sur les aliments et drogues*, la vente d'aliments contenant des résidus de produits antiparasitaires à un niveau inférieur ou égal à 0,1 p.p.m. est permise à moins qu'une LMR moins élevée n'ait été établie au tableau II, titre 15, du *Règlement sur les aliments et drogues*. Dans le cas du clopyralid, l'établissement de LMR pour le gras, les rognons, la viande et les sous-produits de viande de bovin, de cheval, de chèvre, de mouton, de porc et de volaille, pour le lait, et pour les œufs est nécessaire en vue d'appuyer l'utilisation additionnelle d'un produit antiparasitaire que l'on a démontré à la fois sûr et efficace, tout en prévenant la vente d'aliments contenant des résidus à des niveaux inacceptables.

Avantages et coûts

L'utilisation susmentionnée du clopyralid permettra de mieux lutter contre les ennemis des cultures, ce qui sera profitable aux consommateurs et à l'industrie agricole. De plus, cette modification réglementaire proposée va contribuer à créer des réserves alimentaires sûres, abondantes et abordables en permettant l'importation et la vente d'aliments contenant des résidus de pesticides à des niveaux acceptables.

Il pourrait y avoir des coûts associés à la mise en application de méthodes adéquates pour l'analyse du clopyralid dans les aliments susmentionnés. Les ressources exigées ne devraient pas entraîner de coûts importants pour le Gouvernement.

Consultation

Registration decisions, including dietary risk assessments, made by the PMRA are based on internationally recognized risk management principles, which are largely harmonized among member countries of the Organisation for Economic Co-operation and Development. Individual safety evaluations conducted by the PMRA include a review of the assessments conducted at the international level as part of the Joint Food and Agriculture Organization of the United Nations/World Health Organization Food Standards Programme in support of the Codex Alimentarius Commission, as well as MRLs adopted by other national health/regulatory agencies.

Compliance and enforcement

Compliance will be monitored through ongoing domestic and/or import inspection programs conducted by the Canadian Food Inspection Agency when the proposed MRLs for clopyralid are adopted.

Contact

Cameron Laing, Alternative Strategies and Regulatory Affairs Division, Pest Management Regulatory Agency, Health Canada, 2720 Riverside Drive, Address Locator 6607D1, Ottawa, Ontario K1A 0K9, (613) 736-3665 (telephone), (613) 736-3659 (facsimile), cameron_laing@hc-sc.gc.ca (electronic mail).

Consultations

Les décisions réglementaires prises par l'ARLA, y compris les évaluations du risque alimentaire, sont fondées sur des principes de gestion du risque reconnus internationalement; ces principes sont en grande partie harmonisés entre les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques. Les évaluations individuelles de la sécurité menées par l'ARLA comportent l'examen des évaluations effectuées à l'échelle internationale dans le cadre du Programme mixte de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture et de l'Organisation mondiale de la santé sur les normes alimentaires de la Commission du Codex Alimentarius, ainsi que des LMR adoptées par d'autres organismes de santé nationaux ou organismes chargés de la réglementation.

Respect et exécution

La surveillance de la conformité se fera dans le cadre des programmes permanents d'inspection des produits locaux et/ou importés exécutés par l'Agence canadienne d'inspection des aliments une fois que les LMR proposées pour le clopyralid seront adoptées.

Personne-ressource

Cameron Laing, Division des nouvelles stratégies et des affaires réglementaires, Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire, Santé Canada, 2720, promenade Riverside, Indice de l'adresse 6607D1, Ottawa (Ontario) K1A 0K9, (613) 736-3665 (téléphone), (613) 736-3659 (télécopieur), cameron_laing@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 Food and Drug Regulations (1425 — Clopyralid)*.

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 Cameron Laing, Alternative Strategies and Regulatory Affairs Division, Pest Management Regulatory Agency, Department of Health, Address Locator 6607D1, 2720 Riverside Drive, Ottawa, Ontario K1A 0K9 (tel.: (613) 736-3665; fax: (613) 736-3659; e-mail: cameron_laing@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, November 15, 2004

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

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 aliments et drogues (1425 — clopyralid)*, 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 Cameron Laing, Division des nouvelles stratégies et des affaires réglementaires, Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire, ministère de la Santé, indice d'adresse 6607D1, 2720, promenade Riverside, Ottawa (Ontario) K1A 0K9 (tél. : (613) 736-3665; téléc. : (613) 736-3659; courriel : cameron_laing@hc-sc.gc.ca).

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations sur 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 15 novembre 2004

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

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

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

**REGULATIONS AMENDING THE FOOD AND DRUG
REGULATIONS (1425 — CLOPYRALID)**

AMENDMENT

1. The portion of item C.10.4 of Table II to Division 15 of Part B of the *Food and Drug Regulations*¹ in columns II to IV is replaced by the following:

II	III	IV
Item No.	Chemical Name of Substance	Maximum Residue Limit p.p.m. Foods
C.10.4	3,6-dichloro-2-pyridinecarboxylic acid	7 Barley, oats and wheat milling fractions, excluding flour
		2 Barley, oats, wheat
		1 Broccoli, cabbage, cauliflower, Chinese broccoli, kohlrabi, mustard Chinese cabbage, napa Chinese cabbage, strawberries
		0.36 Kidney of cattle, goats, horses and sheep
		0.2 Flax, kidney of poultry
		0.05 Eggs; fat, meat and meat by-products of cattle, goats, hogs, horses, poultry and sheep; kidney of hogs
0.01 Milk		

COMING INTO FORCE

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

[47-1-o]

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES
ALIMENTS ET DROGUES (1425 — CLOPYRALID)**

MODIFICATION

1. Le passage de l'article C.10.4 du tableau II du titre 15 de la partie B du *Règlement sur les aliments et drogues*¹ figurant dans les colonnes II à IV est remplacé par ce qui suit :

II	III	IV
Article	Nom chimique de la substance	Limite maximale de résidu p.p.m. Aliments
C.10.4	Acide dichloro-3,6 pyridinecarboxylique-2	7 Fractions de mouture d'avoine, de blé et d'orge, sauf la farine
		2 Avoine, blé, orge
		1 Brocoli, brocoli chinois, choux, choux-fleurs, choux gai choi, choux pé-tsaï, choux-raves, fraises
		0,36 Rognons de bovin, de cheval, de chèvre et de mouton
		0,2 Lin, rognons de volaille
		0,05 Gras, viande et sous-produits de viande de bovin, de cheval, de chèvre, de mouton, de porc et de volaille; œufs; rognons de porc
0,01 Lait		

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[47-1-o]

¹ C.R.C., c. 870

¹ C.R.C., ch. 870

Regulations Amending the Boating Restriction Regulations

Statutory authority

Canada Shipping Act

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Boating Restriction Regulations*, made pursuant to the *Canada Shipping Act*, provide for the establishment of restrictions to boating activities and navigation in Canadian waters. Increased water activities due to population growth and the technical evolution of watercraft have resulted in annual requests for restrictions that promote public safety, protect property near shore and ensure safe navigation. The restrictions can prohibit boats from specified areas, restrict the mode of propulsion used, specify engine power or speed limits, or prohibit water-skiing activities and regattas with respect to location and time.

Each year, individual property owners, associations or committees of cottage or property owners and/or municipalities submit requests for new or amended restrictions to their Designated Provincial Authority (DPA), as defined in the Regulations. The DPA of each province, after review and consultation, then submits the requested restrictions to Transport Canada (TC) for inclusion in the Regulations. Where no DPA exists (e.g. British Columbia, Saskatchewan, Nova Scotia), the requests for restrictions are submitted directly to TC. TC provides technical advice, reviews submissions for technical accuracy, audits submissions for compliance with the Government of Canada Regulatory Policy and legal authorities, and compiles all provincial submissions into one national package of annual amendments. The requested new restrictions, once approved, are added to the schedules to the Regulations and consequently do not change the Regulations but rather designate new areas where restrictions apply.

The proposed amendments are considered routine as new restrictions are being added and previous restrictions are being repealed. Also, a concern raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJC) with respect to grammar is being addressed. In this amendment, area-specific restrictions were requested only for Quebec, Ontario, and Alberta. In Quebec, there was a request to prohibit power-driven vessels from six lakes (i.e., Lambert Lake, Perchaude Lake, Simon Lake, Des Pins Lake, Beaulne Lake and Violon Lake) where they represent a safety concern for other users such as non-power pleasure craft

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

Fondement législatif

Loi sur la marine marchande du Canada

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

Le *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*, pris en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, prévoit l'établissement de restrictions à la navigation dans les eaux canadiennes. L'accroissement des activités nautiques dû à l'augmentation de la population et aux améliorations techniques apportées aux embarcations de plaisance donnent lieu tous les ans à des requêtes visant l'établissement de nouvelles restrictions en vue de promouvoir la sécurité du public, de protéger les propriétés riveraines et d'assurer la sécurité nautique. Les restrictions peuvent interdire aux bateaux l'accès à certaines zones ou peuvent restreindre le mode de propulsion utilisé, imposer des limites quant à la puissance des moteurs ou quant à la vitesse des embarcations, ou limiter les activités de ski nautique et de régates à certains lieux et à certains moments établis.

Chaque année, des particuliers qui possèdent des propriétés, des associations ou des comités de propriétaires de chalets ou de terrains et/ou des municipalités présentent des demandes de nouvelles restrictions ou de modification des restrictions à leur autorité provinciale désignée (APD), définie dans le Règlement. L'APD de chaque province, après examen et consultation, soumet ensuite la demande de restrictions à Transports Canada (TC) pour inclusion dans le Règlement. En l'absence d'une APD (par exemple, en Colombie-Britannique, en Saskatchewan et en Nouvelle-Écosse), les demandes de restrictions sont présentées directement à TC. Ce dernier fournit des conseils techniques, passe en revue les demandes afin de vérifier leur exactitude au point de vue technique, vérifie les demandes pour déterminer si elles sont conformes à la politique de réglementation du gouvernement fédéral et compile toutes les demandes des provinces en un seul dossier national de modifications annuelles. Les nouvelles restrictions, une fois approuvées, sont ajoutées dans les annexes du Règlement et, par conséquent, elles ne modifient pas celui-ci, mais désignent plutôt les nouveaux secteurs où les restrictions s'appliquent.

Il est habituel de proposer des modifications lorsque de nouvelles restrictions sont ajoutées et d'anciennes sont abrogées. De plus, on est à corriger une erreur de grammaire soulevée par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMP). Dans cette modification, seuls le Québec, l'Ontario, et l'Alberta ont demandé des restrictions spécifiques à un secteur. Au Québec, il y a eu une demande d'interdire les bateaux à moteur sur six lacs (c'est-à-dire le lac Lambert, le lac à la Perchaude, le lac Simon, le lac des Pins, le lac Beaulne et le lac Violon) où ils représentent un problème de sécurité pour d'autres utilisateurs, tels que les

users, swimmers and shoreline occupants. Ontario has requested an amendment to an existing speed limit from 6 km/hr to 10 km/hr (i.e. Port Credit Harbour), a new 10 km/hr speed restriction on a portion of the Trent-Severn Waterway, and has also requested a minor amendment to the existing Regulations to change an item number in order to maintain sequential order of their regulated areas. Alberta has requested that a present restriction prohibiting all vessels be amended to allow non-power driven vessel use (i.e. Eagle Lake), and there is also a request to prohibit power-driven vessels from a lake (i.e. Beaver Lake) where they represent a safety concern for others (e.g. non-power pleasure craft users, swimmers, and shoreline occupants).

Area specific restrictions were not requested by Saskatchewan. However, Saskatchewan has requested that a restriction on waters on which power-driven vessels or vessels driven by electrical propulsion are prohibited except with the authorization of the Minister be repealed. Repealing the restriction clarifies the local enforcement policy as there is a less restrictive prohibition in place.

In subsections 2.2(1), 2.3(1), 2.4(1) and 2.4(3) in the English version of the Regulations, the word "or" was inserted following "hiring" to correct an error in grammar as indicated by the SJC.

Alternatives

Matters of navigation and shipping are within federal jurisdiction and this is the only mechanism that exists to control boating activities in Canadian waters. The only alternative is the status quo, which is unacceptable. The status quo will not improve public safety, promote safe navigation or improve boating safety.

Benefits and costs

These restrictions enhance boating safety on specified bodies of water in many ways, such as prohibiting vessels or requiring that they reduce speed near swimming areas. The only cost to the federal government is in processing the amendments. As mentioned in the "Description," TC compiles all provincial submissions into one national package of amendments after reviewing for technical accuracy and compliance with the Government of Canada Regulatory Policy. The administrative costs related to this process are borne by the respective province while costs associated with public consultation at the local level and the posting of appropriate signage once restrictions are in place are borne by the requesting municipalities or other applicants. Costs for enforcement efforts are shared among the enforcement agencies at the federal, provincial and municipal levels with the majority of these costs being borne by the latter two.

Consultation

These restrictions are at the specific request of local authorities (generally municipalities), and under the provisions of a Memorandum of Understanding between the federal government and the provinces, the latter have responsibility to ensure that full consultation with local stakeholders has taken place for each proposed restriction. Stakeholders include, but are not limited to, the following groups:

- cottagers;
- pleasure craft users;

utilisateurs de bateaux de plaisance non motorisés, les baigneurs et les habitants des rives. L'Ontario a demandé une hausse d'une limite de vitesse existante de 6 à 10 km/h (c'est-à-dire le havre Port Credit), une nouvelle limite de vitesse de 10 km/h sur une partie de la voie navigable Trent-Severn et une modification mineure à une disposition existante qui consiste à changer le numéro d'un article dans le but de conserver l'ordre des secteurs réglementés. L'Alberta a demandé d'assouplir une restriction existante interdisant l'accès à tous les bateaux sur un plan d'eau pour permettre aux bateaux non motorisés d'y accéder (c'est-à-dire le lac Eagle) et d'interdire l'accès aux bateaux à moteur sur un lac (c'est-à-dire le lac Beaver) où ils représentent un problème de sécurité pour d'autres utilisateurs (par exemple, les utilisateurs de bateaux de plaisance non motorisés, les baigneurs et les habitants des rives).

La Saskatchewan n'a pas demandé de restrictions spécifiques à un secteur. Elle a toutefois demandé l'abrogation d'une restriction pour les plans d'eau sur lesquels les bateaux à propulsion mécanique ou électrique sont interdits sauf sur autorisation du Ministre. L'abrogation de cette restriction clarifie la politique d'exécution du Règlement à l'échelle locale étant donné que l'interdiction en place est moins stricte.

Aux paragraphes 2.2(1), 2.3(1), 2.4(1) et 2.4(3) de la version anglaise du Règlement, le mot « or » (ou) a été inséré à la suite de « hiring » (locataire) afin de corriger l'erreur grammaticale indiquée par le CMP.

Solutions envisagées

La navigation de plaisance et la navigation commerciale sont de compétence fédérale, et ce Règlement fournit le seul mécanisme pour réglementer les activités nautiques sur les eaux canadiennes. La seule solution de rechange est le maintien du statu quo et cette solution est inacceptable, car elle ne permet pas d'améliorer la sécurité du public, de promouvoir de bonnes pratiques de sécurité nautique ou d'améliorer la sécurité nautique.

Avantages et coûts

Ces restrictions améliorent la sécurité nautique dans des étendues d'eau particulières de bien des façons, entre autres en interdisant les bateaux ou en exigeant qu'ils limitent leur vitesse près des zones de baignade. Le gouvernement fédéral assumera seulement le coût de traitement des modifications. Tel qu'il a été mentionné dans la section « Description », après s'être assuré que les demandes des provinces étaient exactes au point de vue technique et conformes à la politique de réglementation du gouvernement fédéral, TC les compile toutes en un seul dossier national de modifications. Les coûts administratifs liés au processus sont assumés par les provinces qui ont demandé les modifications, et les coûts liés à la consultation publique au niveau local et aux panneaux d'affichage appropriés une fois que les restrictions seront en vigueur sont assumés par les municipalités qui ont demandé les modifications ou d'autres demandeurs. Les coûts d'application sont partagés entre les organismes chargés de l'application aux paliers fédéral, provincial et municipal, la majorité étant assumée aux paliers provincial et municipal.

Consultations

Ces restrictions sont établies à la demande spécifique des administrations locales (généralement les municipalités). En vertu des dispositions d'un protocole d'entente entre le gouvernement fédéral et les provinces, ces dernières doivent s'assurer que les intervenants locaux ont été pleinement consultés relativement à chaque restriction proposée. Les intervenants comptent notamment les groupes suivants :

- les propriétaires de chalet;
- les usagers d'embarcation de plaisance;

- cottage associations;
- marine safety organizations;
- marine industry representatives; and
- pleasure craft organizations.

The public consultation process normally used includes advertisement in local newspapers, posting of signs indicating proposed restrictions being considered at the site and leaflet distribution in the area concerned during the summer period when stakeholders are in the area. This is followed by town hall type meetings and in certain circumstances direct written correspondence to specific stakeholders. This process ensures that persons affected by the proposed Regulations are directly consulted by local authorities, and ensures they have a chance to provide comments and request changes.

A detailed guide produced by Transport Canada, Marine Safety, on the full process to be followed in order to obtain a new restriction is widely available from Designated Provincial Authorities, all Offices of Boating Safety across the country, on the Transport Canada's Office of Boating Safety Web site and through its 1-800 Infoline (1-800-267-6687).

Compliance and enforcement

Enforcement is by way of summary conviction and ticketing by enforcement officers as defined in the *Boating Restriction Regulations*. These include the RCMP, provincial police forces and municipal police as well as persons designated by the Minister for the purpose of these Regulations, such as municipal inspectors, provincial park wardens, etc.

The *Boating Restriction Regulations* provide for fines up to \$500 upon conviction of contraventions. The *Contraventions Regulations* provide for the issuance of tickets with prescribed fines for specific contraventions under the *Boating Restriction Regulations*. Also, the *Canada Shipping Act* provides for penalties upon conviction of up to \$2,000.

Contact

Jean Pontbriand, AMSRO, Office of Boating Safety, Marine Safety, Transport Canada, 200 Kent Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0E6, (613) 998-1433 (telephone), (613) 996-8902 (facsimile).

- les associations de propriétaires de chalet;
- les organisations de sécurité maritime;
- les représentants de l'industrie maritime;
- les organisations de navigation de plaisance.

Le mécanisme de consultation utilisé habituellement comporte une annonce dans les journaux locaux, l'affichage d'écriteaux indiquant les restrictions proposées sur le site et la distribution de dépliants dans les secteurs visés durant la période estivale, période au cours de laquelle les intervenants se trouvent dans le secteur concerné. Par la suite, des assemblées de discussion se tiennent et dans certaines circonstances des documents sont envoyés par courrier à certains intervenants. Ce processus permet aux autorités locales de consulter directement les personnes touchées par le projet de réglementation, et ces dernières peuvent exprimer leurs commentaires et demander des changements.

Il est possible de se procurer un guide détaillé, produit par Transports Canada, Sécurité maritime, concernant le processus à respecter pour obtenir une nouvelle restriction en faisant la demande à l'autorité provinciale désignée, dans n'importe quel Bureau de la sécurité nautique du pays, sur le site Web du Bureau de la sécurité nautique de Transports Canada et par l'intermédiaire de la ligne d'information du Bureau de la sécurité nautique (1 800 267-6687).

Respect et exécution

L'application du Règlement s'effectue par voie de procédure sommaire et les contraventions sont émises par des agents d'exécution tels qu'ils sont définis dans le *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*, notamment la GRC, les forces policières provinciales et municipales ainsi que les personnes nommées par le ministre pour l'application de ce Règlement, à savoir les inspecteurs municipaux, les gardiens de parcs provinciaux, etc.

Le *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux* prévoit des amendes pouvant atteindre 500 \$ dans le cas de personnes trouvées coupables d'infraction. Le *Règlement sur les contraventions* prévoit la délivrance de procès-verbaux comportant des amendes prescrites dans le cadre d'infractions spécifiques au *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*. En outre, la *Loi sur la marine marchande du Canada* prévoit des amendes pouvant atteindre 2 000 \$ dans le cas de personnes trouvées coupables d'infraction.

Personne-ressource

Jean Pontbriand, AMSRO, Bureau de la sécurité nautique, Sécurité maritime, Transports Canada, 200, rue Kent, 5^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0E6, (613) 998-1433 (téléphone), (613) 996-8902 (télécopieur).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 562^a of the *Canada Shipping Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Boating Restriction 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 representations must cite the *Canada*

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

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 562^a de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*, 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*

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

Gazette, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Mr. Jean Pontbriand, Office of Boating Safety, Marine Safety, Department of Transport, Ottawa, Ontario K1A 0N5.

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, November 15, 2004

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE BOATING RESTRICTION REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Subsection 2.2(1) of the English version of the *Boating Restriction Regulations*¹ is replaced by the following:

2.2 (1) Subject to sections 2.4 and 2.5, no owner, master, operator, charterer, hirer or person in charge of a pleasure craft propelled by a motor with an engine power greater than 7.5 kW or person who makes it available for rent shall allow a person who is under 12 years of age to operate the pleasure craft.

2. Subsection 2.3(1) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

2.3 (1) Subject to sections 2.4 and 2.5, no owner, master, operator, charterer, hirer or person in charge of a pleasure craft propelled by a motor with an engine power greater than 30 kW or person who makes it available for rent shall allow a person who is under 16 years of age to operate the pleasure craft.

3. (1) Subsection 2.4(1) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

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

(2) Subsection 2.4(3) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(3) Subject to section 2.5, an owner, master, operator, charterer, hirer or person in charge of a pleasure craft propelled by a motor with an engine power greater than 30 kW or person who makes it available for rent may allow a person who is 12 years of age or older but less than 16 years of age to operate the pleasure craft if the person is accompanied and directly supervised in the pleasure craft by a person who is 16 years of age or older.

4. Subsection 2.5(1) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

2.5 (1) No owner, master, operator, charterer, hirer or person in charge of a personal watercraft or person who makes it available for rent shall allow a person who is under 16 years of age to operate the personal watercraft.

5. Item 6 of Part I of Schedule I to the Regulations under the heading “*East Slopes Region*” is repealed.

¹ C.R.C., c. 1407

Canada Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Jean Pontbriand, Bureau de la sécurité nautique, Sécurité maritime, ministère des Transports, Ottawa (Ontario) K1A 0N5.

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 15 novembre 2004

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

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

MODIFICATIONS

1. Le paragraphe 2.2(1) de la version anglaise du *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*¹ est remplacé par ce qui suit :

2.2 (1) Subject to sections 2.4 and 2.5, no owner, master, operator, charterer, hirer or person in charge of a pleasure craft propelled by a motor with an engine power greater than 7.5 kW or person who makes it available for rent shall allow a person who is under 12 years of age to operate the pleasure craft.

2. Le paragraphe 2.3(1) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

2.3 (1) Subject to sections 2.4 and 2.5, no owner, master, operator, charterer, hirer or person in charge of a pleasure craft propelled by a motor with an engine power greater than 30 kW or person who makes it available for rent shall allow a person who is under 16 years of age to operate the pleasure craft.

3. (1) Le paragraphe 2.4(1) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

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

(2) Le paragraphe 2.4(3) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Subject to section 2.5, an owner, master, operator, charterer, hirer or person in charge of a pleasure craft propelled by a motor with an engine power greater than 30 kW or person who makes it available for rent may allow a person who is 12 years of age or older but less than 16 years of age to operate the pleasure craft if the person is accompanied and directly supervised in the pleasure craft by a person who is 16 years of age or older.

4. Le paragraphe 2.5(1) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

2.5 (1) No owner, master, operator, charterer, hirer or person in charge of a personal watercraft or person who makes it available for rent shall allow a person who is under 16 years of age to operate the personal watercraft.

5. L'article 6 de la partie I de l'annexe I du même règlement, sous la rubrique « *Région de East Slopes* », est abrogé.

¹ C.R.C., ch. 1407

6. Part I of Schedule II to the Regulations is amended by adding, under the heading “*East Slopes Region*”, the following after item 21:

Item	Column I Name given by the Gazetteer of Canada, or description	Column II Local Name	Column III Location reference (<i>Alberta Land Titles Act</i> reference system)
22.	Near Sundre	Eagle Lake	11-32-11-W5

7. Item 2 of Part V of Schedule II to the Regulations is repealed.

8. Part III of Schedule III to the Regulations is amended by adding, under the heading “*East Slopes Region*”, the following after item 36:

Item	Column I Name given by the Gazetteer of Canada, or description	Column II Local Name	Column III Location reference (<i>Alberta Land Titles Act</i> reference system)
37.	Near Caroline	Beaver Lake	16-35-6-W5

9. Part V of Schedule III to the Regulations is amended by adding the following after item 244:

Item	Column I Name given by the Répertoire toponymique du Québec, or description	Column II Local name	Column III Location reference (Répertoire toponymique du Québec, reference system)
245.	Lac Lambert	Lac Lambert	46°26'19" 73°13'47"
246.	Lac à la Perchaude	Lac à la Perchaude	46°45' 72°18"
247.	Lac Simon	Lac Simon	46°53' 72°01"
248.	Lac-des-Pins	Lac-des-Pins	45°55'34" 74°29'41"
249.	Lac Beaulne	Lac Beaulne	45°51' 74°09'
250.	Lac Violon	Lac Violon	45°52' 74°08'

10. Item 1 of Part III of Schedule IV to the Regulations under the heading “*Toronto Area*” is repealed.

11. Part II of Schedule IV.1 to the Regulations is amended by adding the following after item 1.24:

Item	Column I Name given by the Gazetteer of Canada, or description	Column II Specific Location	Column III Location reference (Gazetteer of Canada reference system)	Column IV Maximum speed in km/h over the ground
1.24.1	That part of the Trent-Severn Waterway from Starboard Daybeacon C278 near Johnsons Point on Lower Buckhorn Lake to the lower approach wall at Lock No. 31 (km 192.71 – 194.35)	44°33'30.1"N 78°19'43.6"W to 44°33'21"N 78°20'45.1"W	44°33' 78°20'	10

6. La partie I de l'annexe II du même règlement, sous la rubrique « *Région de East Slopes* », est modifiée par adjonction, après l'article 21, de ce qui suit :

Article	Colonne I Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada, ou description	Colonne II Nom local	Colonne III Coordonnées géographiques (Système de référence de l' <i>Alberta Land Titles Act</i>)
22.	Près de Sundre	Lac Eagle	11-32-11-05

7. L'article 2 de la partie V de l'annexe II du même règlement est abrogé.

8. La partie III de l'annexe III du même règlement, sous la rubrique « *Région de East Slopes* », est modifiée par adjonction, après l'article 36, de ce qui suit :

Article	Colonne I Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada, ou description	Colonne II Nom local	Colonne III Coordonnées géographiques (Système de référence de l' <i>Alberta Land Titles Act</i>)
37.	Près de Caroline	Lac Beaver	16-35-6-05

9. La partie V de l'annexe III du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 244, de ce qui suit :

Article	Colonne I Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec, ou description	Colonne II Nom local	Colonne III Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
245.	Lac Lambert	Lac Lambert	46°26'19" 73°13'47"
246.	Lac à la Perchaude	Lac à la Perchaude	46°45' 72°18"
247.	Lac Simon	Lac Simon	46°53' 72°01"
248.	Lac-des-Pins	Lac-des-Pins	45°55'34" 74°29'41"
249.	Lac Beaulne	Lac Beaulne	45°51' 74°09'
250.	Lac Violon	Lac Violon	45°52' 74°08'

10. L'article 1 de la partie III de l'annexe IV du même règlement, sous la rubrique « *Région de Toronto* », est abrogé.

11. La partie II de l'annexe IV.1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 1.24, de ce qui suit :

Article	Colonne I Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada, ou description	Colonne II Lieu précis	Colonne III Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire géographique du Canada)	Colonne IV Vitesse-sol maximale (km/h)
1.24.1	La partie de la voie navigable Trent-Severn qui s'étend de la balise de jour de tribord C278 près de Johnsons Point sur le lac Lower Buckhorn jusqu'au mur de guidage inférieur de l'écluse n° 31 (km 192.71 – 194.35)	44°33'30,1"N 78°19'43,6"O à 44°33'21"N 78°20'45,1"O	44°33' 78°20'	10

12. Part II of Schedule IV.1 to the Regulations is amended by adding the following after item 8.4:

Column I	Column II	Column III	Column IV
Item	Name given by the Gazetteer of Canada, or description	Specific Location	Location reference (Gazetteer of Canada reference system) Maximum speed in km/h over the ground
8.5	That part of the Credit River in the City of Mississauga, known as Port Credit Harbour, lying between the mouth of that River and the Queen Elizabeth Way	44°33'N 79°35'W to 43°33'N 79°36'W	44°33' 79°35' 10

COMING INTO FORCE

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

[47-1-o]

12. La partie II de l'annexe IV.1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 8.4, de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada, ou description	Lieu précis	Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire géographique du Canada) Vitesse-sol maximale (km/h)
8.5	La partie de la rivière Credit située dans la ville de Mississauga, à connue sous le nom de Port Credit Harbour, et se trouvant entre l'embouchure de cette rivière et l'autoroute Queen Elizabeth Way	44°33'N 79°35'O à 43°33'N 79°36'O	44°33' 79°35' 10

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[47-1-o]

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and V)

Statutory authority

Aeronautics Act

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

General

These proposed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and V)* will introduce new Subpart 61 *Manufacture of Aeronautical Products* into Part V *Airworthiness of the Canadian Aviation Regulations (CARs)*. A corresponding Standard 561 *Standard for Approved Manufacturers* will accompany the introduction of the new Subpart. Section 571.07 *Installation of New Part* will also be amended to refer to Subpart 61. As well, changes are proposed to the definitions of “maintenance” and “manufacturer certificate” in Part I *General Provisions* of the CARs.

The proposed new Subpart will apply with respect to the manufacture of an aeronautical product in respect of which

- a type certificate (TC), a supplemental type certificate (STC), or a foreign document that is equivalent to a type certificate has been issued; or
- the minimum performance standards have been approved under a Technical Standard Order (TSO) which was issued by the civil aviation authority of a state with which Canada has an airworthiness agreement or a similar arrangement and which have been accepted by the Minister of Transport.

It will not apply with respect to maintenance (covered under Subpart 71 of Part V), to the manufacture of standard parts, or commercial parts (both “standard part” and “commercial part” are defined in section 101.01 *Interpretation* of the CARs) or to parts made during a repair or modification under section 571.06 *Repairs and Modifications*, subsection (4).

These proposed amendments will replace provisions in existing Chapter 561 *Manufacture of Aeronautical Products* of the *Airworthiness Manual (AWM)* with the proposed new regulations in Subpart 61 *Manufacture of Aeronautical Products* and its associated new Standard 561 *Standard for Approved Manufacturers*. They will introduce certain new requirements for the manufacture of aeronautical products as well as set forth the requirements which manufacturers of such products will have to meet in a format and language which is easier to follow than that which currently exists. The proposed requirements, format and language

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et V)

Fondement législatif

Loi sur l'aéronautique

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

Généralités

Le Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (*Parties I et V*) qui est proposé va présenter une nouvelle sous-partie 61 *Fabrication de produits aéronautiques* à la partie V *Navigabilité* du Règlement de l'aviation canadien (RAC). La norme 561 correspondante, *Norme relative aux constructeurs agréés*, accompagnera la nouvelle sous-partie au moment de sa présentation. L'article 571.07 *Installation de pièces neuves* sera également modifié pour faire référence à la sous-partie 61. De plus, des modifications sont proposées aux définitions de « maintenance » et de « certificat de constructeur » qui se trouvent à la partie I *Dispositions générales* du RAC.

La nouvelle sous-partie qui est proposée va s'appliquer à la construction d'un produit aéronautique dans le cas :

- d'un certificat de type (CT), d'un certificat de type supplémentaire (CTS) ou d'un document étranger reconnu comme étant l'équivalent d'un certificat de type délivré;
- où les normes minimales de rendement auraient été approuvées en fonction d'un « Technical Standard Order » (TSO) émis par l'autorité de l'aviation civile d'un État avec lequel le Canada a conclu un accord de navigabilité ou toute autre entente similaire et ayant été accepté par le ministre des Transports.

Elle ne s'appliquera ni à la maintenance (couverte par la sous-partie 71 de la partie V), ni à la fabrication de pièces standard ou de pièces commerciales (les expressions « pièce standard » et « pièce commerciale » sont toutes les deux définies à l'article 101.01 *Définitions* du RAC), ni aux pièces fabriquées dans le cadre d'une réparation ou d'une modification relevant du paragraphe (4) de l'article 571.06 *Réparations et modifications*.

Les modifications proposées vont remplacer les dispositions de l'actuel chapitre 561 *Fabrication de produits aéronautiques* du *Manuel de navigabilité (MN)* sous la forme d'une nouvelle réglementation à la sous-partie 61 *Fabrication de produits aéronautiques* et d'une nouvelle norme 561 s'y rapportant, *Norme relative aux constructeurs agréés*. Elles vont présenter certaines nouvelles exigences en matière de construction de produits aéronautiques tout en précisant, dans une présentation et dans un libellé plus faciles à comprendre que ce qui existe actuellement, les exigences que devront respecter les constructeurs de tels produits. Les

will harmonize with United States Federal Aviation Administration (FAA) and European Joint Aviation Authorities (JAA) usage.

The creation of an aeronautical product such as an airframe, an engine or a propeller progresses sequentially from its initial design through production to in-service use. To ensure the safety of the civil aviation system, each stage must be undertaken and completed in accordance with internationally recognized standards. The regulations under Subpart 11 *Approval of the Type Design of an Aeronautical Product* and Subpart 13 *Approval of Modification and Repair Designs* of Part V are the design regulations which ensure the design of aeronautical products is approved in accordance with current standards for aeronautical safety. Following approval of the design of an aeronautical product, it becomes necessary to ensure that the products manufactured in accordance with those approved designs satisfy the requirements imposed by the approved designs. Not only is the safety of the Canadian civil aviation industry dependent upon this assurance but access to the international market for aviation products depends upon continued acceptance by foreign jurisdictions of the manufacturing standards observed by the Canadian industry. These proposed amendments will strengthen the assurance that Canadian aeronautical products manufactured in compliance with the CARs satisfy the requirements imposed by the approved designs.

Specifics

Part I General Provisions

The proposed amendments to the definitions in Part I Subpart 1 *Interpretation* will revise the current definitions of “maintenance” and “manufacturer certificate.”

The proposed amendment to “maintenance” will exclude from being considered as a maintenance activity any work performed on an aircraft by the manufacturer prior to the issue of any of the following documents, whichever is issued first: a certificate of airworthiness, a special certificate of airworthiness, or an export airworthiness certificate.

The current definition of “manufacturer certificate” as “a certificate issued under Part V that authorizes the holder of the certificate to manufacture an approved aeronautical product” will be replaced by “a certificate issued under Subpart 61 of Part V.”

Proposed amendments to the schedule of administrative monetary penalties for contravention of designated provisions in Subpart 103 *Administration and Compliance* of Part I *General Provisions* are included with this proposed introduction of Part V, Subpart 61. These additions to this schedule will establish the monetary penalties which may be assessed for non-compliance with the proposed new sections of the CARs in Subpart 61.

Part V Airworthiness

Subpart 61 Manufacture of Aeronautical Products

These proposed amendments to Part V will add a new Subpart 61 *Manufacture of Aeronautical Products* along with an associated Standard 561 *Standard for Approved Manufacturers* to the CARs. The majority of the provisions comprising the new

exigences, la présentation et le libellé proposés vont permettre une harmonisation avec l'approche adoptée aux États-Unis par la Federal Aviation Administration (FAA) et en Europe par les Joint Aviation Authorities (JAA).

Le processus de création d'un produit aéronautique comme une cellule, un moteur ou une hélice évolue de façon séquentielle à partir de sa conception initiale et tout au long des étapes de production et d'utilisation. Pour garantir la sécurité du système de l'aviation civile, chaque étape doit être exécutée et complétée conformément aux normes internationales reconnues. La réglementation qui se trouve aux sous-parties 11 *Approbation de la définition de type d'un produit aéronautique* et 13 *Approbation de la conception des modifications et des réparations* de la partie V constitue les dispositions réglementaires permettant de s'assurer que la conception des produits aéronautiques est approuvée conformément aux normes actuelles en matière de sécurité aéronautique. Une fois la conception d'un produit aéronautique approuvée, il faut alors veiller à ce que les produits construits dans le respect de ces conceptions approuvées répondent aux exigences imposées par lesdites conceptions approuvées. Non seulement la sécurité de l'industrie canadienne de l'aviation civile dépend de cette assurance mais, qui plus est, l'accès au marché international des produits aéronautiques dépend de la reconnaissance, par les pays étrangers, des normes de fabrication suivies par l'industrie canadienne. Les présentes modifications vont renforcer l'assurance que les produits aéronautiques canadiens construits en vertu des dispositions du RAC respectent bien les exigences imposées par les conceptions approuvées.

Détails

Partie I Dispositions générales

Les modifications qui sont proposées aux définitions de la sous-partie 1 *Définitions* de la partie I vont se traduire par la révision des définitions actuelles de « maintenance » et de « certificat de constructeur ».

En vertu de la modification proposée au mot « maintenance », n'entrera pas dans le champ d'application de sa définition toute activité de maintenance effectuée sur un aéronef par son constructeur avant la délivrance de l'un ou l'autre des documents suivants, selon celui qui sera délivré en premier : un certificat de navigabilité, un certificat de navigabilité spécial ou un certificat de navigabilité pour exportation.

La définition actuelle de « certificat de constructeur », à savoir « un certificat délivré en vertu de la partie V qui autorise le titulaire à construire un produit aéronautique approuvé » sera remplacée pour se lire comme suit : « un certificat délivré en vertu de la sous-partie 61 de la partie V ».

Les modifications proposées à l'annexe précisant les amendes administratives en cas de contravention aux dispositions désignées dont il est question à la sous-partie 103 *Administration et application* de la partie I *Dispositions générales* sont incluses dans la proposition d'introduction de la sous-partie 61 de la partie V. Ces ajouts à l'annexe vont fixer les amendes qui pourront être infligées en cas de non-respect des nouveaux articles proposés à la sous-partie 61 du RAC.

Partie V Navigabilité

Sous-partie 61 Fabrication de produits aéronautiques

Les modifications proposées à la partie V vont entraîner l'ajout, dans le RAC, d'une nouvelle sous-partie 61 *Fabrication de produits aéronautiques* ainsi que de la norme 561 qui s'y rattache, *Normes relatives aux constructeurs agréés*. La majorité des

Subpart and its associated Standard can currently be found in Chapter 561 *Manufacture of Aeronautical Products* of the *Airworthiness Manual* and in a series of Airworthiness Manual Advisories (AMAs).¹ The proposed amendments will present existing provisions applicable to manufacturers of aeronautical products in a format similar to that followed for other provisions throughout Part V.

New requirements for approved manufacturers to be introduced in these proposed amendments are the following: the requirement to appoint an accountable executive; provisions setting forth the necessary qualifications for key personnel; and, in the accompanying standard section 561.11 *Statement of Conformity*, the requirement to identify by name in the manual to be required under CARs section 561.08 *Manual* any persons authorized to issue a statement of conformity.

Accountable executive

The concept of an “accountable executive” is to be introduced throughout the CARs. An accountable executive will be a person with financial and executive control over an entity that is the holder of a certificate issued in accordance with the provisions of the *Canadian Aviation Regulations*. The appointment of an accountable executive is intended to ensure that the organization is represented by a person who has sufficient authority to ensure compliance with the CARs and who recognizes his or her responsibility for the organization’s compliance.

Proposed section 561.04 *Accountable Executive* in Subpart 61 will require an applicant for a manufacturer certificate to appoint an individual as the accountable executive to represent the organization in matters respecting the certificate. This accountable executive must have the authority to ensure the certificate holder’s compliance with Subpart 61 and must acknowledge to the Minister in writing, within 30 days after the day of appointment, his or her acceptance of the responsibilities of the accountable executive position. Proposed section 561.05 *Management Personnel* will require the accountable executive to appoint a person who has acquired experience in the areas of responsibility set forth in section 561.05 *Management Personnel* of Standard 561 and to provide the appointee with the authority and the material and human resources necessary to ensure the certificate holder’s compliance with Subpart 61. Provisions will be included in proposed section 561.05 for the accountable executive to appoint himself or herself as that person if he or she meets the experience requirements and for the appointed person to delegate responsibility for the management of specific activities provided that the assignments and the scope of the assigned responsibilities are specified in the manual required under section 561.08 *Manual*.

Qualifications of key personnel

The details of the proposed provisions setting forth the acquired experience in the areas of responsibility which the appointed person responsible for the management of all activities required by Subpart 61, i.e. the key person, must display upon appointment and subsequently during an interview conducted by the Minister will be primarily contained in section 561.05 of Standard 561. Adherence to them will be mandated in

dispositions constituant cette nouvelle sous-partie ainsi que la norme qui s’y rattache se trouvent actuellement au chapitre 561 *Construction de produits aéronautiques* du *Manuel de navigabilité* et dans un ensemble de circulaires consultatives au Manuel de navigabilité (AMA)¹. Les modifications proposées vont présenter les dispositions actuelles applicables aux constructeurs de produits aéronautiques dans un format similaire à celui adopté tout au long des autres dispositions de la partie V.

Les nouvelles exigences applicables aux constructeurs agréés qui vont être présentées dans le cadre des modifications ainsi proposées sont celles-ci : l’exigence de nommer un gestionnaire responsable; des dispositions précisant les qualifications nécessaires du personnel clé; enfin, à l’article 561.11 de la norme connexe *Déclaration de conformité*, l’obligation d’identifier par son nom, dans le manuel devant être exigé par l’article 561.08 *Manuel* du RAC, toute personne autorisée à signer une déclaration de conformité.

Gestionnaire responsable

Le concept du « gestionnaire responsable » va être introduit dans tout le RAC. Un gestionnaire responsable sera une personne exerçant un contrôle financier et exécutif sur une entité, à savoir le titulaire d’un certificat délivré conformément aux dispositions du *Règlement de l’aviation canadien*. La nomination d’un gestionnaire responsable a pour objet de veiller à ce que l’organisme soit représenté par une personne ayant une autorité suffisante pour voir au respect du RAC et reconnaissant ses responsabilités en la matière.

En vertu de l’article 561.04 *Gestionnaire responsable* qui est proposé à la sous-partie 61, tout demandeur de certificat de constructeur sera tenu de nommer une personne à titre de gestionnaire responsable chargé de représenter l’organisme pour toutes les questions entourant le certificat. Ce gestionnaire responsable doit avoir une autorité suffisante pour garantir que le titulaire du certificat va se conformer à la sous-partie 61 et, dans les 30 jours suivant sa nomination, il doit aviser par écrit le ministre qu’il accepte les responsabilités inhérentes à la fonction de gestionnaire responsable. La proposition d’article 561.05 *Personnel de gestion* va obliger le gestionnaire responsable à nommer une personne ayant acquis de l’expérience dans les domaines de responsabilité édictés à l’article 561.05 *Personnel de gestion* de la norme 561 et à donner à la personne ainsi nommée l’autorité ainsi que les ressources matérielles et humaines nécessaires pour garantir que le titulaire du certificat de type va bien se conformer à la sous-partie 61. Des dispositions seront incluses à l’article 561.05 proposé afin que le gestionnaire responsable ait la possibilité de se nommer lui-même à ce poste s’il répond aux exigences relatives à l’expérience et que la personne nommée puisse déléguer ses responsabilités en ce qui a trait à la gestion d’activités particulières, à condition que les attributions et la portée des responsabilités assignées soient spécifiées dans le manuel exigé en vertu de l’article 561.08 *Manuel*.

Qualifications du personnel clé

Les détails des dispositions proposées énonçant, à la sous-partie 61, l’expérience acquise dans les domaines de responsabilité que la personne chargée de la gestion de toutes les activités, à savoir la personne clé, doit démontrer au moment de sa nomination et, par la suite, au cours d’une entrevue effectuée par le ministre, figureront principalement à l’article 561.05 de la norme 561. Leur respect sera rendu obligatoire par l’article 561.05 de

¹ Airworthiness Manual Advisory (AMA) 561/1 *Manufacturer Approval Requirements*, AMA 561/2 *Manufacturer Approval Requirements*, AMA 561/3A *Certification* and AMA 561/4 *Quality Program Manual Preparation*.

¹ Circulaire consultative au Manuel de navigabilité (AMA) 561/1 *Conditions requises pour l’obtention du certificat d’agrément de fabricant*, AMA 561/2 *Procédures de délivrance du certificat d’agrément de fabricant*, AMA 561/3A *Certification* et AMA 561/4 *Rédaction du manuel d’assurance de la qualité*.

section 561.05 of the Regulations. CARs section 561.05 will provide that a person may not be appointed to be responsible for activities performed under this Subpart and specified in the manual of policies and procedures to be established by the holder of the manufacturer's certificate, or remain responsible for those activities, if the person has been convicted of an offence under section 7.3 of the *Aeronautics Act* or of two or more offences not arising out of the same event under section 561.11 *Statement of Conformity*.

The experience requirements set forth in section 561.05 of the Standard which must be met by the key person are the following:

- when an organization is approved for the manufacture of aircraft or aircraft engines, the responsible person appointed under section 561.05 of the CARs shall have acquired a minimum of six years' experience in the management, performance or supervision of technical activities of a similar complexity to those undertaken by the organization, three years of which shall have been in a supervisory capacity; and
- when an organization is approved for the manufacture of aeronautical products other than aircraft or aircraft engines, the responsible person appointed under section 561.05 of the CARs shall have acquired a minimum of three years' experience in the management, performance or supervision of technical activities of similar complexity to those undertaken by the organization.

Further to the above requirements the individual who has been appointed must demonstrate, during an interview conducted by Transport Canada, a knowledge of the following topics as they relate to the manufacturer's approved policies:

- (a) the duties and responsibilities of the position;
- (b) the duties of persons who have been assigned functional responsibilities;
- (c) the responsibilities of the holder of the approved manufacturer certificate, including responsibilities for work that has been contracted out;
- (d) the responsibilities of persons authorized to sign statements of conformity;
- (e) the functions of production control and quality audit;
- (f) the record keeping requirements;
- (g) the identification of acceptable reference data;
- (h) parts control and traceability; and
- (i) the control of non-conforming parts and materials.

Within the scope of the interview, the Minister will be required to

- (a) record the questions and responses;
- (b) inform the appointed person of the results immediately; and
- (c) ensure that the results of the interview and, if applicable, a summary identifying areas requiring further development are provided in writing to the individual and to the certificate holder within 10 days.

Identification of person authorized to sign a statement of conformity

Section 561.11 *Statement of Conformity* will require a statement of conformity, attesting that the product has been manufactured in accordance with the applicable approved design data and with the provisions of Subpart 61, to meet the conditions specified in section 561.11 of Standard 561 before it is signed. Proposed Standard section 561.11 *Statement of Conformity* will require the policies and procedures, set out in the manual, that authorize persons to sign a statement of conformity to include a

la réglementation. L'article 561.05 du RAC énoncera qu'une personne ne peut être nommée responsable des activités effectuées en vertu de la présente sous-partie et précisées dans le manuel des politiques et des procédures devant être mis sur pied par le titulaire du certificat de constructeur, ou qu'elle ne peut pas rester responsable de ces activités, si la personne en question a été reconnue coupable d'une infraction en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique* ou d'au moins deux infractions n'ayant pas été commises au cours d'un même événement en vertu de l'article 561.11 *Déclaration de conformité*.

Voici les exigences relatives à l'expérience énoncées à l'article 561.05 de la norme auxquelles doit répondre la personne clé :

- si un organisme est agréé en vue de la construction d'aéronefs ou de moteurs d'aéronef, la personne responsable nommée en vertu de l'article 561.05 du RAC doit avoir acquis au minimum six années d'expérience dans la gestion, l'exécution ou la supervision d'activités techniques d'une complexité similaire à celles effectuées par l'organisme, trois de ces années devant avoir été passées dans une fonction de supervision;
- si un organisme est agréé en vue de la construction de produits aéronautiques autres que des aéronefs ou des moteurs d'aéronef, la personne responsable nommée en vertu de l'article 561.05 du RAC doit avoir acquis au minimum trois années d'expérience dans la gestion, l'exécution ou la supervision d'activités techniques d'une complexité similaire à celles effectuées par l'organisme.

En plus des exigences indiquées ci-dessus, la personne qui a été nommée doit démontrer, au cours d'une entrevue réalisée par Transports Canada, une connaissance des sujets suivants ayant trait aux politiques approuvées du constructeur :

- a) les tâches et responsabilités du poste;
- b) les tâches des personnes auxquelles ont été assignées des responsabilités fonctionnelles;
- c) les responsabilités du titulaire du certificat de constructeur agréé, y compris les responsabilités relatives au travail confié à la sous-traitance;
- d) les responsabilités des personnes autorisées à signer des déclarations de conformité;
- e) les fonctions de contrôle de la production et de vérification de la qualité;
- f) les exigences en matière de tenue des dossiers;
- g) l'identification des données de référence acceptables;
- h) le contrôle des pièces et leur historique;
- i) le contrôle des pièces et des matériaux non conformes.

Dans le cadre de l'entrevue, il incombe au ministre :

- a) de consigner les questions et les réponses;
- b) d'informer immédiatement la personne nommée des résultats;
- c) de s'assurer, dans les 10 jours suivant l'entrevue, que les résultats de cette dernière, et s'il y a lieu, que le résumé identifiant les domaines exigeant d'autres études, sont présentés par écrit à la personne nommée ainsi qu'au titulaire du certificat.

Identification de la personne autorisée à signer une déclaration de conformité

L'article 561.11 *Déclaration de conformité* va exiger une déclaration de conformité attestant que le produit a été fabriqué conformément aux données de conception approuvées et aux dispositions réglementaires pertinentes afin de répondre aux conditions précisées à l'article 561.11 de la norme avant que la déclaration puisse être signée. La proposition d'article 561.11 *Déclaration de conformité* de la norme va exiger que les politiques et procédures énoncées dans le manuel qui autorisent des

means of identifying those persons by name. This identification must include the product or range of products which they are authorized to certify and, where a stamp is used, the stamp number assigned.

Section 571.07 *Installation of New Parts*

Section 571.07 *Installation of New Parts* deals with the conditions under which a person may install a new part on an aeronautical product. At present, this section refers to the certification of the new part in accordance with Chapter 561 of the *Airworthiness Manual*. The proposed amendment to this section will require a new part to be certified under Subpart 61 if it is to be installed on an aeronautical product.

Alternatives

During the course of consultation with respect to the proposed introduction of Subpart 61, alternative suggestions were put forward by industry stakeholders as to the proposed treatment of the qualifications of key personnel and as to the retention of the status quo treatment of the certificate holder's relationship with its suppliers.

Qualifications of key personnel

When the proposals for the qualifications of key personnel were presented to the Aircraft Maintenance and Manufacturing (M&M) Technical Committee in June 1998, members of the Technical Committee expressed dissatisfaction with them. The proposal originally presented for the qualifications of key personnel required six years' experience in the management of technical activities of similar complexity to those undertaken by the certificate holder's organization for key personnel of an organization approved for the manufacture of aircraft or aircraft engines. For an organization approved for the manufacture of other aeronautical products, the original proposed requirement was for three years' experience in the management of technical activities of similar complexity. At the request of the members of the Technical Committee, a Working Group on Qualifications of Key Personnel in Respect of Manufacturers of Aeronautical Products was established in accordance with Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) procedures.

The Working Group recommended that no specific experience requirements for key personnel be incorporated in Subpart 61 or its associated Standard. They also recommended the removal of the requirement for a Transport Canada interview of the selected personnel. The grounds for their recommendations were that the original proposals would restrict management's ability to select the most qualified personnel and that the provisions for the integrity of the quality audit system and for the responsibilities of the accountable executive would ensure compliance with the provisions of Subpart 61 on the part of the certificate holder.

The recommendations of the Working Group were discussed during the meeting of the M&M Technical Committee on March 22 and 23, 1999. When consensus could not be reached, Transport Canada agreed to consider presenting a new proposal defining the necessary qualifications in terms of skill. The resulting proposed requirements, which were agreed to by the Technical Committee in their meeting of June 1999, were those detailed previously in the "Description" section of this Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS). To the requirement for management experience has been added, as an acceptable qualification for key personnel, experience in the performance or supervision of

personnes à signer une déclaration de conformité contiennent un moyen d'identifier ces personnes par leur nom. Cette identification doit inclure le produit ou la gamme de produits que ces personnes sont autorisées à certifier conformes et, si un tampon encreur est utilisé, le numéro du tampon assigné à ces personnes.

Article 571.07 *Installation de pièces neuves*

L'article 571.07 *Installation de pièces neuves* porte sur les conditions en vertu desquelles une personne peut installer une pièce neuve sur un produit aéronautique. Actuellement, cet article renvoie à la certification de la pièce neuve conformément au chapitre 561 du *Manuel de navigabilité*. La proposition de modification de cet article va exiger qu'une pièce neuve soit certifiée en vertu de la sous-partie 61 si elle doit être installée sur un produit aéronautique.

Solutions envisagées

Dans le cadre des consultations tenues sur la proposition d'introduction de la sous-partie 61, des parties intéressées provenant de l'industrie ont fait d'autres suggestions quant au traitement proposé des qualifications du personnel clé et quant au maintien du statu quo en ce qui concerne le traitement des relations du titulaire du certificat avec ses fournisseurs.

Qualifications du personnel clé

Lorsque les propositions visant les qualifications du personnel clé ont été présentées en juin 1998 devant le Comité technique de la maintenance et de la construction des aéronefs (M et C), les membres dudit Comité ont déclaré ne pas être satisfaits. La proposition originale présentée en matière de qualifications du personnel clé exigeait six années d'expérience en gestion d'activités techniques de complexité similaire à celles effectuées par l'organisme du titulaire du certificat, et ce, dans le cas du personnel clé d'un organisme agréé en vue de la construction d'aéronefs ou de moteurs d'aéronef. Pour ce qui est d'un organisme agréé en vue de la construction d'autres produits aéronautiques, la proposition originale exigeait une expérience de trois années en gestion d'activités techniques d'une complexité similaire. À la demande des membres du Comité technique, un Groupe de travail sur les qualifications du personnel clé des constructeurs de produits aéronautiques a été mis sur pied, conformément aux procédures du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC).

Le Groupe de travail a recommandé qu'aucune exigence spécifique relative au personnel clé ne soit incorporée tant dans la sous-partie 61 que dans la norme s'y rattachant. Il a également recommandé la suppression de l'entrevue du personnel sélectionné avec Transports Canada. Ces recommandations se fondaient sur les constatations suivantes : d'une part, les propositions originales allaient nuire à la capacité de la gestion de choisir le personnel le plus qualifié et, d'autre part, les dispositions portant sur l'intégrité du système de vérification de la qualité et sur les responsabilités du gestionnaire responsable allaient assurer le respect, de la part du titulaire du certificat, des dispositions de la sous-partie 61.

Les recommandations du Groupe de travail ont été discutées au cours de la réunion des 22 et 23 mars 1999 du Comité technique M et C. Face à l'impossibilité d'en arriver à un consensus, Transports Canada a accepté d'envisager la possibilité de faire une nouvelle proposition définissant les qualifications nécessaires en termes d'aptitude. Les exigences proposées qui en ont résulté, lesquelles ont été acceptées par le Comité technique à sa réunion de juin 1999, sont celles qui ont été détaillées à la rubrique « Description » du présent résumé d'étude d'impact de la réglementation (RÉIR). Au niveau de l'exigence relative à l'expérience en gestion a été ajoutée, comme qualification acceptable du

technical activities of a similar complexity to those undertaken by the organization. The members of the Technical Committee accepted this compromise solution.

The certificate holder's relationship with suppliers

At present, manufacturers of aeronautical products are responsible for each article used in that product and, therefore, must ensure that all products, parts or services obtained from suppliers conform to approved design data. Alternatives to this status quo regarding requirements for the certificate holder to ensure work done by external suppliers meets the design and manufacturing standards which the certificate holder has to meet with regard to its own production were discussed by the members of the Technical Committee. Industry stakeholders objected to the current requirements for certificate holder control on the grounds that they entail undue interference in the operations of other organizations. Representatives of the Department explained that it is necessary to retain these requirements in the proposed Regulations with respect to the manufacturing of aeronautical products in Canada for compliance with the CARs to be accepted internationally as an assurance of the quality of Canadian manufactured aeronautical products.

A compromise was reached which preserved the essentials of the existing requirements for certificate holder monitoring of suppliers. The certificate holder will be required to take responsibility for the quality of the product accepted from a supplier and incorporated in the certificate holder's production of the aeronautical product approved in the certificate. The details of how the necessary oversight is to be established are to be left to the responsibility of the certificate holder. A requirement that the certificate holder specify in a written agreement with the supplier that the Minister may enter and inspect the supplier's facilities and records is to be retained. If the supplier holds either an applicable manufacturer certificate or an equivalent document issued by a foreign state with whom Canada has an airworthiness agreement or a similar arrangement, the supplier's own statement of conformity may be considered to have satisfied the oversight requirement of the certificate holder who is responsible for the final aeronautical product.

Strategic environmental assessment

A preliminary scan for environmental impacts has been undertaken in accordance with the criteria of *Transport Canada's Strategic Environmental Assessment Policy Statement – March 2001*. The preliminary scan has led to the conclusion that a detailed analysis is not necessary. Further assessments or studies regarding environmental effects of this initiative are not likely to yield a different determination.

Benefits and costs

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

The proposed new requirements are expected to entail minimal additional cost for manufacturers of aeronautical products. They will require procedures which in essence reflect good business practices to be explicitly acknowledged and followed. These or

personnel clé, une expérience en exécution ou en supervision d'activités techniques d'une complexité similaire à celles effectuées par l'organisme. Les membres du Comité technique ont accepté cette solution de compromis.

Relations entre le titulaire du certificat et les fournisseurs

À l'heure actuelle, les constructeurs de produits aéronautiques sont responsables de tout article utilisé dans leurs produits, ce qui veut donc dire qu'ils doivent veiller à ce que la totalité des produits, des pièces ou des services obtenus auprès de fournisseurs respectent les données de conception approuvées. Les membres du Comité technique ont discuté d'autres solutions à ce statu quo portant sur l'obligation, de la part du titulaire du certificat, de s'assurer que le travail accompli par des fournisseurs extérieurs réponde aux normes de conception et de construction que le titulaire du certificat est tenu de respecter en ce qui a trait à sa propre production. Les parties intéressées de l'industrie se sont objectées aux exigences actuelles de contrôle du titulaire du certificat en arguant du fait que ces exigences se traduisent par une ingérence intempestive dans le fonctionnement d'autres organismes. Des représentants du Ministère ont expliqué qu'il était nécessaire de conserver ces exigences dans les dispositions réglementaires proposées en matière de construction de produits aéronautiques au Canada si l'on voulait que le respect du RAC soit reconnu internationalement comme un gage d'assurance de la qualité des produits aéronautiques construits au Canada.

Un compromis a été trouvé, lequel préserve l'essentiel des exigences actuelles imposant au titulaire du certificat de surveiller ses fournisseurs. Le titulaire du certificat sera tenu d'assumer la responsabilité de la qualité du produit accepté d'un fournisseur et incorporé pendant la réalisation du produit aéronautique approuvé dans le certificat dudit titulaire. Les détails portant sur la façon d'instaurer une surveillance nécessaire resteront de la responsabilité du titulaire du certificat. Une exigence voulant que le titulaire du certificat précise dans une entente écrite avec le fournisseur que le ministre se réserve le droit d'entrer pour inspecter les installations et les dossiers du fournisseur sera conservée. Si le fournisseur possède soit un certificat de constructeur pertinent, soit un document équivalent délivré par un État étranger avec lequel le Canada a conclu un accord de navigabilité ou toute autre entente similaire, la propre déclaration de conformité du fournisseur pourra être réputée avoir satisfait à l'exigence de surveillance imposée au titulaire du certificat responsable du produit aéronautique final.

Évaluation environnementale stratégique

Un examen préliminaire sommaire des impacts environnementaux a été entrepris conformément aux critères figurant dans l'*Énoncé de politique sur l'évaluation environnementale stratégique de Transports Canada de mars 2001*. Cet examen a permis de conclure qu'aucune analyse détaillée ne s'imposait. Des évaluations ou des études complémentaires portant sur les effets environnementaux de la présente initiative ont toutes les chances d'en arriver au même résultat.

Avantages et coûts

Tout au long du processus d'élaboration de la réglementation et des normes s'appliquant à l'aviation, Transports Canada fait appel à des concepts de gestion des risques. Et à chaque fois que des risques ont été perçus, l'analyse de la réglementation proposée a permis de conclure que les risques présumés étaient acceptables par rapport aux avantages escomptés.

On s'attend à ce que les nouvelles exigences proposées entraînent, pour les constructeurs de produits aéronautiques, des coûts additionnels minimes. Elles vont imposer des procédures qui, par nature, reflètent la reconnaissance et le respect explicites de

closely similar procedures are, for the most part, already embedded in the operations of Canadian manufacturers of aeronautical products. Some major manufacturers of aeronautical products have expressed their desire that these proposals be brought into effect promptly and, in fact, have voluntarily started to apply those requirements which will be introduced with the implementation of this proposal.

Benefits of the proposed amendments will stem from improved understanding of the requirements as a result of the more logical format and language. This improved understanding will enable compliance with the safety standards for the production of aeronautical products to be more transparently and readily achieved. The result will be lower costs for the monitoring and enforcement of these standards for the certificate holder and for the regulatory authority. Entry of Canadian products into international markets will be eased by the harmonization of the format and terminology of these requirements with those used internationally with which regulatory authorities in other jurisdictions are familiar.

In conclusion, these proposed amendments are expected to be beneficial to the safety of Canadian civil aviation and to Canadian manufacturers of aeronautical products while creating minimal additional cost.

Consultation

Extensive consultation has taken place with members of the M&M Technical Committee of the Canadian Aviation Regulation Advisory Committee (CARAC) on these proposed Regulations respecting the manufacture of an aeronautical product. The actively participating members of the M&M Technical Committee include the Aerospace Industries Association of Canada, Air B.C., Air Canada, the Air Transport Association of Canada, the Aircraft Owners and Pilots Association – Canada, the Association québécoise des transporteurs aériens inc., Bell Helicopter Textron Canada, Bombardier Aerospace, Canadair Inc., Canadian Airlines International Ltd.,² the Canadian Business Aircraft Association, the Canadian Federation of AME Associations, the Canadian Owners and Pilots Association, the Canadian Sports Aviation Council, the Department of Justice, the Department of National Defence, de Havilland Inc., the Experimental Aircraft Association – Canadian Council, Field Aviation Co. Inc., Innotech Aviation, the International Association of Machinists and Aerospace Workers, the Ontario AME Association, Pratt and Whitney Canada, the Recreational Aircraft Association, and the Transportation Safety Board of Canada.

These proposed amendments were initially presented as drafts to the Technical Committee in June 1998. The members agreed with the concept but asked for rewording of some provisions and for further consideration of the requirements for qualifications of key personnel and of the treatment of the conditions pertaining to the manufacturer's relationships with suppliers. A Working Group on the Qualifications of Key Personnel was set up. The recommendations presented by this Working Group have been discussed in the section "Alternatives" of this Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS). Further discussions with respect to these proposed amendments were held at meetings of the M&M Technical Committee in October 1998, March 1999 and June 1999. At these meetings the questions of the qualifications of key personnel and the treatment of the manufacturer's relationships

bonnes pratiques dans les entreprises. Dans leur majorité, ces procédures ou d'autres procédures semblables sont déjà utilisées par les constructeurs canadiens de produits aéronautiques. Quelques grands constructeurs de produits aéronautiques ont exprimé le désir que ces propositions entrent en vigueur rapidement et, en fait, ils ont déjà commencé à appliquer les exigences qui vont résulter de la mise en application de la présente proposition.

Les avantages des modifications proposées vont découler d'une meilleure compréhension des exigences, elle-même résultant d'une meilleure logique de la présentation et du libellé. Grâce à cette compréhension améliorée, le respect des normes de sécurité entourant la production des produits aéronautiques se fera plus facilement et dans une meilleure transparence. Il en résultera, pour le titulaire du certificat et pour les instances réglementaires, une diminution des coûts de surveillance et d'application de ces normes. L'entrée des produits canadiens sur les marchés internationaux sera facilitée par l'harmonisation de la présentation et de la terminologie des exigences en question avec celles utilisées au niveau international que connaissent bien les instances réglementaires d'autres pays.

En conclusion, on s'attend à ce que les modifications proposées aient des effets bénéfiques au niveau de la sécurité de l'aviation civile canadienne et des constructeurs canadiens de produits aéronautiques, tout en entraînant des coûts additionnels minimes.

Consultations

Les dispositions réglementaires proposées en matière de construction des produits aéronautiques ont fait l'objet d'intenses consultations auprès des membres du Comité technique M et C du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Les membres actifs du Comité technique M et C comprennent l'Association des industries aérospatiales du Canada, Air B.C., Air Canada, l'Association du transport aérien du Canada, la Aircraft Owners and Pilots Association – Canada, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., Bell Helicopter Textron Canada, Bombardier Aéronautique, Canadair Inc., les Lignes aériennes Canadien International Ltée², l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, la Fédération canadienne des associations de TEA, la Canadian Owners and Pilots Association, le Conseil canadien de l'aviation sportive, le ministère de la Justice, le ministère de la Défense nationale, la compagnie de Havilland Inc., la Experimental Aircraft Association – Canadian Council, Field Aviation Co. Inc., Innotech Aviation, l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, la Ontario AME Association, Pratt and Whitney Canada, le Réseau aéronefs amateur Canada et le Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Une ébauche des modifications proposées a d'abord été présentée en juin 1998 devant le Comité technique. Les membres ont accepté le concept mais ont demandé que certaines dispositions soient reformulées et que les exigences relatives aux qualifications du personnel clé ainsi que le traitement des conditions propres aux relations entre les constructeurs et leurs fournisseurs fassent l'objet d'une étude plus approfondie. Un Groupe de travail sur les qualifications du personnel clé a ainsi été mis sur pied. Les recommandations formulées par le Groupe de travail ont été présentées à la rubrique « Solutions envisagées » du présent résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR). D'autres discussions portant sur les modifications proposées ont eu lieu à des réunions du Comité technique M et C tenues en octobre 1998, en mars 1999 et en juin 1999. Au cours de ces réunions, les

² Please note that at the time this consultation took place Canadian Airlines International Ltd. were still in existence as an independent company.

² Veuillez noter qu'au moment où cette consultation a eu lieu, les Lignes aériennes Canadien International Ltée était une compagnie indépendante de transport aérien.

with suppliers were thoroughly discussed. The decisions reached were those presented in the section "Alternatives" of this RIAS and reflected in this proposal. At the meeting of the M&M Technical Committee in June 1999, the members of the Technical Committee approved the proposed amendments.

These proposed amendments were presented to the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC), which is composed of senior managers in the Civil Aviation Directorate in the Department of Transport, on August 31, 1999. The members of CARC approved these proposed amendments.

Compliance and enforcement

The proposed amendments 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, Safety and Security, Transport Canada, Place de Ville, Tower C, Ottawa, Ontario K1A 0N8. General inquiries: (613) 993-7284 or 1-800-305-2059 (telephone), (613) 990-1198 (facsimile), www.tc.gc.ca (Internet address).

questions portant sur les qualifications du personnel clé et sur le traitement des relations entre les constructeurs et leurs fournisseurs ont fait l'objet d'intenses discussions. Les décisions prises ont été celles présentées à la rubrique « Solutions envisagées » du présent RÉIR et apparaissent dans la présente proposition. Au cours de la réunion du Comité technique M et C de juin 1999, les membres dudit Comité ont approuvé les modifications proposées.

Les modifications proposées ont été présentées le 31 août 1999 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. Les membres du CRAC ont approuvé lesdites modifications.

Respect et exécution

L'exécution des modifications proposées se fera par imposition d'amendes en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, par suspension ou annulation d'un document d'aviation canadien, ou encore par poursuites judiciaires intentées sous forme d'une procédure sommaire en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Personne-ressource

Chief, Affaires réglementaires, AARBH, Sécurité et sûreté, Transports Canada, Place de Ville, Tour C, Ottawa (Ontario) K1A 0N8. Renseignements généraux : (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, subsection 5.9(1)^b and subsection 7.6(1)^b of the *Aeronautics Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and V)*.

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 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, November 15, 2004

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 4.9^a, du paragraphe 5.9(1)^b et du paragraphe 7.6(1)^b de la *Loi sur l'aéronautique*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et V)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter 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 des observations sur 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 15 novembre 2004

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

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

^b R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1

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

^b L.R., ch. 33 (1^{er} suppl.), art. 1

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PARTS I AND V)

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (PARTIES I ET V)

AMENDMENTS

MODIFICATIONS

1. (1) Paragraph (c) of the definition “maintenance” in subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is replaced by the following:

1. (1) La définition de « certificat de constructeur », au paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien*¹, est remplacée par ce qui suit :

(c) any work performed on an aircraft by the manufacturer prior to the issuance of whichever of the following documents is issued first

« certificat de constructeur » Certificat délivré en vertu de la sous-partie 61 de la partie V. (*manufacturer certificate*)

- (i) a certificate of airworthiness,
- (ii) a special certificate of airworthiness, or
- (iii) an export airworthiness certificate; (*maintenance*)

(2) L'alinéa c) de la définition de « maintenance », au paragraphe 101.01(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

(2) The definition “manufacturer certificate” in subsection 101.01(1) of the Regulations is replaced by the following: “manufacturer certificate” means a certificate issued under Subpart 61 of Part V; (*certificat de constructeur*)

c) le cas échéant, les tâches effectuées par le constructeur sur un aéronef avant la délivrance de celui des documents suivants qui est délivré en premier :

- (i) le certificat de navigabilité,
- (ii) le certificat spécial de navigabilité,
- (iii) le certificat de navigabilité pour exportation. (*maintenance*)

2. Part V of the Schedule to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Section 509.05”:

2. La partie V de l'annexe de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Article 509.05 », de ce qui suit :

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
SUBPART 61 — MANUFACTURE OF AERONAUTICAL PRODUCTS		
Subsection 561.04(3)	1,000	5,000
Subsection 561.05(1)	3,000	15,000
Subsection 561.05(6)	5,000	25,000
Subsection 561.05(8)	1,000	5,000
Section 561.06	5,000	25,000
Subsection 561.08(1)	5,000	25,000
Subsection 561.08(2)	5,000	25,000
Subsection 561.08(3)	5,000	25,000
Subsection 561.08(7)	5,000	25,000
Subsection 561.08(8)	1,000	5,000
Subsection 561.08(10)	3,000	15,000
Subsection 561.09(1)	3,000	15,000
Subsection 561.09(3)	3,000	15,000
Subsection 561.10(1)	3,000	15,000
Subsection 561.10(3)	3,000	15,000
Subsection 561.11(1)	5,000	25,000
Subsection 561.11(2)	5,000	25,000
Section 561.12	3,000	15,000
Subsection 561.13(1)	5,000	25,000
Subsection 561.13(3)	1,000	5,000
Subsection 561.14(1)	5,000	25,000
Subsection 561.14(3)	5,000	25,000
Subsection 561.15(1)	3,000	15,000
Subsection 561.15(2)	3,000	15,000
Section 561.16	3,000	15,000
Section 561.17	1,000	5,000

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal d'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
SOUS-PARTIE 61 — CONSTRUCTION DE PRODUITS AÉRONAUTIQUES		
Paragraphe 561.04(3)	1 000	5 000
Paragraphe 561.05(1)	3 000	15 000
Paragraphe 561.05(6)	5 000	25 000
Paragraphe 561.05(8)	1 000	5 000
Article 561.06	5 000	25 000
Paragraphe 561.08(1)	5 000	25 000
Paragraphe 561.08(2)	5 000	25 000
Paragraphe 561.08(3)	5 000	25 000
Paragraphe 561.08(7)	5 000	25 000
Paragraphe 561.08(8)	1 000	5 000
Paragraphe 561.08(10)	3 000	15 000
Paragraphe 561.09(1)	3 000	15 000
Paragraphe 561.09(3)	3 000	15 000
Paragraphe 561.10(1)	3 000	15 000
Paragraphe 561.10(3)	3 000	15 000
Paragraphe 561.11(1)	5 000	25 000
Paragraphe 561.11(2)	5 000	25 000
Article 561.12	3 000	15 000
Paragraphe 561.13(1)	5 000	25 000
Paragraphe 561.13(3)	1 000	5 000
Paragraphe 561.14(1)	5 000	25 000
Paragraphe 561.14(3)	5 000	25 000
Paragraphe 561.15(1)	3 000	15 000
Paragraphe 561.15(2)	3 000	15 000
Article 561.16	3 000	15 000
Article 561.17	1 000	5 000

3. Part V of the Regulations is amended by adding the following after Subpart 51:

3. La partie V du même règlement est modifiée par adjonction, après la sous-partie 51, de ce qui suit :

¹ SOR/96-433

¹ DORS/96-433

SUBPART 61 — MANUFACTURE
OF AERONAUTICAL PRODUCTS*Interpretation*

561.01 In this Subpart, “manual” means the manual established under section 561.08; (*manuel*)
“Standard 561” means Standard 561 — *Standard for Approved Manufacturers. (norme 561)*

Application

561.02 (1) Subject to subsection (2), this Subpart applies in respect of the manufacture of an aeronautical product in respect of which

- (a) a type certificate, a supplemental type certificate or a foreign document that is equivalent to a type certificate has been issued; or
- (b) the minimum performance standards have been approved under a Technical Standard Order issued by the civil aviation authority of a state with which Canada has an airworthiness agreement or a similar arrangement and have been accepted by the Minister.

(2) This Subpart does not apply in respect of

- (a) maintenance;
- (b) the manufacture of standard parts;
- (c) the manufacture of commercial parts; or
- (d) the manufacture of parts during a repair or modification under subsection 571.06(4).

*Manufacturer Certificate — Application,
Issuance and Amendment*

561.03 (1) An applicant for the issuance or amendment of a manufacturer certificate respecting an aeronautical product shall submit an application to the Minister that includes the documents specified in section 561.03 of Standard 561.

(2) An applicant for the issuance or amendment of a manufacturer certificate respecting an aeronautical product shall

- (a) be the holder of, or applicant for, a type certificate or a supplemental type certificate for that aeronautical product; or
- (b) have written authorization from the holder of a type certificate or a supplemental type certificate to manufacture that aeronautical product.

(3) An applicant for the issuance or amendment of a manufacturer certificate respecting an aeronautical product shall demonstrate that they have access to all present and future design data, process specifications and other related information necessary for the continuing airworthiness of the aeronautical product.

(4) The Minister shall issue or amend a manufacturer certificate authorizing an applicant to manufacture the aeronautical products set out in the manufacturer certificate if the applicant meets the requirements of this Subpart.

(5) A manufacturer certificate may authorize the manufacture of a limited number of an aeronautical product where

SOUS-PARTIE 61 — CONSTRUCTION
DE PRODUITS AÉRONAUTIQUES*Définitions*

561.01 Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente sous-partie.

« manuel » Le manuel établi en vertu de l’article 561.08. (*manuel*)

« norme 561 » La norme 561 — *Norme relative aux constructeurs agréés. (Standard 561)*

Application

561.02 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente sous-partie s’applique à la construction des produits aéronautiques suivants :

- a) ceux à l’égard desquels un certificat de type, un certificat de type supplémentaire ou un document étranger qui est équivalent à un certificat de type a été délivré;
- b) ceux à l’égard desquels des normes de rendement minimales ont été approuvées en vertu d’une norme technique intitulée Technical Standard Order délivrée par l’autorité de l’aviation civile d’un État avec lequel le Canada a conclu un accord de navigabilité ou un arrangement semblable et ont été acceptées par le ministre.

(2) La présente sous-partie ne s’applique pas aux activités suivantes :

- a) la maintenance;
- b) la construction de pièces standards;
- c) la construction de pièces commerciales;
- d) la construction de pièces au cours d’une réparation ou d’une modification effectuée en vertu du paragraphe 571.06(4).

*Demande, délivrance et modification
d’un certificat de constructeur*

561.03 (1) Le demandeur d’un certificat de constructeur à l’égard d’un produit aéronautique ou d’une modification à un tel certificat doit présenter au ministre sa demande accompagnée des documents précisés à l’article 561.03 de la norme 561.

(2) Le demandeur d’un certificat de constructeur à l’égard d’un produit aéronautique ou d’une modification à un tel certificat doit :

- a) soit être le titulaire ou le demandeur d’un certificat de type ou d’un certificat de type supplémentaire pour ce produit aéronautique;
- b) soit avoir l’autorisation écrite du titulaire d’un certificat de type ou d’un certificat de type supplémentaire de construire ce produit aéronautique.

(3) Le demandeur d’un certificat de constructeur à l’égard d’un produit aéronautique ou d’une modification à un tel certificat doit démontrer qu’il a accès aux données de conception courantes et futures, aux spécifications relatives aux procédés et aux autres renseignements connexes qui sont nécessaires au maintien de la navigabilité du produit aéronautique.

(4) Le ministre délivre ou modifie un certificat de constructeur autorisant le demandeur à construire les produits aéronautiques qui y sont indiqués s’il satisfait aux exigences de la présente sous-partie.

(5) Le certificat de constructeur peut autoriser la construction d’un nombre limité d’un produit aéronautique dans l’un ou l’autre des cas suivants :

- (a) an applicant has made an application for a type certificate for that aeronautical product but it has not yet been issued; or
- (b) an applicant is about to enter into a license agreement with the holder of the design approval for that aeronautical product.

(6) Unless an expiry date is specified in the manufacturer certificate issued under subsection (4), the certificate shall remain in effect until it is surrendered by the manufacturer or suspended or cancelled.

(7) A manufacturer certificate is not transferable.

(8) Subject to this Subpart and to section 6.71 of the Act, the Minister shall issue or amend a manufacturer certificate if an application is made to manufacture an aeronautical product in accordance with a foreign document that is equivalent to a type certificate.

(9) Except as provided in section 561.07, the final assembly facilities for an aeronautical product specified in a manufacturer certificate shall be located in Canada.

Accountable Executive

561.04 (1) An applicant for a manufacturer certificate shall appoint an accountable executive who will represent the applicant in matters respecting the manufacturer certificate.

(2) The accountable executive shall have the authority to ensure that the holder of the manufacturer certificate meets the requirements of this Subpart.

(3) The accountable executive shall, within 30 days after the day of their appointment, submit to the Minister a signed statement that they accept the responsibilities of their position.

Management Personnel

561.05 (1) The accountable executive shall

- (a) appoint a person to be responsible for all the activities performed under this Subpart and specified in the manual;
- (b) ensure that the person appointed has acquired experience in the areas of responsibility set out in subsection 561.05(1) of Standard 561; and
- (c) ensure that the person appointed, within 30 days after their appointment, demonstrates to the Minister knowledge of the topics specified in subsection 561.05(2) of Standard 561.

(2) The Minister is to conduct an interview, in accordance with subsection 561.05(3) of Standard 561, to assess the appointed person's knowledge of the topics referred to in paragraph (1)(c).

(3) The Minister shall notify the appointed person of the results of the assessment and, if applicable, identify any deficiencies in their knowledge of the topics within ten days after the interview.

(4) For the purpose of paragraph (1)(a), the accountable executive may appoint themselves if they meet the requirements of paragraphs (1)(b) and (c).

(5) A person who, at the time this section comes into force, is already performing the functions referred to in paragraph (1)(a) may be appointed under that paragraph without meeting the requirements of paragraphs (1)(b) and (c).

a) le demandeur a présenté une demande de certificat de type pour le produit aéronautique, mais le certificat n'a pas encore été délivré;

b) le demandeur est sur le point de conclure un contrat de licence avec le titulaire de l'approbation de conception pour le produit aéronautique.

(6) Sauf si une date d'expiration est précisée dans le certificat de constructeur délivré en vertu du paragraphe (4), celui-ci demeure en vigueur jusqu'à ce qu'il soit remis par le constructeur ou suspendu ou annulé.

(7) Il est interdit de céder à quiconque un certificat de constructeur.

(8) Sous réserve de la présente sous-partie et de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre ou modifie un certificat de constructeur si une demande est présentée pour construire un produit aéronautique conformément à un document étranger qui est équivalent à un certificat de type.

(9) Sauf dans le cas prévu à l'article 561.07, les installations d'assemblage final d'un produit aéronautique précisé dans le certificat de constructeur doivent être situées au Canada.

Gestionnaire supérieur responsable

561.04 (1) Le demandeur d'un certificat de constructeur doit nommer un gestionnaire supérieur responsable qui le représentera pour toute question relative au certificat de constructeur.

(2) Le gestionnaire supérieur responsable doit avoir le pouvoir pour faire en sorte que le titulaire du certificat de constructeur satisfasse aux exigences de la présente sous-partie.

(3) Le gestionnaire supérieur responsable doit, dans les 30 jours suivant la date de sa nomination, présenter au ministre une déclaration signée par laquelle il accepte les responsabilités de son poste.

Personnel de gestion

561.05 (1) Le gestionnaire supérieur responsable doit :

- a) nommer une personne à titre de responsable de toutes les activités qui sont exercées aux termes de la présente sous-partie et qui sont indiquées dans le manuel;
- b) veiller à ce que la personne nommée ait acquis de l'expérience dans les domaines de responsabilité qui sont précisés au paragraphe 561.05(1) de la norme 561;
- c) veiller à ce que la personne nommée démontre au ministre, dans les 30 jours suivant sa nomination, qu'elle possède une connaissance des sujets précisés au paragraphe 561.05(2) de la norme 561.

(2) Le ministre fait subir, conformément au paragraphe 561.05(3) de la norme 561, une entrevue visant à évaluer si la personne nommée possède une connaissance des sujets visés à l'alinéa (1)c).

(3) Le ministre informe la personne nommée des résultats de l'évaluation et indique, s'il y a lieu, toute lacune relevée dans sa connaissance des sujets dans les 10 jours suivants l'entrevue.

(4) Pour l'application de l'alinéa (1)a), le gestionnaire supérieur responsable peut se nommer lui-même s'il satisfait aux exigences des alinéas (1)b) et c).

(5) La personne qui, au moment où le présent article entre en vigueur, exerce déjà les fonctions visées à l'alinéa (1)a) peut être nommée en vertu de cet alinéa sans satisfaire aux exigences des alinéas (1)b) et c).

(6) The accountable executive shall provide the appointed person with the authority and the material and human resources necessary to ensure that the holder of a manufacturer certificate meets the requirements of this Subpart.

(7) The person appointed may assign responsibility for the management of specific activities required by this Subpart to other persons, provided that the assignments and the scope of the assigned responsibilities are specified in the manual.

(8) The accountable executive shall ensure that no person is appointed under paragraph (1)(a) or remains responsible for the activities referred to in that paragraph, if they

(a) have been convicted of an offence under section 7.3 of the Act; or

(b) have paid amounts as penalties for having twice contravened section 561.11 of these Regulations, if these contraventions did not arise out of the same event.

Resources

561.06 The accountable executive shall have, and ensure that any supplier referred to in section 561.14 has, the material and human resources necessary for the manufacture and inspection of any aeronautical product specified in the manufacturer certificate, including those specified in section 561.06 of Standard 561.

Facilities Located in a Foreign State

561.07 If an arrangement exists between Canada and a foreign state concerning the manufacture of an aeronautical product, the holder of a manufacturer certificate may be authorized to perform their activities under the certificate in facilities located in that foreign state if the holder

(a) submits a written application to that effect to the Minister;

(b) gives, by a written agreement, an undertaking to the Minister to ensure that the Minister has access to these facilities to verify that the performance of the activities complies with the requirements of the Act and these Regulations, as if those facilities were located in Canada; and

(c) undertakes to pay the expenses referred to in paragraphs 104.04(1)(a) and (b) incurred by the Department of Transport in carrying out the activities under paragraph (b).

Manual

561.08 (1) The accountable executive shall establish, maintain and require the use of a manual that must include the information set out in section 561.08 of Standard 561 and that sets out policies and procedures respecting the construction and inspection of the aeronautical products specified in the manufacturer certificate.

(2) Subject to subsection (4), the person appointed under paragraph 561.05(1)(a) shall ensure that any person who performs work under a manufacturer certificate complies with the manual.

(3) Subject to subsection (4), any person who performs work under a manufacturer certificate shall comply with the manual.

(4) Subject to the following conditions, the accountable executive and any person who performs work under a manufacturer certificate may temporarily be authorized to use alternative policies and procedures to comply with subsections (2) and (3):

(6) Le gestionnaire supérieur responsable doit donner à la personne nommée le pouvoir et les ressources humaines et matérielles nécessaires pour faire en sorte que le titulaire du certificat de constructeur satisfasse aux exigences de la présente sous-partie.

(7) La personne nommée peut attribuer à d'autres personnes la responsabilité de la gestion d'activités particulières exigées par la présente sous-partie, pourvu que cette attribution et l'étendue des responsabilités attribuées soient précisées dans le manuel.

(8) Le gestionnaire supérieur responsable doit veiller à ce qu'aucune personne ne soit nommée en vertu de l'alinéa (1)a) ou ne demeure responsable des activités visées à cet alinéa si, selon le cas :

a) la personne a été déclarée coupable d'une infraction à l'article 7.3 de la Loi;

b) la personne a payé des montants à titre d'amendes pour avoir contrevenu deux fois à l'article 561.11 du présent règlement, si ces contraventions ne découlaient pas des mêmes faits.

Ressources

561.06 Le gestionnaire supérieur responsable doit disposer des ressources humaines et matérielles nécessaires à la construction et à l'inspection de tout produit aéronautique précisé dans le certificat de constructeur, notamment celles précisées à l'article 561.06 de la norme 561, et veiller à ce que les fournisseurs visés à l'article 561.14 disposent de celles-ci.

Installations situées dans un État étranger

561.07 Si un arrangement existe entre le Canada et un État étranger à l'égard de la construction d'un produit aéronautique, le titulaire d'un certificat de constructeur peut être autorisé à exercer ses activités aux termes du certificat dans des installations situées dans cet État étranger si les conditions suivantes sont réunies :

a) il présente une demande écrite en ce sens au ministre;

b) il s'engage envers le ministre, par voie d'accord écrit, à faire en sorte que le ministre ait accès à ces installations en vue de vérifier si l'exercice de ses activités est conforme aux exigences de la Loi et du présent règlement, comme si ces installations étaient situées au Canada;

c) il s'engage à payer les frais visés aux alinéas 104.04(1)a) et b) qui sont engagés par le ministère des Transports en application de l'alinéa b).

Manuel

561.08 (1) Le gestionnaire supérieur responsable doit établir et tenir à jour un manuel comportant des politiques et des procédures relatives à la construction et à l'inspection des produits aéronautiques précisés dans le certificat de constructeur, et en exiger l'utilisation; le manuel doit notamment contenir les renseignements prévus à l'article 561.08 de la norme 561.

(2) Sous réserve du paragraphe (4), la personne nommée en vertu de l'alinéa 561.05(1)a) doit veiller à ce que toute personne qui effectue des travaux visés par un certificat de constructeur se conforme au manuel.

(3) Sous réserve du paragraphe (4), toute personne qui effectue des travaux visés par un certificat de constructeur est tenue de se conformer au manuel.

(4) Le gestionnaire supérieur responsable et toute personne qui effectue des travaux visés par un certificat de constructeur peuvent être temporairement autorisés à utiliser d'autres politiques et procédures pour satisfaire aux paragraphes (2) et (3), sous réserve des conditions suivantes :

- (a) they have determined that, as a result of unforeseen or temporary circumstances, compliance with the manual would be impossible or unreasonable;
- (b) they believe on reasonable grounds that the safety of the aeronautical product can be achieved by complying with the alternative policies and procedures;
- (c) they notify the Minister in writing; and
- (d) the Minister has notified them in writing that they can use those alternative policies and procedures.
- (5) The accountable executive shall submit the manual and any subsequent amendment to the Minister for approval.
- (6) The Minister shall approve the manual and any subsequent amendment if they meet the requirements of this Subpart and Standard 561.
- (7) If the manual no longer meets the requirements of this Subpart or Standard 561, the accountable executive shall
- (a) submit an amendment to the manual for the Minister's approval; or
- (b) amend the manual immediately if instructed to do so by the Minister.
- (8) The person who has been assigned the responsibility under subsection 561.05(7) shall amend each copy of the manual within 30 days after receiving the Minister's approval of an amendment to it.
- (9) A manual may incorporate other documents by reference if it includes policies and procedures to control the incorporated material.
- (10) The person appointed under paragraph 561.05(1)(a) shall ensure that any part of the manual or incorporated document that is relevant to the work to be performed is made available to each person who performs that work.

Production Control System

- 561.09** (1) The accountable executive shall establish and maintain a production control system that consists of systems and procedures specified in section 561.09 of Standard 561 to ensure that aeronautical products comply with these Regulations throughout the manufacturing process.
- (2) The production control system shall be under the direct control of:
- (a) the person appointed under subsection 561.05(1); or
- (b) a person assigned the responsibility for the management of the production control system under subsection 561.05(7).
- (3) The person referred to in subsection (2) who has control of the production control system shall ensure that the activities carried out under the manufacturer certificate for which they have been assigned responsibility are in compliance with this Subpart.

Quality Audit System

- 561.10** (1) The accountable executive shall establish and maintain a quality audit system, independent of the production control system, that
- (a) consists of an initial audit and subsequent audits conducted at intervals established in the manual; and

- a) ils ont conclu que la conformité au manuel serait impossible ou déraisonnable à cause de circonstances imprévues ou temporaires;
- b) ils ont des motifs raisonnables de croire que la sécurité du produit aéronautique peut être assurée par la conformité à d'autres politiques et procédures;
- c) ils ont avisé le ministre par écrit;
- d) le ministre les a avisés par écrit qu'ils peuvent utiliser ces autres politiques et procédures.
- (5) Le gestionnaire supérieur responsable doit soumettre le manuel et toute modification de celui-ci à l'approbation du ministre.
- (6) Le ministre approuve le manuel et toute modification qui y est apportée s'ils sont conformes aux exigences de la présente sous-partie et de la norme 561.
- (7) Lorsque le manuel n'est plus conforme aux exigences de la présente sous-partie ou de la norme 561, le gestionnaire supérieur responsable doit, selon le cas :
- a) soumettre, à l'approbation du ministre, une modification du manuel;
- b) modifier immédiatement le manuel conformément aux instructions du ministre, le cas échéant.
- (8) La personne à qui cette responsabilité a été attribuée en application du paragraphe 561.05(7) doit, dans les 30 jours suivant la réception de l'approbation par le ministre d'une modification du manuel, modifier chaque exemplaire du manuel.
- (9) Le manuel peut incorporer par renvoi d'autres documents s'il contient des politiques et des mesures de contrôle relatives à ces documents.
- (10) La personne nommée en vertu de l'alinéa 561.05(1)a) doit veiller à ce que toute partie du manuel, ainsi que toute partie d'un document qui y est incorporé par renvoi, visant les travaux à effectuer soit mis à la disposition de chaque personne qui effectue ces travaux.

Système de contrôle de la production

- 561.09** (1) Le gestionnaire supérieur responsable doit établir et tenir à jour un système de contrôle de la production qui consiste en des systèmes et des procédures précisés à l'article 561.09 de la norme 561 pour faire en sorte que les produits aéronautiques soient conformes au présent règlement tout au long du procédé de construction.
- (2) Le système de contrôle de la production doit relever directement :
- a) soit de la personne nommée en vertu du paragraphe 561.05(1);
- b) soit de la personne à qui a été attribuée la responsabilité de la gestion du système de contrôle de la production en vertu du paragraphe 561.05(7).
- (3) La personne visée au paragraphe (2) de qui relève le système de contrôle de la production doit veiller à ce que les activités qui sont exercées aux termes du certificat de constructeur dont la responsabilité lui a été attribué soient conformes à la présente sous-partie.

Système de vérification de la qualité

- 561.10** (1) Le gestionnaire supérieur responsable doit établir et tenir à jour un système de vérification de la qualité, indépendant du système de contrôle de la production, qui, à la fois :
- a) consiste en une vérification initiale et en des vérifications successives effectuées aux intervalles établies dans le manuel;

(b) includes the elements specified in section 561.10 of Standard 561 to ensure that all aspects of the manufacturer's activities continue to comply with these Regulations.

(2) The quality audit system shall be under the direct control of:

- (a) the person appointed under subsection 561.05(1); or
- (b) a person assigned the responsibility for the management of the quality audit system under subsection 561.05(7).

(3) The person referred to in subsection (2) who has control of the quality audit system shall ensure that the activities carried out under the manufacturer certificate for which they have been assigned responsibility are in compliance with this Subpart.

(4) The quality audit system duties related to specific tasks or functions shall be performed by persons who are not responsible for and have not been involved in the performance of the tasks or functions being audited.

Statement of Conformity

561.11 (1) No person shall sign a statement of conformity in respect of an aeronautical product unless

- (a) the statement contains the elements referred to in section 561.11 of Standard 561;
- (b) the person has been authorized to do so by the person in direct control of the production control system;
- (c) the aeronautical product is specified in the manufacturer certificate; and
- (d) the aeronautical product has been manufactured in accordance with this Subpart.

(2) No person shall authorize a person to sign, on behalf of the holder of a manufacturer certificate, a statement of conformity unless the person being authorized has complied with the policies and procedures set out in the manual and has successfully completed the training required under section 561.12.

Training Program

561.12 The accountable executive shall

- (a) establish and maintain a training program that includes the initial training, updating and any other training set out in section 561.12 of Standard 561 to ensure continued qualification that is appropriate to the function to be performed or supervised; and
- (b) ensure that persons that are authorized to perform or supervise the performance of any function required under this Subpart are trained in respect of the parts of the policies and procedures of the holder of the manufacturer certificate and the parts of these Regulations applicable to that function.

Personnel Records

561.13 (1) The accountable executive shall establish and maintain a personnel record for each employee of the manufacturer and retain each record for at least three years after the end of their employment.

(2) A personnel record may be in paper or electronic form and shall include all of the employee's qualifications, all

b) comprend, notamment, les éléments figurant à l'article 561.10 de la norme 561 pour faire en sorte que tous les aspects des activités du constructeur continuent d'être conformes au présent règlement.

(2) Le système de vérification de la qualité doit relever directement :

- a) soit de la personne nommée en vertu du paragraphe 561.05(1);
- b) soit de la personne à qui a été attribuée la responsabilité de la gestion du système de vérification de la qualité en vertu du paragraphe 561.05(7).

(3) La personne visée au paragraphe (2) de qui relève le système de vérification de la qualité doit veiller à ce que les activités qui sont exercées aux termes du certificat de constructeur dont la responsabilité lui a été attribuée soient conformes à la présente sous-partie.

(4) Les fonctions relatives au système de vérification de la qualité portant sur des tâches ou fonctions particulières doivent être exercées par des personnes qui ne sont pas responsables de l'exécution des tâches ou fonctions qui font l'objet de la vérification, et qui n'y ont pas participé.

Déclaration de conformité

561.11 (1) Il est interdit à quiconque de signer une déclaration de conformité à l'égard d'un produit aéronautique à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) la déclaration comprend les éléments visés à l'article 561.11 de la norme 561;
- b) la personne est autorisée à signer par la personne de qui relève directement le système de contrôle de la production;
- c) le produit aéronautique est précisé dans le certificat de constructeur;
- d) le produit aéronautique a été construit conformément à la présente sous-partie.

(2) Il est interdit à quiconque d'autoriser une personne à signer une déclaration de conformité au nom du titulaire du certificat de constructeur à moins qu'elle ne se soit conformée aux politiques et procédures prévues dans le manuel et ait suivi avec succès la formation exigée par l'article 561.12.

Programme de formation

561.12 Le gestionnaire supérieur responsable doit :

- a) établir et tenir à jour un programme de formation qui comprend, notamment, la formation initiale, sa mise à jour et toute autre formation prévues à l'article 561.12 de la norme 561 pour veiller au maintien des qualifications propres à la fonction à exécuter ou à superviser;
- b) veiller à ce que les personnes autorisées à exercer toute fonction exigée par la présente sous-partie ou à en superviser l'exécution reçoivent une formation portant sur les parties des politiques et procédures du titulaire du certificat de constructeur et les parties du présent règlement qui s'appliquent à cette fonction.

Dossiers du personnel

561.13 (1) Le gestionnaire supérieur responsable doit, pour chaque employé du constructeur, établir un dossier, le tenir à jour et le conserver pendant au moins trois ans après que l'employé a cessé d'être employé par celui-ci.

(2) Le dossier peut être sur support papier ou électronique et doit contenir toutes les compétences de l'employé et toutes les

authorizations to sign a statement of conformity pursuant to section 561.11 and a description of the training referred to in section 561.12.

(3) The accountable executive shall ensure that a copy of any record required by this section is provided to the employee referred to in the record on the completion of each training activity or the granting of an authorization to sign a statement of conformity under section 561.11.

Control of Suppliers

561.14 (1) If a holder of a manufacturer certificate contracts work to a supplier, the accountable executive shall ensure that

- (a) a written agreement with the supplier specifies the work to be performed by the supplier and provides that the Minister may have access to and inspect the supplier's facilities and records to ensure compliance with this Subpart;
- (b) work is contracted only to suppliers that have been evaluated in accordance with the policies and procedures set out in the manual;
- (c) work is done under the holder's supervision and is subject to the quality audit system set out in section 561.10;
- (d) the supplier's capability to perform the contracted work is evaluated and monitored; and
- (e) the aeronautical product conforms to its approved design.

(2) If a supplier holds, in respect of an aeronautical product, a manufacturer certificate or an equivalent document issued by a foreign state with which Canada has an airworthiness agreement or similar arrangement, the issuance of the supplier's own statement of conformity in respect of that product is considered as meeting the requirements of paragraphs (1)(c) to (e).

(3) No supplier who performs work for a holder of a manufacturer certificate under this Subpart shall subcontract the work to another supplier without the written consent of the accountable executive.

Aeronautical Product Records

561.15 (1) The accountable executive shall establish and maintain records for each aeronautical product manufactured under a manufacturer certificate, including those specified in section 561.15 of Standard 561.

(2) The accountable executive shall ensure that product records are kept for at least three years after the day on which the statement of conformity was signed.

Service Difficulty Reporting

561.16 The accountable executive shall report, in accordance with section 591.01, any service difficulty related to the aeronautical product being manufactured.

Cessation of Manufacturing

561.17 The accountable executive shall notify the Minister in writing of the permanent cessation of the manufacture of an aeronautical product specified in the manufacturer certificate within 30 days after cessation.

autorisations de signer une déclaration de conformité en application de l'article 561.11, ainsi qu'une description de la formation visée à l'article 561.12.

(3) À la fin de chaque activité de formation ou lorsque qu'une autorisation de signer une déclaration de conformité est accordée en vertu de l'article 561.11, le gestionnaire supérieur responsable doit veiller à ce qu'un exemplaire de tout dossier exigé par le présent article soit remis à l'employé.

Contrôle des fournisseurs

561.14 (1) Si le titulaire du certificat de constructeur donne à forfait des travaux à un fournisseur, le gestionnaire supérieur responsable doit veiller à ce que :

- a) un accord écrit conclu avec le fournisseur précise les travaux à exécuter par le fournisseur et prévoit l'accès, par le ministre, aux installations et aux dossiers du fournisseur, ainsi que leur inspection en vue de déterminer leur conformité à la présente sous-partie;
- b) les travaux ne soient donnés à forfait qu'à des fournisseurs qui ont été évalués conformément aux politiques et procédures prévues dans le manuel;
- c) les travaux soient exécutés sous la supervision du titulaire et soient assujettis au système de vérification de la qualité prévu à l'article 561.10;
- d) la capacité du fournisseur à exécuter les travaux soit évaluée et fasse l'objet d'un suivi;
- e) le produit aéronautique soit conforme à sa conception approuvée.

(2) Si un fournisseur est titulaire d'un certificat de constructeur à l'égard d'un produit aéronautique ou d'un document équivalent délivré par un État étranger avec lequel le Canada a conclu un accord de navigabilité ou un arrangement semblable, la délivrance de sa propre déclaration de conformité à l'égard de ce produit est considérée comme satisfaisant aux exigences des alinéas (1)c) à e).

(3) Il est interdit à tout fournisseur qui effectue des travaux pour le titulaire d'un certificat de constructeur en application de la présente sous-partie de donner en sous-traitance des travaux à un autre fournisseur sans avoir reçu au préalable l'autorisation écrite du gestionnaire supérieur responsable.

Dossiers relatifs aux produits aéronautiques

561.15 (1) Le gestionnaire supérieur responsable doit établir et tenir à jour des dossiers, pour chaque produit aéronautique construit aux termes d'un certificat de constructeur, notamment ceux indiqués à l'article 561.15 de la norme 561.

(2) Il doit veiller à ce que ces dossiers soient conservés pendant au moins trois ans après la date de signature de la déclaration de conformité.

Rapport de difficultés en service

561.16 Le gestionnaire supérieur responsable doit signaler, conformément à l'article 591.01, toute difficulté en service se rapportant à la construction du produit aéronautique.

Cessation de construction

561.17 Le gestionnaire supérieur responsable doit aviser par écrit le ministre de l'arrêt définitif de la construction d'un produit aéronautique précisé dans le certificat de constructeur dans les 30 jours qui suivent l'arrêt.

4. Subsection 571.07(1) of the Regulations is replaced by the following:

571.07 (1) No person shall install a new part on an aeronautical product unless the part meets the standards of airworthiness applicable to the installation of new parts and, subject to subsections (2) and (3), has been certified under Subpart 61.

COMING INTO FORCE

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

[47-1-o]

4. Le paragraphe 571.07(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

571.07 (1) Il est interdit de monter une pièce neuve sur un produit aéronautique à moins qu'elle ne satisfasse aux normes de navigabilité applicables au montage de pièces neuves et, sous réserve des paragraphes (2) et (3), n'ait été certifiée en vertu de la sous-partie 61.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[47-1-o]

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

Statutory authority

Aeronautics Act

Sponsoring department

Department of Transport

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, VI, VII et VIII)

Fondement législatif

Loi sur l'aéronautique

Ministère responsable

Ministère des Transports

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

General

These proposed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, VI, VII and VIII)* will establish a range of visibilities, with associated operating conditions for each visibility criterion within the range, which will restrict the continuation of an approach, under instrument meteorological conditions (IMC), by the flight crew of aeroplanes operating in a commercial air service to an aerodrome or an airport. These proposed amendments will constitute an approach ban prohibiting crew of aeroplanes operating in a commercial air service from continuing an approach if the visibility is reported as below the limiting value during the approach.

The proposed Regulations will also address the recommendations made by the Transportation Safety Board of Canada (TSB) following their investigation of an accident at Fredericton, New Brunswick, on December 16, 1997.¹ The TSB stated that Canadian regulations with respect to visibility limits for approaches and landings are more liberal than those of other countries. They recommended the reassessment of Canadian criteria for attempted approaches and landings under conditions of poor visibility. Following their investigation of a later accident at Sept-Îles, Quebec, in August 1999, the TSB recommended that these proposed approach ban regulations be expedited.²

At present, the approach ban set forth in section 602.129 (*Approach Ban — General*) applies to both aeroplanes and helicopters, in both commercial and private operations, and prohibits the continuation of an approach beyond the outer marker (Final Approach Fix) if the runway visual range (RVR) is below certain

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

Généralités

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, VI, VII et VIII)* qui est proposé va établir une plage de visibilités, accompagnée des conditions d'exploitation s'y rattachant pour chacun des critères de visibilité à l'intérieur de ladite plage, qui va limiter la poursuite d'une approche vers un aéroport ou un aérodrome effectuée dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) par l'équipage de conduite d'un avion exploité dans le cadre d'un service aérien commercial. Les modifications proposées vont constituer une interdiction d'approche qui empêchera l'équipage de conduite d'un avion exploité dans le cadre d'un service aérien commercial de poursuivre l'approche si la visibilité communiquée est inférieure à la valeur limite pendant l'approche.

De plus, les dispositions réglementaires proposées vont traiter de la recommandation formulée par le Bureau de la sécurité des transports (BST) à la suite de son enquête sur un accident survenu à Fredericton (Nouveau-Brunswick), le 16 décembre 1997¹. Le BST avait déclaré que la réglementation canadienne en matière de limites de visibilité en approche et à l'atterrissage était plus permissive que celle d'autres pays, et il avait recommandé que les critères canadiens entourant les tentatives d'approche et d'atterrissage par mauvaise visibilité soient réévalués. À la suite de son enquête consécutive à un autre accident survenu ultérieurement en août 1999, à Sept-Îles (Québec), le BST a recommandé l'accélération de la promulgation desdites dispositions réglementaires proposées en matière d'interdiction d'approche².

À l'heure actuelle, l'interdiction d'approche prévue à l'article 602.129 (*Interdiction d'approche — Généralités*) s'applique aux avions comme aux hélicoptères utilisés tant en exploitation commerciale qu'en exploitation privée, et elle interdit la poursuite d'une approche au-delà de la radioborne extérieure (repère

¹ Transportation Safety Board of Canada, Aviation Occurrence Report A97H0011, "Loss of Control on Go-Around (Rejected Landing), Air Canada Canadair CL-600-2B19, C-FSKI, Fredericton Airport, New Brunswick, December 16, 1997."

² Transportation Safety Board of Canada, Aviation Occurrence Report A99Q0151, "Controlled Flight into Terrain, Régionair Inc. Raytheon Beech 1900D, C-FLIH, Sept-Îles, Quebec, 12 August 1999."

¹ Bureau de la sécurité des transports du Canada, Rapport d'enquête sur accident aéronautique A97H0011, « Perte de maîtrise pendant la remise des gaz (atterrissage interrompu), Air Canada Canadair CL-600-2B19, C-FSKI, Aéroport de Fredericton (Nouveau-Brunswick), 16 décembre 1997 ».

² Bureau de la sécurité des transports du Canada, Rapport d'enquête sur accident aéronautique A99Q0151, « Impact sans perte de contrôle, Régionair Inc. Raytheon Beech 1900D, C-FLIH, Sept-Îles (Québec), 12 août 1999 ».

limits.³ Since this restriction is specified in terms of a reported RVR, for runways upon which there is no equipment to provide an RVR or at which the RVR is inoperative or the RVR is not being reported, there is, in effect, no approach ban of any nature. The proposed amendments will ensure that an approach ban is applicable to all attempts at landings, by aeroplanes operating in a commercial air service, under IMC, where there is reported visibility at a Canadian aerodrome.

The proposed amendments will leave in place, with minor changes, the current approach ban as it applies to any runway upon which an RVR is being reported for all private operations, for flight training operations and for commercial helicopter operations. However, for aeroplanes operated in commercial air services, amendments proposed in Part VII (*Commercial Air Services*) will extend the application of the approach ban to include runways at which there is no RVR and, therefore, the runway visibility or ground visibility, as reported, must be relied upon. The visibility limits below which an approach may not be continued beyond the outer marker (Final Approach Fix) will be higher than those applying under section 602.129 unless specified crew qualifications and procedures, aircraft equipment, and runway lighting criteria have been met, in accordance with which the air operator has qualified for lower visibility limits. (The lower visibility limits will never become less than those in place under section 602.129.)

Specific

When flight crew are operating an aircraft under instrument meteorological conditions (IMC), i.e. without sufficient visibility to control the aircraft's spatial orientation and to navigate by the use of ground references, the limitations under which such operations may take place must be carefully structured and respected to safeguard the well-being of crew and passengers. The procedures to be followed when these operations take place are collectively known as Instrument Flight Rules (IFR). Among these procedures are the descent and visibility minima which are considered necessary and advisable before an attempt at landing an aircraft under IMC is carried out. Descent minima establish altitudes below which the crew may not descend without ground reference. Visibility minima, other than those provided by RVR, are advisory only.

Approach and landing procedures under IMC are designed to enable a descent, most of which may be in cloud with only the last few hundred feet in visual conditions (usually one mile visibility or less), from the enroute altitude to touchdown on the runway. Instrument approach procedures are developed for specific aerodromes after careful analysis of obstructions, terrain features and navigational facilities. They outline the appropriate manoeuvres, including altitudes, tracks and other limitations, for a safe

d'approche finale) si la portée visuelle de piste (RVR) est inférieure à certaines limites³. Comme cette restriction repose sur une RVR communiquée, il n'existe donc aucune forme d'interdiction d'approche dans le cas des pistes ne possédant pas d'équipement de mesure de la RVR ou bien pour lesquelles soit l'équipement de mesure de la RVR ne fonctionne pas, soit aucune mesure de la RVR n'est communiquée. Les modifications proposées vont apporter la garantie qu'une interdiction d'approche s'appliquera à toutes les tentatives d'atterrissage effectuées par des avions évoluant en IMC dans le cadre d'un service aérien commercial, et ce, dans le cas où la visibilité sera communiquée à un aéroport canadien.

À part quelques modifications mineures, les modifications proposées ne vont pour ainsi dire pas toucher l'interdiction d'approche actuelle qui s'applique à une piste pour laquelle une RVR est communiquée, et ce, pour la totalité des vols privés, pour les vols d'entraînement et pour les vols commerciaux d'hélicoptères. Toutefois, dans le cas des avions utilisés dans le cadre d'un service aérien commercial, les modifications proposées à la partie VII (*Services aériens commerciaux*) vont élargir le champ d'application de l'interdiction d'approche de façon à y inclure les pistes pour lesquelles il n'y a pas de RVR et, donc, pour lesquelles il faut se fier à la visibilité sur la piste ou à la visibilité au sol telles qu'elles ont été communiquées. Les limites de visibilité au-dessous desquelles il ne sera pas possible de poursuivre une approche au-delà de la radioborne extérieure (repère d'approche finale) seront supérieures à celles qui s'appliquent en vertu de l'article 602.129, à moins qu'il y ait respect de critères bien précis en matière de procédures et de qualifications de l'équipage, d'équipement de l'appareil et de balisage lumineux de la piste, en vertu de quoi l'exploitant aérien aura été admis à se prévaloir de limites de visibilité plus basses. (Ces limites de visibilité plus basses ne pourront toutefois jamais être inférieures à celles prévues à l'article 602.129.)

Détails

Quand un équipage de conduite pilote un aéronef dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC), autrement dit sans avoir une visibilité suffisante pour contrôler l'orientation spatiale de son appareil et pour naviguer en s'aidant de références au sol, il faut que les limites en vertu desquelles un tel vol est possible soient structurées et respectées avec le plus grand soin si l'on veut veiller au bien-être de l'équipage et des passagers. Les procédures à suivre pour de tels vols sont appelées, de façon globale, règles de vol aux instruments (IFR). Parmi ces procédures figurent les minimums de descente et de visibilité qui sont jugés nécessaires et recommandés avant qu'il puisse y avoir tentative d'atterrissage d'un aéronef en IMC. Les minimums de descente fixent des altitudes sous lesquelles l'équipage ne peut descendre sans référence au sol. Les minimums de visibilité, à l'exception de ceux inhérents à la RVR, ne sont donnés qu'à titre consultatif.

Les procédures d'approche et d'atterrissage en IMC sont conçues de manière à permettre une descente, dont la majeure partie peut avoir lieu dans les nuages, à l'exception des quelques dernières centaines de pieds parcourues dans des conditions à vue (en général, par une visibilité d'un mille ou moins), entre l'altitude en route et le toucher des roues sur la piste. Les procédures d'approche aux instruments sont élaborées pour des aéroports précis après une soignée analyse des obstacles, des caractéristiques du

³ Runway visual range (RVR) is measured by a visibility sensor located near the runway threshold. It is described as the maximum horizontal distance in the direction of takeoff or landing at which the runway, or the lights or markers outlining it, can be seen from a point above its centreline at a height corresponding to the average eye level of pilots at touchdown.

³ La portée visuelle de piste (RVR) est mesurée à l'aide d'un capteur de visibilité situé près du seuil de piste. Cette portée correspond à la distance horizontale maximale allant dans le sens du décollage ou de l'atterrissage à laquelle il est possible de voir la piste ou bien les feux ou les balises la délimitant, à partir d'un point situé au-dessus de son axe à une hauteur correspondant au niveau moyen des yeux des pilotes au moment du toucher des roues.

descent to a minimum altitude from which a visual landing may be possible during instrument meteorological conditions.

Instrument approaches may be grouped into two general classifications: non-precision approaches and precision approaches.

For non-precision approaches, minimum heights above ground level (AGL) at designated points (fixes) are established to ensure sufficient obstacle clearance during the descent to the minimum altitude from which a visual landing may be possible. Non-precision approaches may be continued to a Missed Approach Point (MAP) which may be a navigational facility, an intersection fix or a combination of a Minimum Descent Altitude (MDA) and a calculated time. The calculated time is based on the aircraft's ground speed during the descent from the Final Approach Fix (FAF) to the MAP. At the MAP, if the required visual reference has not been acquired, a missed approach must be carried out. The descent and visibility criteria for non-precision approaches vary depending on the type of navigational aid upon which the approach is based and on the obstacles in the vicinity of the aerodrome. The minimum landing visibility for a non-precision approach is never less than one mile (RVR 5,000 feet) but may be significantly more.

Precision approaches have in common the characteristic that the navigational aids used to provide aircraft positioning information with respect to direction to the touchdown point on the runway and the height above terrain during the descent to touchdown are sufficiently exact that lower descent and visibility minima, than for non-precision approaches, may be safely used. Because of the availability of precise vertical guidance (referred to as a "glide path") at all locations during the final descent, the Missed Approach Point to which a precision approach may be continued is the point of intersection of the electronic glide path with the Decision Altitude (DA) or the Decision Height (DH). The DA or DH is an altitude or a height above terrain at which, if the required visual reference to continue the approach to land has not been established, the approach must be discontinued and a missed approach procedure followed. There are three categories of precision approaches based on the allowed minimum altitudes or heights. Category I (CAT I) precision approaches are the basic category and are commonly designed to allow minima of a descent to an altitude of 200 feet AGL with a visibility of one-half of a mile (RVR 2,600 feet) [when all required equipment is operable]. Category II (CAT II) and Category III (CAT III) precision approaches allow descent to lower heights but require specific crew training, aircraft equipment and runway lighting in addition to that required for Category I approaches.

Published descent limits for approaches establish altitudes (either minimum descent altitudes, MDA, or decision altitudes, DA) below which a flight crew may not legally descend unless, when at the altitude of the descent limit, the required visual reference to complete a safe landing has been established. The required visual references, as detailed in the *Canada Air Pilot*, should include at

relief et des installations de navigation. Elles brossent un tableau des bonnes manœuvres à exécuter, y compris des altitudes, des trajectoires et des autres limites à respecter, afin de permettre à un aéronef de descendre en toute sécurité jusqu'à une altitude minimale à partir de laquelle l'équipage pourra faire un atterrissage à vue dans des conditions météorologiques de vol aux instruments.

Les approches aux instruments peuvent être réparties en deux grandes classes : les approches de non-précision et les approches de précision.

Dans le cas des approches de non-précision, les hauteurs minimales au-dessus du sol (AGL) à des points désignés (repères) sont établies de façon à garantir une marge de franchissement des obstacles suffisante pendant la descente, et ce, jusqu'à l'altitude minimale à partir de laquelle un atterrissage à vue devrait être possible. Il est permis de poursuivre une approche de non-précision jusqu'au point d'approche interrompue (MAP), lequel peut être une installation de navigation, un repère d'intersection ou la combinaison d'une altitude minimale de descente (MDA) et d'un temps chronométré. Ce temps chronométré se fonde sur la vitesse sol de l'appareil pendant la descente entre le repère d'approche finale (FAF) et le MAP. Si, au MAP, la référence visuelle exigée n'a toujours pas été acquise, une approche interrompue doit être exécutée. Les critères de descente et de visibilité des approches de non-précision varient en fonction de la sorte d'aide à la navigation sur laquelle repose l'approche ainsi que des obstacles qui se trouvent aux environs de l'aérodrome. Dans le cas d'une approche de non-précision, la visibilité minimale à l'atterrissage n'est jamais inférieure à un mille (RVR de 5 000 pieds), mais elle peut être de beaucoup supérieure.

Les approches de précision ont en commun la caractéristique suivante : les aides à la navigation servant à donner des renseignements sur le positionnement de l'aéronef quant à sa direction par rapport au point de toucher des roues sur la piste et à sa hauteur au-dessus du relief pendant sa descente précédant le toucher des roues sont suffisamment exactes pour permettre une utilisation sans danger de minimums de descente et de visibilité inférieurs à ceux utilisés pendant des approches de non-précision. Compte tenu de la présence d'un guidage vertical précis (appelé « alignement de descente ») à tout endroit de la descente finale, le point d'approche interrompue à partir duquel il est permis de poursuivre une approche de précision se trouve à être le point d'intersection de l'alignement de descente électronique avec l'altitude de décision (DA) ou avec la hauteur de décision (DH). La DA ou la DH est une altitude ou une hauteur au-dessus du sol à laquelle, si la référence visuelle indispensable à la poursuite de l'approche à l'atterrissage n'a pas été acquise, il faut remettre les gaz et suivre une procédure d'approche interrompue. Il existe trois catégories d'approche de précision, lesquelles dépendent des altitudes ou des hauteurs minimales permises. Les approches de précision de Catégorie I (CAT I) forment la catégorie de base et sont généralement conçues dans le but de permettre une descente jusqu'à une altitude minimale de 200 pieds AGL par une visibilité d'un demi-mille (RVR de 2 600 pieds) [si tout l'équipement exigé fonctionne]. Les approches de précision de Catégorie II (CAT II) et de Catégorie III (CAT III) permettent de descendre jusqu'à des hauteurs encore plus basses, mais elles nécessitent une formation de l'équipage, un équipement de l'aéronef et un balisage de piste bien précis en plus de ce qui est déjà exigé pour les approches de Catégorie I.

Les limites de descente en approche qui sont publiées établissent des altitudes (qu'il s'agisse d'altitudes minimales de descente ou MDA, ou bien d'altitudes de décision ou DA) au-dessous desquelles un équipage de conduite ne peut légalement pas descendre, à moins qu'à l'altitude de la limite de descente, il ait acquis la référence visuelle exigée lui permettant de se poser en toute

least one reference from a list of ten markings and lights in the runway environment.

Published landing visibilities, other than those provided by RVR, are advisory only. They are intended to indicate visibilities which, if prevailing at the time of the approach, should provide sufficient visual reference in the runway environment to permit a safe landing. They are not limiting and are intended to be used by pilots only to judge the probability of a successful landing when compared with available visibility reports at the aerodrome to which an instrument approach is being carried out.

Part I (General Provisions)

Part I contains definitions affecting more than one part of the *Canadian Aviation Regulations* (CARs) and administrative provisions applicable to all parts of the CARs.

Section 101.01 (Interpretation)

The addition of seven new definitions is proposed for this section.

“FAF” will be defined as “final approach fix”.

“HUD” will be defined as “head-up display”.

The proposed definition of “low visibility procedures” will refer the reader to the *Canada Air Pilot* for the procedures which must be followed on the movement area of an airport when the runway visual range (RVR) is less than 1,200 feet.

A proposed new definition of “runway visibility” meaning “the distance along a runway over which a person can see and recognize a visibility marker or lights having an intensity of more or less 1,000 candelas” is also to be inserted in section 101.01.

“SCDA non-precision approach” will be defined as “stabilized constant-descent-angle non-precision approach”.

A proposed definition of “visibility marker” will be “a dark object of suitable dimensions for use as a reference in evaluating runway visibility”.

A proposed definition of “visibility report” will be “a report that may include runway visibility, ground visibility and RVR”.

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

Part VI (General Operating and Flight Rules)

Part VI of the CARs deals with the general operating and flight rules which apply to all aircraft operations, both commercial and private.

Amendments to four existing regulations (section 602.126 *Take-off Minima*, section 602.128 *Landing Minima*, section 602.129 *Approach Ban — General* and section 602.130 *Approach Ban — CAT III*) are proposed for Subpart 602 *Operating and Flight Rules*. As well, a new proposed regulation (section 602.131 *Runway Visibility*) and its associated standard 622.131 are to be introduced. The proposed amendments to section 602.126

sécurité. Les références visuelles exigées, telles qu’elles sont détaillées dans le *Canada Air Pilot*, devraient comprendre au minimum une référence tirée d’une liste de dix marques ou feux faisant partie de l’environnement de la piste.

Les visibilités à l’atterrissage qui sont publiées, à l’exception de celles inhérentes à la RVR, ne sont données qu’à titre consultatif. Elles sont censées indiquer des visibilités qui, si elles prévalent au moment de l’approche, devraient offrir une référence visuelle suffisante de la piste et de ses abords pour permettre un atterrissage en toute sécurité. Elles ne constituent pas une limite et elles sont mises à la disposition des pilotes simplement pour qu’ils puissent évaluer la probabilité de réussir un atterrissage par comparaison avec les comptes rendus de visibilité disponibles à l’aérodrome vers lequel l’approche aux instruments est effectuée.

Partie I (Dispositions générales)

La partie I renferme des définitions visant plus d’une partie du RAC ainsi que des dispositions administratives qui s’appliquent à toutes les parties du RAC.

Article 101.01 (Définitions)

Il est proposé d’ajouter sept nouvelles définitions dans cet article.

« FAF » signifiera « repère d’approche finale ».

« HUD » signifiera « collimateur de pilotage ».

La définition proposée de « procédures par faible visibilité » renverra le lecteur au *Canada Air Pilot* pour connaître les procédures à suivre impérativement sur l’aire de mouvement d’un aéroport lorsque la portée visuelle de piste (RVR) est inférieure à 1 200 pieds.

De plus, une nouvelle définition proposée pour « visibilité sur la piste », à savoir « la distance le long de la piste sur laquelle une personne peut voir et reconnaître une balise de visibilité ou des feux ayant une intensité de plus ou moins 1 000 candelas », sera ajoutée à l’article 101.01.

Une « approche de non-précision SCDA » sera définie comme étant une « approche de non-précision stabilisée avec angle de descente constant ».

La définition proposée pour « balise de visibilité » se lira comme suit : « un objet de couleur sombre et de dimensions convenables servant de référence pour évaluer la visibilité sur la piste ».

La définition proposée pour « compte rendu de la visibilité » sera celle-ci : « un compte rendu qui peut comprendre la visibilité sur la piste, la visibilité au sol et la RVR ».

Des modifications proposées à l’annexe *Textes désignés* qui accompagne la sous-partie 103 *Administration et application* apporteront des corrections permettant de renuméroter les dispositions actuelles et de prévoir les amendes maximales susceptibles d’être encourues en cas de non-respect des nouveaux articles proposés dans la présente modification du RAC.

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

La partie VI du RAC porte sur les règles générales d’utilisation et de vol applicables aux aéronefs en exploitation commerciale comme privée.

Des modifications à quatre dispositions existantes (article 602.126 *Minimums de décollage*, article 602.128 *Minimums d’atterrissage*, article 602.129 *Interdiction d’approche — Généralités* et article 602.130 *Interdiction d’approche — CAT III*) sont proposées à la sous-partie 602 *Règles d’utilisation et de vol*. De plus, il est proposé l’ajout d’une nouvelle disposition (article 602.131 *Visibilité sur la piste*) ainsi que de la norme 622.131

Take-off Minima and to section 602.128 Landing Minima are minor editorial revisions with no operational implications.

qui s’y rattache. Les modifications proposées à l’article 602.126 *Minimums de décollage* et à l’article 602.128 *Minimums d’atterrissage* ne sont que de petites corrections de forme qui n’auront aucune conséquence au niveau opérationnel.

Section 602.129 (Approach Ban — General) and Section 602.130 (Approach Ban — CAT III)

Article 602.129 (Interdiction d’approche — Généralités) et article 602.130 (Interdiction d’approche — CAT III)

The provisions currently in section 602.129 and in section 602.130 are summarized and compared to the proposed amendments in the following Table I.

Les dispositions qui figurent actuellement aux articles 602.129 et 602.130 sont résumées dans le tableau I, ci-dessous, en plus d’être comparées aux modifications proposées.

Table I

Tableau I

Part VI Section 602.129 and Section 602.130 Summary Table	
Current section 602.129	Proposed section 602.129
<p><u>Applies to all operations.</u> When RVR < minimum - discontinue approach unless (a) when RVR received aircraft has passed outer marker or fix that serves as outer marker and is in descent to runway; (b) the aircraft is on a training flight with no landing intended and the appropriate air traffic control unit has been notified of the intention not to land; (c) the RVR is fluctuating above and below minimum and the ground visibility is greater than or equal to ¼ mi., or (d) the pilot-in-command is conducting a CAT III approach. <u>For aeroplane:</u> RVR less than minimum RVR if (a) where both RVR A and B are reported - A < 1,200 ft. and B < 600 ft. or (b) where only one RVR is reported - RVR < 1,200 ft. <u>For helicopter:</u> RVR less than minimum RVR if (a) where both RVR A and B are reported - A < 1,200 ft. or (b) where only one RVR is reported - RVR < 1,200 ft.</p>	<p><u>Does not apply to Part VII operations.</u> When RVR < minimum - discontinue approach unless (a) when RVR received aircraft has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, has passed the point where the final approach course is intercepted and is in descent to runway; (b) (no change); (c) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR; (d) the RVR < minimum and the ground visibility is at least ¼ mi., or (e) the pilot-in-command is conducting a CAT III approach. <u>For aeroplane:</u> RVR less than minimum RVR if (a) where both RVR A and B are reported - A < 1,200 ft. or B < 600 ft. or (b) where only one RVR is reported - RVR < 1,200 ft. <u>For helicopter:</u> RVR less than minimum RVR if (a) (no change) or (b) (no change). No non-precision, CAT I or CAT II precision approach may be commenced to an airport where low visibility procedures are in effect.</p>
Current section 602.130	Proposed section 602.130
<p><u>Applies to all operations.</u> No pilot-in-command conducting a CAT III approach shall continue the approach beyond the outer marker (Final Approach Fix) unless the RVR is greater than or equal to the minimum RVR specified in the <i>Canada Air Pilot</i>.</p>	<p><u>Does not apply to Part VII operations.</u> No pilot-in-command conducting a CAT III approach shall continue the approach beyond the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted unless the RVR is equal to or greater than the minimum RVR specified for the instrument approach to be conducted in the <i>Canada Air Pilot</i>.</p>

Tableau résumant les articles 602.129 et 602.130 de la partie VI	
Article 602.129 actuel	Article 602.129 proposé
<p><u>S’applique à tous les types d’utilisation.</u> Si RVR < minimum – interrompre l’approche, à moins que, selon le cas : a) au moment de la réception de la RVR, l’aéronef ait franchi la radioborne extérieure ou le repère qui en tient lieu et soit en descente vers la piste; b) l’aéronef soit utilisé en vol d’entraînement sans qu’aucun atterrissage ne soit prévu et que l’unité de contrôle de la circulation aérienne compétente ait été avisée de l’intention de ne pas atterrir; c) la RVR fluctue au-dessus et au-dessous du minimum alors que la visibilité au sol est au moins égale à un quart de mille; d) le commandant de bord effectue une approche de CAT III. <u>Pour un avion :</u> RVR inférieure à une RVR minimale si, selon le cas : a) lorsque les deux RVR A et B sont communiquées - A < 1 200 pi et B < 600 pi; b) lorsqu’une seule RVR est communiquée – RVR < 1 200 pi. <u>Pour un hélicoptère :</u> RVR inférieure à une RVR minimale si, selon le cas : a) lorsque les deux RVR A et B sont communiquées - A < 1 200 pi; b) lorsqu’une seule RVR est communiquée – RVR < 1 200 pi.</p>	<p><u>Ne s’applique pas aux types d’utilisation relevant de la partie VII.</u> Si RVR < minimum – interrompre l’approche, à moins que, selon le cas : a) au moment de la réception de la RVR, l’aéronef ait franchi le FAF de rapprochement ou, en l’absence de FAF, ait franchi le point d’interception de la trajectoire d’approche finale et soit en descente vers la piste; b) (aucune modification); c) la RVR varie entre des distances inférieures et supérieures à la RVR minimale; d) la RVR < minimum alors que la visibilité au sol est au moins égale à un quart de mille; e) le commandant de bord effectue une approche de CAT III. <u>Pour un avion :</u> RVR inférieure à une RVR minimale si, selon le cas : a) lorsque les deux RVR A et B sont communiquées - A < 1 200 pi ou B < 600 pi; b) lorsqu’une seule RVR est communiquée – RVR < 1 200 pi. <u>Pour un hélicoptère :</u> RVR inférieure à une RVR minimale si, selon le cas : a) (aucune modification); b) (aucune modification). Il est interdit d’entreprendre une approche de non-précision ou une approche de précision de CAT I ou de CAT II à un aéroport où les procédures par faible visibilité sont en vigueur.</p>
Article 602.130 actuel	Article 602.130 proposé
<p><u>S’applique à tous les types d’utilisation.</u> Il est interdit au commandant de bord qui effectue une approche de précision de CAT III de poursuivre l’approche au-delà de la radioborne extérieure (repère d’approche finale), à moins que la RVR ne soit égale ou supérieure à la RVR minimale précisée dans le <i>Canada Air Pilot</i>.</p>	<p><u>Ne s’applique pas aux types d’utilisation relevant de la partie VII.</u> Il est interdit au commandant de bord qui effectue une approche de précision de CAT III de poursuivre l’approche au-delà du FAF de rapprochement ou, s’il n’y a pas de FAF, au-delà du point d’interception de la trajectoire d’approche finale, à moins que la RVR ne soit égale ou supérieure à la RVR minimale précisée dans le <i>Canada Air Pilot</i> pour l’approche aux instruments devant être effectuée.</p>

The proposed changes to section 602.129 will specify that this section of the CARs does not apply to aircraft engaged in commercial operations under Part VII of the CARs. They will also correct an unintended error whereby, for an aeroplane, if there are two RVR sensors on a runway (RVR A and RVR B) the visibility must be less than 1,200 feet RVR at location A **and** less than 600 feet RVR at location B to establish an approach ban. The correction will replace “and” with “or.” Thus, for an aeroplane, an

Les modifications proposées à l’article 602.129 vont préciser que ledit article ne s’applique pas aux aéronefs effectuant des vols commerciaux relevant de la partie VII du RAC. Elles vont également corriger une erreur fortuite indiquant que, dans le cas d’un avion, s’il y a deux capteurs de RVR le long d’une piste (RVR A et RVR B), la visibilité doit être inférieure à une RVR de 1 200 pieds à l’emplacement A **et** inférieure à une RVR de 600 pieds à l’emplacement B pour qu’il y ait interdiction

approach ban will exist if the visibility is less than 1,200 feet RVR at A or less than 600 feet RVR at B.

A condition in the current section 602.129 allowing a pilot-in-command to continue an instrument approach if the RVR is fluctuating above and below the minimum RVR and the ground visibility is reported to be at least one-quarter of a mile will be replaced by two proposed provisions under either of which an instrument approach may be continued. In one instance, if the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR and, in the second instance, if the RVR is less than the minimum RVR, and the ground visibility is reported to be at least one-quarter of a mile the approach may be continued. This proposed revision will ease restrictions on the circumstances under which an instrument approach may be continued for those pilots to whom section 602.129 is applicable.

In addition, a subsection is proposed for section 602.129 prohibiting the pilot-in-command of an aircraft operating under IFR from commencing a non-precision, a CAT I or a CAT II precision approach to an airport where low visibility procedures are in effect. (As discussed above, a definition of "low visibility procedures" is to be added to section 101.01.)

A proposed change to section 602.130 will state that this regulation, also, does not apply to aircraft in commercial operations under Part VII.

Section 602.131 (Runway Visibility)

In addition to the above, a new regulation (section 602.131 *Runway Visibility*) is proposed which will delineate the way in which runway visibility may be assessed when no reading is available from RVR A or RVR B and which will limit the validity of a given assessment of runway visibility to a maximum of 20 minutes. The assessment of runway visibility may be performed by an instrument rated pilot in accordance with a new proposed standard 622.131 *Pilot Assessment of Runway Visibility Standards* or by an observer qualified as laid out in new section 804.26 *Qualifications and Training* and in the manner set out in new section 804.25 *Assessment and Reporting of Runway Visibility* proposed for Subpart 804 (*Aviation Weather Services*). The proposed new standard 622.131 will establish the positions in the runway environment from which an instrument rated pilot may assess runway visibility.

Part VII (Commercial Air Services)

Part VII (*Commercial Air Services*) of the *Canadian Aviation Regulations* encompasses the operating and flight rules which apply specifically to commercial aircraft operations. Subpart 700 (*General*) contains regulations applied to commercial aircraft operations in general, while Subparts 701, 702, 703, 704, and 705 apply individually to specific types of commercial operations or to aircraft differentiated by weight category, number of engines, passenger seating configuration, and engine power type. Subpart 701 (*Foreign Air Operations*) applies to the operation in Canada of a foreign state aircraft or of an aircraft operated by a foreign operator in an air transport service. Subpart 702 (*Aerial Work*) applies to aerial work involving the carriage of passengers other than flight crew, the carriage of helicopter external loads, towing of objects or the dispersal of products (e.g. crop spraying). Subpart 703 (*Air Taxi Operations*), Subpart 704 (*Commuter Operations*) and Subpart 705 (*Airline Operations*) apply to the

d'approche. Cette correction permettra de remplacer « et » par « ou ». Ainsi, il y aura interdiction d'approche pour un avion lorsque la visibilité sera inférieure à une RVR de 1 200 pieds au point A ou inférieure à une RVR de 600 pieds au point B.

Une condition de l'actuel article 602.129, laquelle permet au commandant de bord de poursuivre une approche aux instruments si la RVR fluctue au-dessus et au-dessous de la RVR minimale et si la visibilité au sol communiquée est au moins égale à un quart de mille, sera remplacée par deux dispositions proposées permettant, l'une ou l'autre, de poursuivre une approche aux instruments. Dans un premier cas, si la RVR varie entre des distances inférieures et supérieures à la RVR minimale et, dans un second cas, si la RVR est inférieure à la RVR minimale et que la visibilité au sol communiquée soit d'au moins un quart de mille, alors l'approche pourra se poursuivre. Cette proposition de révision assouplira les restrictions entourant les circonstances en vertu desquelles une approche aux instruments peut se poursuivre dans le cas des pilotes assujettis à l'article 602.129.

De plus, il est proposé d'ajouter, à l'article 602.129, un paragraphe interdisant au commandant de bord d'un aéronef volant en IFR d'entreprendre une approche de non-précision, une approche de précision de CAT I ou de CAT II à un aéroport où les procédures par faible visibilité sont en vigueur. (Tel qu'il est mentionné plus haut, une définition de « procédures par faible visibilité » sera ajoutée à l'article 101.01.)

Une modification proposée à l'article 602.130 précisera que ledit article lui non plus ne s'appliquera pas aux aéronefs effectuant des vols commerciaux relevant de la partie VII.

Article 602.131 (Visibilité sur la piste)

En plus de ce qui précède, une nouvelle réglementation (à savoir l'article 602.131 *Visibilité sur la piste*) est proposée afin de préciser la manière selon laquelle la visibilité sur la piste peut être évaluée en l'absence de toute lecture de la RVR A ou de la RVR B et afin de limiter à une période maximale de 20 minutes la validité d'une évaluation donnée de la visibilité sur la piste. Cette évaluation de la visibilité sur la piste peut être effectuée par un pilote ayant une qualification de vol aux instruments, conformément à la nouvelle norme 622.131 qui est proposée (*Visibilité sur la piste*), ou par un observateur qualifié répondant aux conditions du nouvel article 804.26 *Qualifications et formation*, et ce, de la manière prévue dans le nouvel article 804.25 *Évaluation et transmission de la visibilité sur la piste* proposé à la sous-partie 804 (*Services de météorologie aéronautique*). La nouvelle norme 622.131 qui est proposée permettra d'établir les endroits sur la piste à partir desquels un pilote ayant une qualification de vol aux instruments pourra évaluer la visibilité sur cette piste.

Partie VII (Services aériens commerciaux)

La partie VII (*Services aériens commerciaux*) du *Règlement de l'aviation canadien* renferme les règles d'utilisation et de vol qui s'appliquent spécifiquement à l'utilisation d'aéronefs commerciaux. La sous-partie 700 (*Généralités*) contient les dispositions qui s'appliquent de façon générale à l'utilisation d'aéronefs commerciaux, tandis que les sous-parties 701, 702, 703, 704 et 705 s'intéressent précisément aux différents types d'utilisation des aéronefs commerciaux ou encore aux aéronefs caractérisés par la catégorie de masse, le nombre de moteurs, la configuration des sièges de passagers et le type d'installation motrice. La sous-partie 701 (*Opérations aériennes étrangères*) s'applique à l'utilisation, au Canada, d'un aéronef provenant d'un État étranger ou à l'utilisation d'un aéronef par un exploitant étranger dans le cadre d'un service de transport aérien. Quant à la sous-partie 702 (*Opérations de travail aérien*), elle s'applique, dans le cadre d'un travail aérien, au transport de passagers autres que les membres

operation by a Canadian air operator, in an air transport service or in aerial work involving sightseeing operations, of aircraft of varying maximum certificated take-off weights (MCTOW) and passenger seating configurations. The smaller aircraft are regulated under Subpart 703 (*Air Taxi Operations*). The regulations contained in Subpart 704 (*Commuter Operations*) apply to somewhat heavier aircraft capable of carrying more passengers while even larger aircraft capable of carrying 20 or more passengers are regulated under Subpart 705 (*Airline Operations*). Subpart 706 (*Aircraft Maintenance Requirements for Air Operators*) contains maintenance requirements which apply to operations conducted in accordance with Part VII.

The changes proposed to Part VII are contained in proposed amended and new regulations in four Subparts of Part VII along with the necessary associated standards. These proposals are intended to tailor an approach ban for commercial operations, which will enhance aviation safety while taking into account the varying requirements and operating conditions of different types of commercial operations. No specific amendment is proposed for Subpart 701 (*Foreign Air Operations*). Foreign air operators in Canada will be governed by the more conservative of the proposed amendments contained in Subpart 700 or by their own domestic regulations.

In Subpart 700 (*General*), the introduction of three new sections is proposed, *Non-Precision Approach Ban* section 700.09 and *Precision Approach Ban* sections 700.10 and 700.11.

An amendment to an existing regulation is proposed for each of Subpart 703 (*Air Taxi Operations*), Subpart 704 (*Commuter Operations*) and Subpart 705 (*Airline Operations*). These three proposed amendments will each require anyone who wishes to continue an instrument approach when the visibility is less than that specified in Subpart 700 for the type of approach being flown to be doing so under the authorization of an air operator certificate and to abide by specified conditions to be detailed in each proposed amendment. The conditions under which a CAT II or a CAT III instrument approach may be conducted will be included in sections 704.30 and 705.38.

As well, three new standards are proposed, one for each of Subparts 703, 704 and 705, which will provide criteria which must be satisfied for Stabilized Constant-Descent-Angle (SCDA) Non-Precision Approach training and procedures. These criteria are among the requirements, some of which are also specified in the applicable sections, giving the conditions under which an SCDA approach may be continued when the visibility is lower than that permitted under Subpart 700.

d'équipage de conduite, au transport de charges externes par hélicoptère, au remorquage d'objets ou à l'épandage de produits (par exemple, pour le traitement des récoltes). Enfin, les sous-parties 703 (*Exploitation d'un taxi aérien*), 704 (*Exploitation d'un service aérien de navette*) et 705 (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*) portent sur l'utilisation par un exploitant aérien canadien, dans le cadre d'un service de transport aérien ou d'un travail aérien comportant des excursions aériennes, d'aéronefs de diverses masses maximales homologuées au décollage (MMHD) et de diverses configurations de sièges des passagers. Les plus petits aéronefs sont régis par la sous-partie 703 (*Exploitation d'un taxi aérien*). Les dispositions que renferme la sous-partie 704 (*Exploitation d'un service aérien de navette*) s'appliquent aux aéronefs quelque peu plus lourds capables de transporter plus de passagers, tandis que les aéronefs encore plus lourds capables de transporter 20 passagers ou plus sont régis par la sous-partie 705 (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*). Quant à la sous-partie 706 (*Exigences de maintenance des aéronefs pour les exploitants aériens*), elle précise les exigences de maintenance pertinentes aux opérations effectuées en vertu de la partie VII.

Les modifications proposées à la partie VII se trouvent dans les dispositions réglementaires, nouvelles et modifiées, de quatre sous-parties de la partie VII ainsi que dans les normes nécessaires qui s'y rattachent. Ces propositions ont pour objet de tailler sur mesure une interdiction d'approche applicable aux opérations commerciales, laquelle va rehausser la sécurité aérienne tout en tenant compte des différences existant dans les exigences et dans les conditions d'utilisation inhérentes aux divers types d'exploitation commerciale. Aucune modification particulière n'est proposée à la sous-partie 701 (*Opérations aériennes étrangères*). Au Canada, les exploitants aériens étrangers seront régis par les mesures les plus conservatrices entre les modifications proposées figurant à la sous-partie 700 ou leur propre réglementation nationale.

Il est proposé, à la sous-partie 700 (*Généralités*), d'ajouter trois nouveaux articles, à savoir l'article 700.09 *Interdiction d'approche de non-précision* et les articles 700.10 et 700.11 *Interdiction d'approche de précision*.

Une modification à une disposition réglementaire existante est proposée à chacune des sous-parties 703 (*Exploitation d'un taxi aérien*), 704 (*Exploitation d'un service aérien de navette*) et 705 (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*). En vertu de chacune de ces trois modifications proposées, toute personne souhaitant poursuivre une approche aux instruments alors que la visibilité est inférieure à celle spécifiée à la sous-partie 700, eu égard au type d'approche effectuée, ne doit le faire qu'en vertu de l'autorisation figurant dans un certificat d'exploitation aérienne et qu'en respectant les conditions précises qui seront indiquées dans chacune des modifications proposées. Les conditions en vertu desquelles il sera permis d'effectuer une approche aux instruments de CAT II ou de CAT III seront incluses aux articles 704.30 et 705.38.

De la même façon, trois nouvelles normes sont proposées, une pour chacune des sous-parties 703, 704 et 705, normes qui donneront les critères devant être respectés pour la formation et les procédures propres à une approche de non-précision stabilisée à angle de descente constant (SCDA). Ces critères font partie des exigences, dont certaines sont également précisées dans les articles pertinents, donnant les conditions en vertu desquelles il est possible de poursuivre une approche SCDA alors que la visibilité est inférieure à celle permise en vertu de la sous-partie 700.

Summary and comparison of proposed amendments to subparts of Part VII

The proposed new regulations to be added to Subpart 700, *Non-Precision Approach Ban* section 700.09, and *Precision Approach Ban* sections 700.10 and 700.11, along with the proposed amendments to existing regulations in Subpart 703 (*Air Taxi Operations*), Subpart 704 (*Commuter Operations*) and Subpart 705 (*Airline Operations*) and the associated standards for SCDA training and procedures are summarized and compared in the following two tables (Table II and Table III). The proposed amendments have been grouped in accordance with the two types of approach discussed above, that is, Table II deals with the conditions creating an approach ban for non-precision approaches and Table III, with those creating an approach ban for precision approaches.

Part VII Non-Precision Approach Ban Summary and Comparison

The proposed new section 700.09 (*Non-Precision Approach Ban*) will establish an approach ban for non-precision approaches which is applicable to all operations carried out under Part VII of the CARs. Continuation of non-precision approaches when the reported visibility is lower than that set forth in this proposed section will only be allowed for aircraft in certain types of commercial operation when requirements (discussed below) pertaining to the specific Subpart governing their activities are satisfied. Subpart 702 (*Aerial Work*) operations will be offered no alternative to section 700.09. There will be no changes in section 700.09 to the minima for helicopters from those currently in effect under section 602.129.

The provisions for minimum visibility which will apply to aeroplanes in the proposed section 700.09 for continuation of a non-precision approach are more restrictive than those in section 602.129. The minimum RVR or reported runway visibility permitted for a non-precision approach to be continued, for aeroplane operations, under section 700.09 will be 4,000 feet or, if ground visibility is being used, the greater of either three-quarters of a mile or one-half the published visibility for the approach. As well, the proposed regulation will prohibit the pilot-in-command from commencing a non-precision approach to an airport at which low visibility procedures are in effect.

For air taxi, commuter or airline operations, additional conditions will be established in the applicable regulation (section 703.35, 704.30 or 705.38 respectively) in accordance with which non-precision approaches will be permitted when the visibility is poorer than that permitted under section 700.09. The most stringent requirements proposed for these regulations (for stabilized constant-descent-angle or SCDA non-precision approaches) will permit a non-precision approach to be continued when the RVR or runway visibility is as low as 2,600 feet or, if ground visibility is being used, half a mile.

Résumé et comparaison des modifications proposées aux sous-parties de la partie VII

Les nouvelles dispositions réglementaires devant être ajoutées à la sous-partie 700, à savoir l'article 700.09 *Interdiction d'approche de non-précision* et les articles 700.10 et 700.11 *Interdiction d'approche de précision*, ainsi que les modifications proposées aux dispositions réglementaires figurant déjà aux sous-parties 703 (*Exploitation d'un taxi aérien*), 704 (*Exploitation d'un service aérien de navette*) et 705 (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*) et les normes connexes portant sur la formation et les procédures en matière de SCDA, font l'objet d'un résumé et d'une comparaison dans les deux tableaux qui suivent (tableau II et tableau III). Les modifications proposées ont été groupées conformément aux deux types d'approche susmentionnés, ce qui veut dire que le tableau II porte sur les conditions donnant lieu à une interdiction d'approche dans le cas des approches de non-précision, tandis que le tableau III indique les conditions donnant lieu à une interdiction d'approche dans le cas des approches de précision.

Sommaire et comparaison des interdictions d'approche de non-précision en vertu de la partie VII

Le nouvel article 700.09 qui est proposé (*Interdiction d'approche de non-précision*) va établir une interdiction d'approche de non-précision applicable à toutes les opérations effectuées en vertu de la partie VII du RAC. La poursuite d'une approche de non-précision alors que la visibilité communiquée est inférieure à celle prévue dans ce nouvel article ne sera permise que dans le cas d'aéronefs effectuant certains types d'opérations commerciales, les exigences (abordées ci-dessous) se rapportant à la sous-partie précise régissant leurs activités étant par ailleurs respectées. Les opérations relevant de la sous-partie 702 (*Opérations de travail aérien*) n'auront d'autre choix que de respecter l'article 700.09. Toujours à l'article 700.09, il n'y aura pas de modifications aux minimums applicables aux hélicoptères par rapport à ceux actuellement en vigueur à l'article 602.129.

Les dispositions relatives à la visibilité minimale qui vont s'appliquer aux avions dans la proposition d'article 700.09 portant sur la poursuite d'une approche de non-précision sont plus restrictives que celles de l'article 602.129. Dans le cas d'un avion, la valeur minimale de la RVR ou de la visibilité sur la piste communiquée permettant la poursuite d'une approche de non-précision sera, en vertu de l'article 700.09, de 4 000 pieds ou, en cas d'utilisation de la visibilité au sol, de la plus grande des valeurs entre trois quarts de mille et la moitié de la visibilité publiée pour cette approche. De plus, la réglementation proposée va interdire au commandant de bord d'entreprendre une approche de non-précision à un aéroport où les procédures par faible visibilité sont en vigueur.

Dans le cas de l'exploitation d'un taxi aérien, d'un service aérien de navette ou d'une entreprise de transport aérien, les dispositions réglementaires pertinentes (à savoir, les articles 703.35, 704.30 ou 705.38 respectivement) renfermeront des conditions supplémentaires permettant des approches de non-précision si la visibilité est inférieure à celle permise en vertu de l'article 700.09. Les exigences les plus contraignantes qui sont proposées pour ces dispositions réglementaires (dans le cas des approches de non-précision stabilisées à angle de descente constant ou SCDA) permettront la poursuite d'une approche de non-précision par une RVR ou une visibilité sur la piste aussi basse que 2 600 pieds, ou bien par une visibilité au sol d'un demi-mille, si c'est cette dernière qui est utilisée.

Table II

Tableau II

Part VII Non-Precision Approach Ban Summary Table	
Proposed section 700.09	Proposed sections 703.35, 704.30 and 705.38
<p>When the visibility < minimum visibility, discontinue approach unless</p> <p>(a) when visibility report received, aircraft has passed final approach fix (FAF) inbound or, for procedures without an FAF, is beyond the point where final approach course is intercepted;</p> <p>(b) the aircraft is on a training flight with no landing intended and the appropriate air traffic control unit has been notified of the intention not to land;</p> <p>(c) the RVR is varying between distances < and > minimum RVR;</p> <p>(d) when no RVR or runway visibility is available, ground visibility is variable between distances < and > minimum visibility;</p> <p>(e) when a localized phenomenon is affecting ground visibility and the visibility on the approach and along the intended landing runway, observed and reported by the pilot-in-command, is more than or equal to the visibility specified in the <i>Canada Air Pilot</i> for procedure to be flown; or</p> <p>(f) the approach is conducted under section 703.35, 704.30 or 705.38.</p> <p>For aeroplane: minimum visibility</p> <p>(a) where both RVR A and B are reported - A < 4,000 ft.;</p> <p>(b) where only one RVR is reported - RVR < 4,000 ft.;</p> <p>(c) runway visibility < 4,000 ft. if no RVR is available; or</p> <p>(d) ground visibility < greater of ¾ mi. and ½ published visibility for approach if no RVR or runway visibility is available.</p> <p>For helicopter: minimum visibility</p> <p>(a) where both RVR A and B are reported - A < 1,200 ft.; or</p> <p>(b) where only one RVR is reported - RVR < 1,200 ft.</p> <p>No non-precision approach shall be commenced to an airport where low visibility procedures are in effect.</p>	<p>Minimum visibility for aeroplane operations</p> <p>(a) where both RVR A and B are reported - A < 4,000 ft.;</p> <p>(b) where only one RVR is reported - RVR < 4,000 ft.;</p> <p>(c) runway visibility < 4,000 ft. if no RVR is available; or</p> <p>(d) ground visibility < ¾ mi. if no RVR or runway visibility is available.</p> <p>To continue a non-precision approach using the above visibility criteria, the following must be met:</p> <p>(a) the minimum crew must be a pilot-in-command (PIC) and a second-in-command (SIC) [for Subpart 703 operations];⁴</p> <p>(b) the aeroplane must have</p> <p>(i) autopilot capable of conducting a non-precision approach to less than or equal to 400 ft. AGL or the crew must use pilot-monitored approach procedures, or</p> <p>(ii) for Subpart 704 or 705 operations, an HUD capable of conducting a non-precision approach to 400 ft. AGL or lower;</p> <p>(c) the approach must be flown to the straight-in minima; and</p> <p>(d) one of the following must exist</p> <p>(i) visibility must be equal to or more than the above, or</p> <p>(ii) the reported RVR varying between distances < and > minimum RVR above.</p> <p>SCDA non-precision approaches</p> <p>Minimum visibility:</p> <p>(a) where both RVR A and B are reported - A < 2,600 ft.;</p> <p>(b) where only one RVR is reported - RVR < 2,600 ft.;</p> <p>(c) runway visibility < 2,600 ft. if no RVR is available; or</p> <p>(d) ground visibility of aerodrome < ½ mi. where no RVR or runway visibility is available.</p> <p>To conduct an SCDA non-precision approach using the above minimum visibility criteria, the following must be met:</p> <p>(a) the minimum crew must be PIC and SIC (for Subpart 703 operations);⁵</p> <p>(b) the aeroplane must have</p> <p>(i) an autopilot capable of conducting a non-precision approach to 400 ft. AGL or lower or the crew must use pilot-monitored approach procedures, or</p> <p>(ii) for Subpart 704 or 705 operations, an HUD capable of conducting a non-precision approach to 400 ft. AGL or lower;</p> <p>(c) the procedure must be conducted to straight-in minima with a final approach course that meets the criteria set forth in the associated standards;</p> <p>(d) one of the following must exist</p>

Tableau résumant les interdictions d'approche de non-précision relevant de la partie VII	
Article 700.09 proposé	Articles 703.35, 704.30 et 705.38 proposés
<p>Si la visibilité est inférieure à la visibilité minimale, interrompre l'approche, à moins que, selon le cas :</p> <p>a) au moment de la réception du compte rendu de la visibilité, l'aéronef ait franchi le repère d'approche finale (FAF) de rapprochement ou, en l'absence de FAF, se trouve au-delà du point d'interception de la trajectoire d'approche finale;</p> <p>b) l'aéronef soit utilisé en vol d'entraînement sans qu'aucun atterrissage ne soit prévu et que l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente ait été avisée de l'intention de ne pas atterrir;</p> <p>c) la RVR varie entre des distances inférieures et supérieures à la RVR minimale;</p> <p>d) en cas d'absence de RVR ou de visibilité sur la piste, la visibilité au sol varie entre des distances inférieures et supérieures à la visibilité minimale;</p> <p>e) si un phénomène localisé affecte la visibilité au sol, la visibilité en approche et le long de la piste devant servir à l'atterrissage soit, selon l'observation et le compte rendu du commandant de bord, égale ou supérieure à la visibilité spécifiée dans le <i>Canada Air Pilot</i> pour la procédure devant être suivie;</p> <p>f) l'approche soit effectuée en vertu des articles 703.35, 704.30 ou 705.38.</p> <p>Pour un avion : visibilité minimale, selon le cas :</p> <p>a) si les deux RVR A et B sont communiquées - A < 4 000 pi;</p> <p>b) si une seule RVR est communiquée - RVR < 4 000 pi;</p> <p>c) si aucune RVR n'est disponible, la visibilité sur la piste est < 4 000 pi;</p> <p>d) si aucune RVR ni aucune visibilité sur la piste n'est disponible, la visibilité au sol est inférieure à la plus grande des valeurs entre ¾ mi et ½ de la visibilité publiée pour cette approche.</p> <p>Pour un hélicoptère : visibilité minimale, selon le cas :</p> <p>a) si les deux RVR A et B sont communiquées - A < 1 200 pi;</p> <p>b) si une seule RVR est communiquée - RVR < 1 200 pi.</p> <p>Il est interdit d'entreprendre une approche de non-précision à un aéroport où les procédures par faible visibilité sont en vigueur.</p>	<p>Visibilité minimale pour les avions, selon le cas :</p> <p>a) si les deux RVR A et B sont communiquées - A < 4 000 pi;</p> <p>b) si une seule RVR est communiquée - RVR < 4 000 pi;</p> <p>c) si aucune RVR n'est disponible, la visibilité sur la piste est < 4 000 pi;</p> <p>d) si aucune RVR ni aucune visibilité sur la piste n'est disponible, la visibilité au sol est inférieure à ¾ mi.</p> <p>Pour pouvoir poursuivre une approche de non-précision à l'aide des critères de visibilité indiqués ci-dessus, les conditions suivantes doivent être respectées :</p> <p>a) l'équipage minimal doit se composer d'un commandant de bord et d'un commandant en second (s'il s'agit d'opérations relevant de la sous-partie 703)⁴;</p> <p>b) l'avion doit être équipé, selon le cas :</p> <p>(i) d'un pilote automatique capable de mener une approche de non-précision jusqu'à 400 pi AGL ou moins, ou bien l'équipage doit utiliser les procédures d'approche surveillée par le pilote,</p> <p>(ii) s'il s'agit d'opérations relevant des sous-parties 704 ou 705, d'un HUD capable de mener une approche de non-précision jusqu'à 400 pi AGL ou moins;</p> <p>c) l'approche doit être effectuée jusqu'aux minimums de l'approche directe;</p> <p>d) l'une des situations suivantes doit exister :</p> <p>(i) la visibilité doit être égale ou supérieure à celle indiquée plus haut,</p> <p>(ii) la RVR communiquée varie entre des distances inférieures et supérieures à la RVR minimale indiquée plus haut.</p> <p>Approches de non-précision SCDA</p> <p>Visibilité minimale :</p> <p>a) si les deux RVR A et B sont communiquées - A < 2 600 pi;</p> <p>b) si une seule RVR est communiquée - RVR < 2 600 pi;</p> <p>c) si aucune RVR n'est disponible, la visibilité sur la piste est < 2 600 pi;</p> <p>d) si aucune RVR ni aucune visibilité sur la piste n'est disponible, la visibilité au sol à l'aérodrome est inférieure à ½ mi.</p> <p>Pour pouvoir poursuivre une approche de non-précision SCDA en ayant recours aux critères de visibilité minimale indiqués ci-dessus, les conditions suivantes doivent être respectées :</p> <p>a) l'équipage minimal doit se composer d'un commandant de bord et d'un commandant en second (s'il s'agit d'opérations relevant de la sous-partie 703)⁵;</p>

⁴ Existing sections 704.106 and 705.103 require a minimum of two cockpit crews for commuter and airline operations where passengers are being carried in IFR flight.

⁵ See previous note.

⁴ En cas d'exploitation d'un service aérien de navette ou d'une entreprise de transport aérien, les articles 704.106 et 705.103 actuellement en vigueur exigent la présence minimale de deux pilotes pour le transport de passagers en vol IFR.

⁵ Voir la note précédente.

Table II — Continued

Part VII Non-Precision Approach Ban Summary Table	
Proposed section 700.09	Proposed sections 703.35, 704.30 and 705.38
	<p>(i) the visibility must be equal to or more than that specified for SCDA approaches, or</p> <p>(ii) RVR varying between distances < and > that specified for SCDA approaches; and</p> <p>(e) a missed approach must be initiated at the latest upon reaching the earlier of the MDA or the missed approach point (MAP), if the necessary visual reference has not been established for landing.</p> <p>The associated standards will require</p> <p>(a) the air operator must have a flight crew training and qualifications program for SCDA non-precision approaches that satisfies the appropriate standard;</p> <p>(b) the air operator must have standard operating procedures (SOPs) for SCDA non-precision approaches which include the height to be added to the MDA to compensate for additional height loss which may be expected during missed approach initiation where</p> <p>(i) there has been failure of an aircraft system,</p> <p>(ii) the aircraft is above the normal maximum landing weight,</p> <p>(iii) the aircraft landing weight is limited by aborted landing climb performance, or</p> <p>(iv) height loss could be expected to be > normal;</p> <p>(c) the final approach course must be less than or equal to 15 degrees from the runway centreline; and</p> <p>(d) the final approach segment must be flown using a stabilized descent with a constant descent angle between 3.5 degrees and 2.9 degrees inclusive from an FAF to target touchdown point.</p>

Tableau II (suite)

Tableau résumant les interdictions d'approche de non-précision relevant de la partie VII	
Article 700.09 proposé	Articles 703.35, 704.30 et 705.38 proposés
	<p>b) l'avion doit être équipé, selon le cas :</p> <p>(i) d'un pilote automatique capable de mener une approche de non-précision jusqu'à 400 pi AGL ou moins, ou bien l'équipage doit utiliser les procédures d'approche surveillée par le pilote,</p> <p>(ii) s'il s'agit d'opérations relevant des sous-parties 704 ou 705, d'un HUD capable de mener une approche de non-précision jusqu'à 400 pi AGL ou moins;</p> <p>c) la procédure doit être suivie jusqu'aux minimums de l'approche directe, la trajectoire d'approche finale respectant par ailleurs les critères indiqués dans les normes connexes;</p> <p>d) l'une des conditions suivantes doit exister :</p> <p>(i) la visibilité doit être égale ou supérieure à celle spécifiée pour les approches SCDA,</p> <p>(ii) la RVR varie entre des distances inférieures et supérieures à celles spécifiées pour les approches SCDA;</p> <p>e) si la référence visuelle au sol nécessaire n'a pas été acquise en prévision de l'atterrissage, une approche interrompue doit être entreprise au plus tard en arrivant soit à la MDA, soit au point d'approche interrompue (MAP), selon l'élément qui est atteint le premier.</p> <p>Les normes connexes exigeront ceci :</p> <p>a) l'exploitant aérien devra avoir, en matière d'approches de non-précision SCDA, un programme de formation et de qualifications des équipages de conduite répondant à la norme pertinente;</p> <p>b) l'exploitant aérien devra avoir des procédures d'utilisation normalisées (SOP) portant sur les approches de non-précision SCDA qui incluent la hauteur à ajouter à la MDA afin de compenser la perte d'altitude supplémentaire susceptible de se produire au moment du déclenchement de la procédure d'approche interrompue, si, selon le cas :</p> <p>(i) un système de l'aéronef est tombé en panne,</p> <p>(ii) la masse de l'aéronef est supérieure à sa masse maximale normale à l'atterrissage,</p> <p>(iii) la masse à l'atterrissage de l'aéronef est limitée par les performances de montée après un atterrissage interrompu,</p> <p>iv) la perte d'altitude risque vraisemblablement d'être supérieure à la normale;</p> <p>c) la trajectoire d'approche finale devra être effectuée selon un angle inférieur ou égal à 15 degrés par rapport à l'axe de la piste;</p> <p>d) le segment d'approche finale devra être effectué en descente stabilisée selon un angle de descente constant compris entre 3,5 et 2,9 degrés inclusivement, et ce, depuis le FAF jusqu'au point cible de toucher des roues.</p>

Part VII Precision Approach Ban Summary and Comparison

Table III, as follows, summarizes the proposed amendments in new section 700.10 (*Precision Approach Ban*) and in existing sections in Subpart 703, Subpart 704 and Subpart 705 to establish a precision approach ban for commercial operations.

Proposed new section 700.10 (*Precision Approach Ban*) will establish an approach ban for all Category I precision approaches which is applicable to all operations carried out under Part VII. Continuation of CAT I precision approaches with lower visibility than that set forth in this proposed section will only be allowed for aircraft in certain types of commercial operation when requirements (summarized below) pertaining to the specific Subpart governing their activities are satisfied. Subpart 702 (*Aerial Work*) operations will be offered no alternative to section 700.10. There will be no changes proposed to the minima for helicopters from those currently in effect under section 602.129.

More restrictive provisions than those in section 602.129 for continuation of a CAT I precision approach will be incorporated in the proposed section 700.10. The minimum RVR or runway visibility which will be allowed for a CAT I precision approach under section 700.10 will be 1,800 feet. If ground visibility is being used, the minimum will be three-eighths of a mile. If the approach is authorized in accordance with the appropriate section from Subpart 703, Subpart 704 or Subpart 705, lower visibility minima may apply. (Visibility minima less than RVR 1,200 feet, as set forth in section 602.129, will not be allowed under any circumstances for CAT I approaches.)

As well, proposed section 700.10 will prohibit the pilot-in-command from commencing a CAT I or CAT II approach to an airport at which low visibility procedures are in effect.

Proposed new section 700.11 will forbid a pilot-in-command who is conducting a CAT II or a CAT III approach from continuing beyond the final approach fix inbound or, where there is no final approach fix, the point where the final approach course is intercepted unless the RVR is at least equal to the minimum approach RVR as specified in the *Canada Air Pilot* for the approach being conducted.

For air taxi, commuter and airline operations (as provided for in sections 703.35, 704.30 and 705.38 respectively), lower visibility will be allowed if the requirements contained in the appropriate section are met. The lowest RVR or runway visibility which will be permitted for a CAT I precision approach (with the most rigorous conditions for crew qualifications, aircraft equipment and runway lighting) will be 1,200 feet. The corresponding lowest ground visibility will be one-quarter of a mile.

Table III

Part VII Precision Approach Ban Summary Table	
Proposed section 700.10	Proposed sections 703.35, 704.30 and 705.38
When visibility < minimum visibility and on a CAT I approach, discontinue approach unless	CAT I precision approaches For aeroplane: minimum visibility

Sommaire et comparaison des interdictions d'approche de précision en vertu de la partie VII

Le tableau III qui suit résume les modifications proposées au nouvel article 700.10 (*Interdiction d'approche de précision*) ainsi qu'aux articles existants des sous-parties 703, 704 et 705, le but étant de créer une interdiction d'approche de précision applicable aux opérations commerciales.

Le nouvel article 700.10 qui est proposé (*Interdiction d'approche de précision*) va établir une interdiction d'approche englobant toutes les approches de précision de Catégorie I qui s'appliquera à toutes les opérations effectuées en vertu de la partie VII. La poursuite d'une approche de précision de CAT I alors que la visibilité communiquée est inférieure à celle prévue dans ce nouvel article ne sera permise que dans le cas d'aéronefs effectuant certains types d'opérations commerciales, les exigences (abordées ci-dessous) se rapportant à la sous-partie précise régissant leurs activités étant par ailleurs respectées. Les opérations relevant de la sous-partie 702 (*Opérations de travail aérien*) n'auront d'autre choix que de respecter l'article 700.10. Aucune modification n'est proposée quant aux minimums applicables aux hélicoptères par rapport à ceux actuellement en vigueur à l'article 602.129.

En ce qui a trait à la poursuite d'une approche de précision de CAT I, des dispositions plus restrictives que celles de l'actuel article 602.129 seront incorporées à l'article 700.10 qui est proposé. La valeur minimale de la RVR ou de la visibilité sur la piste permettant d'effectuer une approche de précision de CAT I en vertu de l'article 700.10 sera fixée à 1 800 pieds. Si c'est la visibilité au sol qui est utilisée, le minimum sera alors de trois huitièmes de mille. Si l'approche est autorisée en vertu de l'article pertinent des sous-parties 703, 704 ou 705, les minimums de visibilité inférieurs pourront s'appliquer. (Les minimums de visibilité inférieurs à une RVR de 1 200 pieds, tels qu'ils sont prévus à l'article 602.129, ne seront en aucune circonstance autorisés pour des approches de CAT I.)

De plus, l'article 700.10 proposé va interdire au commandant de bord d'entreprendre une approche de précision de CAT I ou de CAT II à un aéroport où des procédures par faible visibilité sont en vigueur.

Le nouvel article 700.11 qui est proposé va interdire au commandant de bord qui effectue une approche de CAT II ou de CAT III de poursuivre au-delà du repère d'approche finale en rapprochement ou, en l'absence d'un tel repère, au-delà du point d'interception de la trajectoire d'approche finale, à moins que la RVR ne soit au moins égale à la RVR d'approche minimale indiquée dans le *Canada Air Pilot* pour l'approche en question.

Dans le cas de l'exploitation d'un taxi aérien, d'un service aérien de navette ou d'une entreprise de transport aérien (tel que cela est prévu aux articles 703.35, 704.30 et 705.38 respectivement), une visibilité plus faible sera permise si les exigences prévues à l'article pertinent sont respectées. La RVR ou la visibilité sur la piste la plus faible qui sera autorisée pendant une approche de précision de CAT I (avec les conditions les plus rigoureuses en matière de qualifications de l'équipage, d'équipement de l'aéronef et de balisage lumineux de la piste) sera de 1 200 pieds. La visibilité au sol la plus faible correspondante sera d'un quart de mille.

Tableau III

Tableau résumant les interdictions d'approche de précision relevant de la partie VII	
Article 700.10 proposé	Articles 703.35, 704.30 et 705.38 proposés
Si la visibilité est inférieure à la visibilité minimale pendant une approche de CAT I, interrompre	Approches de précision de CAT I Pour un avion : Visibilité minimale, selon le cas :

Table III — Continued

Part VII Precision Approach Ban Summary Table	
Proposed section 700.10	Proposed sections 703.35, 704.30 and 705.38
<p>(a) when visibility report received, aircraft has passed FAF inbound or, where there is no FAF, has passed the point where the final approach course is intercepted;</p> <p>(b) the aircraft is on a training flight with no landing intended and the appropriate air traffic control unit has been notified of the intention not to land;</p> <p>(c) the RVR is varying between distances < and > minimum RVR;</p> <p>(d) when no RVR or runway visibility is available, ground visibility is variable between distances < and > minimum visibility;</p> <p>(e) when a localized phenomenon is affecting ground visibility and the visibility on the approach and along the intended landing runway, observed and reported by the PIC, is more than or equal to the visibility specified in the <i>Canada Air Pilot</i> for procedure to be flown; or</p> <p>(f) the approach is conducted under section 703.35, 704.30 or 705.38.</p> <p>For aeroplane: minimum visibility for CAT I</p> <p>(a) where both RVR A and B are reported - A < 1,800 ft.;</p> <p>(b) where only one RVR is reported, RVR < 1,800 ft.;</p> <p>(c) runway visibility < 1,800 ft. if no RVR is available; or</p> <p>(d) ground visibility < 3/8 mi. if no RVR or runway visibility is available.</p> <p>For helicopter: minimum visibility for CAT I</p> <p>(a) where both RVR A and B are reported - A < 1,200 ft.;</p> <p>(b) where only one RVR is reported, RVR < 1,200 ft.</p> <p>No CAT I or CAT II approach is to be commenced to an airport where low visibility procedures are in effect.</p>	<p>(a) where both RVR A and B are reported - A < 1,600 ft.;</p> <p>(b) where only one RVR is reported, RVR < 1,600 ft.;</p> <p>(c) runway visibility < 1,600 ft. if no RVR is available; or</p> <p>(d) ground visibility < 3/8 mi. if no RVR or runway visibility is available.</p> <p>To conduct a CAT I precision approach using the above minimum visibility criteria, the following must be met:</p> <p>(a) the minimum crew must be a PIC and a SIC (for Subpart 703 operations);⁶</p> <p>(b) the aeroplane must have</p> <p>(i) a flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 ft. AGL or lower, or</p> <p>(ii) if the crew uses pilot-monitored approach procedures, a flight director capable of conducting a precision approach to 200 ft. AGL or lower;</p> <p>(c) the runway must have serviceable high-intensity approach lighting and high-intensity runway edge lighting;</p> <p>(d) one of the following must exist</p> <p>(i) visibility equal to or greater than that specified above, or</p> <p>(ii) RVR varying between distances < and > that specified above; and</p> <p>(e) for Subpart 704 or 705 operations, each flight crew member must be qualified for</p> <p>CAT II procedures or the crew must use pilot-monitored approach procedures.</p> <p>CAT I approach to a runway with centreline lighting</p> <p>Minimum visibility</p> <p>(a) where both RVR A and B are reported - A < 1,200 ft.;</p> <p>(b) where only one RVR is reported - RVR < 1,200 ft.;</p> <p>(c) runway visibility < 1,200 ft. if no RVR is available; or</p> <p>(d) ground visibility < 1/4 mi. if no RVR or runway visibility is available.</p> <p>To conduct a CAT I approach using the above minimum visibility criteria for a runway with centreline lighting, the following must be met:</p> <p>(a) the minimum crew must be a PIC and a SIC (for Subpart 703 operations);⁷</p> <p>(b) the aeroplane must have</p> <p>(i) a flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 ft. AGL or lower, or</p> <p>(ii) if the crew uses pilot-monitored approach procedures, a flight director capable of conducting a precision approach to 200 ft. AGL or lower;</p> <p>(c) the runway must have serviceable high-intensity approach lighting, high-intensity centreline lighting</p>

⁶ See note 4.⁷ See note 4.

Tableau III (suite)

Tableau résumant les interdictions d'approche de précision relevant de la partie VII	
Article 700.10 proposé	Articles 703.35, 704.30 et 705.38 proposés
<p>l'approche, à moins que, selon le cas :</p> <p>a) au moment de la réception du compte rendu de la visibilité, l'aéronef ait franchi le FAF de rapprochement ou, en l'absence de FAF, ait franchi le point d'interception de la trajectoire d'approche finale;</p> <p>b) l'aéronef soit utilisé en vol d'entraînement sans qu'aucun atterrissage ne soit prévu et que l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente ait été avisée de l'intention de ne pas atterrir;</p> <p>c) la RVR varie entre des distances inférieures et supérieures à la RVR minimale;</p> <p>d) en cas d'absence de RVR ou de visibilité sur la piste, la visibilité au sol varie entre des distances inférieures et supérieures à la visibilité minimale;</p> <p>e) si un phénomène localisé affecte la visibilité au sol, la visibilité en approche et le long de la piste devant servir à l'atterrissage soit, selon l'observation et le compte rendu du commandant de bord, égale ou supérieure à la visibilité spécifiée dans le <i>Canada Air Pilot</i> pour la procédure devant être suivie;</p> <p>f) l'approche soit effectuée en vertu des articles 703.35, 704.30 ou 705.38.</p> <p>Pour un avion : visibilité minimale pendant une approche de CAT I, selon le cas :</p> <p>a) si les deux RVR A et B sont communiquées - A < 1 800 pi;</p> <p>b) si une seule RVR est communiquée - RVR < 1 800 pi;</p> <p>c) si aucune RVR n'est disponible, la visibilité sur la piste est < 1 800 pi;</p> <p>d) si aucune RVR ni aucune visibilité sur la piste n'est disponible, la visibilité au sol est < 3/8 mi.</p> <p>Pour un hélicoptère : visibilité minimale pendant une approche de CAT I, selon le cas :</p> <p>a) si les deux RVR A et B sont communiquées - A < 1 200 pi;</p> <p>b) si une seule RVR est communiquée - RVR < 1 200 pi.</p> <p>Il est interdit d'entreprendre une approche de précision de CAT I ou de CAT II à un aéroport où les procédures par faible visibilité sont en vigueur.</p>	<p>a) si les deux RVR A et B sont communiquées - A < 1 600 pi;</p> <p>b) si une seule RVR est communiquée - RVR < 1 600 pi;</p> <p>c) si aucune RVR n'est disponible, la visibilité sur la piste est < 1 600 pi;</p> <p>d) si aucune RVR ni aucune visibilité sur la piste n'est disponible, la visibilité au sol est inférieure à 3/8 mi.</p> <p>Pour effectuer une approche de précision de CAT I à l'aide des critères de visibilité minimale indiqués ci-dessus, les conditions suivantes doivent être respectées :</p> <p>a) l'équipage minimal doit se composer d'un commandant de bord et d'un commandant en second (s'il s'agit d'opérations relevant de la sous-partie 703)⁶;</p> <p>b) l'avion doit être équipé, selon le cas :</p> <p>(i) d'un directeur de vol et d'un pilote automatique capables de mener une approche de précision couplée jusqu'à 200 pi AGL ou moins,</p> <p>(ii) si l'équipage utilise les procédures d'approche surveillée par le pilote, d'un directeur de vol capable de mener une approche de précision jusqu'à 200 pi AGL ou moins;</p> <p>c) la piste doit être dotée d'un balisage lumineux d'approche à haute intensité ainsi que de feux de bord de piste à haute intensité, le tout en bon état de fonctionnement;</p> <p>d) l'une des situations suivantes doit exister :</p> <p>(i) la visibilité doit être égale ou supérieure à celle indiquée plus haut,</p> <p>(ii) la RVR communiquée varie entre des distances inférieures et supérieures à celle indiquée plus haut;</p> <p>e) s'il s'agit d'opérations relevant des sous-parties 704 ou 705, chaque membre d'équipage de conduite doit être qualifié pour exécuter les procédures d'approche de CAT II ou l'équipage doit suivre les procédures d'approche surveillée par le pilote.</p> <p>Approche de CAT I vers une piste dotée de feux d'axe de piste</p> <p>Visibilité minimale, selon le cas :</p> <p>a) si les deux RVR A et B sont communiquées - A < 1 200 pi;</p> <p>b) si une seule RVR est communiquée - RVR < 1 200 pi;</p> <p>c) si aucune RVR n'est disponible, la visibilité sur la piste est < 1 200 pi;</p> <p>d) si aucune RVR ni aucune visibilité sur la piste n'est disponible, la visibilité au sol est inférieure à 1/4 mi.</p> <p>Pour effectuer, vers une piste dotée de feux d'axe de piste, une approche de précision de CAT I à l'aide des critères de visibilité minimale indiqués</p>

⁶ Voir note 4.

Table III — Continued

Tableau III (suite)

Part VII Precision Approach Ban Summary Table	
Proposed section 700.10	Proposed sections 703.35, 704.30 and 705.38
	<p>and high-intensity runway edge lighting;</p> <p>(d) one of the following must exist</p> <p>(i) the visibility must be equal to or greater than that specified above, or</p> <p>(ii) the RVR must be varying between distances < and > the minimum RVR; and</p> <p>(e) also, for Subpart 704 or 705 operations, if the aeroplane is not equipped with an HUD, if the flight crew does not use pilot-monitored approach procedures, each flight crew member must be qualified for CAT II procedures.</p> <p><u>CAT I approach in an aircraft with an HUD (this alternative is not offered to Subpart 703 operations)</u></p> <p>Minimum visibility criteria: Same as set forth above for an approach to a runway with centreline lighting.</p> <p>To conduct a CAT I approach using an HUD capable of conducting a precision approach to 200 ft. AGL or lower (to a runway with no centreline lighting), the following must be met:</p> <p>(a) each pilot-in-command and second-in-command must be qualified for CAT II procedures;</p> <p>(b) the aeroplane must have flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 ft. AGL or lower; and</p> <p>(c) the runway must have serviceable high-intensity approach lighting and high-intensity runway edge lighting.</p>

Tableau résumant les interdictions d'approche de précision relevant de la partie VII	
Article 700.10 proposé	Articles 703.35, 704.30 et 705.38 proposés
	<p>ci-dessus, les conditions suivantes doivent être respectées :</p> <p>a) l'équipage minimal doit se composer d'un commandant de bord et d'un commandant en second (s'il s'agit d'opérations relevant de la sous-partie 703)⁷;</p> <p>b) l'avion doit être équipé, selon le cas :</p> <p>(i) d'un directeur de vol et d'un pilote automatique capables de mener une approche de précision couplée jusqu'à 200 pi AGL ou moins,</p> <p>(ii) si l'équipage utilise les procédures d'approche surveillée par le pilote, d'un directeur de vol capable de mener une approche de précision jusqu'à 200 pi AGL ou moins;</p> <p>c) la piste doit être dotée d'un balisage lumineux d'approche à haute intensité, de feux d'axe de piste à haute intensité ainsi que de feux de bord de piste à haute intensité, le tout en bon état de fonctionnement;</p> <p>d) l'une des situations suivantes doit exister :</p> <p>(i) la visibilité doit être égale ou supérieure à celle indiquée plus haut,</p> <p>(ii) la RVR doit varier entre des distances inférieures et supérieures à celle indiquée plus haut;</p> <p>e) de plus, s'il s'agit d'opérations relevant des sous-parties 704 ou 705, que l'avion soit dépourvu de HUD et que l'équipage de conduite ne suive pas les procédures d'approche surveillée par le pilote, chaque membre d'équipage de conduite doit être qualifié pour exécuter les procédures d'approche de CAT II.</p> <p><u>Approche de CAT I dans le cas d'un aéronef équipé d'un HUD (les opérations relevant de la sous-partie 703 ne peuvent se prévaloir de cette autre possibilité)</u></p> <p>Critères de visibilité minimale : identiques à ceux indiqués pour une approche vers une piste dotée de feux d'axe de piste.</p> <p>Pour effectuer une approche de CAT I à l'aide d'un HUD capable de mener une approche de précision jusqu'à 200 pi AGL ou moins (vers une piste dépourvue de balisage lumineux d'axe de piste), les conditions suivantes doivent être respectées :</p> <p>a) chaque commandant de bord et chaque commandant en second doit être qualifié pour exécuter les procédures d'approche de CAT II;</p> <p>b) l'avion doit être équipé d'un directeur de vol et d'un pilote automatique capables de mener une approche de précision couplée jusqu'à 200 pi AGL ou moins;</p> <p>c) la piste doit être dotée d'un balisage lumineux d'approche à haute intensité ainsi que de feux de bord de piste à haute intensité, le tout en bon état de fonctionnement.</p>

⁷ Voir note 4.

Part VIII (Air Navigation Services)

Part VIII (*Air Navigation Services*) of the *Canadian Aviation Regulations* deals with the rules which apply to air traffic services, aeronautical telecommunications, aeronautical information services, aviation weather services and related safety management programs, levels of service and occurrence reporting.

The proposed amendments to sections 700.09, 700.10, 703.35, 704.30 and 705.38, as outlined above, all allow the use of reported runway visibility in determining visibility below which an approach may not be continued beyond the Final Approach Fix (FAF) when an RVR report is not available. A proposed new definition in section 101.01 for runway visibility will define it as relying upon being able to see and recognize “a visibility marker” (defined as “a dark object of suitable dimensions for use as a reference in evaluating runway visibility”) or to see and identify “lights having an intensity of more or less 1,000 candelas.”

Although there is no proposal to make the reporting of runway visibility mandatory, if the aerodrome or airport operator chooses to make such a report, the criteria which must be met to ensure that the report is reliable and consistent from one site to another are contained in the following proposed regulatory changes.

Proposed amendments to Subpart 804 (*Aviation Weather Services*) and to associated standards will establish the criteria (qualifications and training) which must be met by the individual (other than an instrument rated pilot) who makes or reports an assessment of runway visibility as defined in the proposed amendment to section 101.01 (see above). As well, the specifications for the markers or lights, and their locations, which are to be used in the assessment of runway visibility and for the provision of information relating to these markers or lights for a specific site will be established in these proposed amendments and the related standards. The title of Subpart 804 is intended to be changed to *Aviation Weather Services and Assessment of Runway Visibility*.

A proposed revision to section 804.01 *Provision of Aviation Weather Services* will add that, in addition to the standards already specified for the provision of aviation weather services, the provision of runway visibility information will be subject to the requirements being introduced in Division III *Runway Visibility* (as discussed below). As well, since this section incorporates Annex 3 of the Convention,⁸ subsections are proposed to ensure that the terminology used in that Annex will be understood to have the same meanings as in the *Aeronautics Act* and the CARs.

A new Division III (*Runway Visibility*) is proposed for Subpart 804. This Division will have five sections. A set of corresponding sections in Standard 824, Division III (*Runway Visibility Assessment Standards*) is a part of this proposal. Section 804.22 (*Application*) will specify that the Division applies to every person, other than a pilot who meets the requirements of section 602.131 *Runway Visibility*, who makes or reports an assessment of runway visibility at an aerodrome with the permission of the operator of the aerodrome.

Partie VIII (Services de la navigation aérienne)

La partie VIII (*Services de la navigation aérienne*) du *Règlement de l'aviation canadien* traite des règles qui s'appliquent aux services de la circulation aérienne, aux télécommunications aéronautiques, aux services d'information aéronautique, aux services de météorologie aéronautique ainsi qu'aux programmes de gestion de la sécurité, aux niveaux de service et aux comptes rendus d'événements aéronautiques qui s'y rattachent.

Les modifications proposées aux articles 700.09, 700.10, 703.35, 704.30 et 705.38, lesquelles sont décrites ci-dessus, permettent toutes l'utilisation d'une visibilité sur la piste communiquée afin d'établir la visibilité au-dessous de laquelle l'approche ne peut être poursuivie au-delà du repère d'approche finale (FAF), si aucun compte rendu de RVR n'est disponible. En vertu d'une nouvelle définition proposée à l'article 101.01, la visibilité sur la piste reposera sur le fait d'être en mesure de voir et de reconnaître « une balise de visibilité » (elle-même définie comme « un objet de couleur sombre et de dimensions convenables servant de référence pour évaluer la visibilité sur la piste ») ou de voir et d'identifier « des feux ayant une intensité de plus ou moins 1 000 candelas ».

Bien qu'aucune proposition ne rende obligatoire le compte rendu de visibilité sur la piste, au cas où l'exploitant de l'aérodrome ou de l'aéroport déciderait de fournir un tel compte rendu, voici les modifications aux dispositions réglementaires proposées qui précisent les critères à respecter afin de garantir la fiabilité et la cohérence des comptes rendus d'un endroit à un autre.

Les modifications proposées à la sous-partie 804 (*Services de météorologie aéronautique*) et aux normes qui s'y rattachent vont fixer les critères (de qualifications et de formation) que devront respecter les personnes (autres que les pilotes possédant une qualification de vol aux instruments) qui font ou qui transmettent une évaluation de la visibilité sur la piste, telle qu'elle est définie dans la modification proposée à l'article 101.01 (voir ci-dessus). De plus, les spécifications propres aux balises ou aux feux ainsi qu'à leurs emplacements, qui serviront dans l'évaluation de la visibilité sur la piste et dans la fourniture de renseignements relatifs à ces balises ou à ces feux à un endroit particulier, seront établies dans les modifications proposées et dans les normes qui s'y rattachent. Le titre de la sous-partie 804 devrait changer pour se lire dorénavant *Services de météorologie aéronautique et évaluation de la visibilité sur la piste*.

Une révision proposée de l'article 804.01 *Fourniture des services de météorologie aéronautique* va ajouter que, en plus des normes déjà spécifiées pour la fourniture des services de météorologie aéronautique, la fourniture de renseignements relatifs à la visibilité sur la piste sera assujettie aux exigences devant apparaître à la section III *Visibilité sur la piste* (voir le texte ci-dessus). Et, comme l'Annexe 3 de la Convention⁸ fait partie de cet article, certains paragraphes ont été proposés afin de s'assurer que la terminologie utilisée dans ladite annexe correspond à celle utilisée dans la *Loi sur l'aéronautique* et dans le RAC.

L'ajout de la section III (*Visibilité sur la piste*) est proposé à la sous-partie 804. Cette section sera composée de cinq articles. Par ailleurs, un ensemble d'articles correspondants à la section III (*Normes relatives à l'évaluation de la visibilité sur la piste*) de la norme 824 fait partie de la présente proposition. L'article 804.22 (*Application*) spécifiera que ladite section s'applique à toute personne, autre qu'un pilote répondant aux exigences de l'article 602.131 *Visibilité sur la piste*, qui fait ou transmet une évaluation de la visibilité sur la piste à un aérodrome avec la permission de l'exploitant de cet aérodrome.

⁸ “Convention” means the Convention on International Civil Aviation signed on behalf of Canada at Chicago on December 7, 1944, as amended from time to time.

⁸ « Convention » s'entend au sens de la Convention de l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 au nom du Canada et conformément aux modifications apportées occasionnellement à ladite Convention.

The remaining four sections will set forth

- in section 804.23 (*Visibility Markers and Visibility Markers Charts*) and associated section 824.23 of Standard 824, the criteria which must be met by the visibility markers and their locations and the format of the visibility markers chart which the aerodrome or airport operator must produce;
- in section 804.24 (*Person Qualified to Assess and Report Runway Visibility*), that, except for a pilot who satisfies the requirements of section 602.131, only a person qualified in accordance with section 804.26 may assess runway visibility and report the assessment;
- in section 804.25 (*Assessment and Reporting of Runway Visibility*), who may authorize the qualified person to report runway visibility and that that person must assess and report the runway visibility in accordance with section 824.25 of Standard 824; and
- in section 804.26 (*Qualifications and Training*) and associated section 824.26 of Standard 824, the qualifications and training which the qualified person must have before assessing runway visibility.

The proposal to introduce an approach ban for commercial air operations in Canada, the details of which are outlined above, will have no effect on approach design nor on visibility criteria, for any approach procedures as currently published in the *Canada Air Pilot*. As described, non-precision approaches are designed with a minimum visibility of no less than one mile and, in many instances, with an even higher minimum visibility. With the appropriate crew training and aircraft equipment, the proposed approach ban for air taxi, commuter and airline operations (Subparts 3, 4 and 5 of Part VII) will allow a non-precision approach to be continued with reported visibility as low as RVR 2,600 feet (2,600 feet runway visibility or one-half of a mile ground visibility), that is, with reported visibility of significantly less than that designed as acceptable for a non-precision approach. Category I (CAT I) precision approaches are commonly designed to allow landing minima with a visibility of RVR 2,600 feet (2,600 feet runway visibility or one-half of a mile ground visibility). For aeroplanes in air taxi, commuter or airline operations, if the air operator chooses to invest in the required crew training and aircraft equipment, and if the runway lighting is as specified in the appropriate regulations, the proposed approach ban will allow an approach to be continued with reported visibility as low as RVR 1,200 feet (1,200 feet runway visibility or one-quarter of a mile ground visibility). As with the proposed non-precision approach ban, this limit is significantly less than the visibility at which the approach is designed to allow a safe landing. At no time will the visibility limit in the individual approach procedures published in the *Canada Air Pilot*, used to judge the probability of a successful landing, be affected by these proposed Regulations.

Alternatives

No alternative to regulatory action is available to introduce a comprehensive approach ban into the Canadian civil aviation environment. This proposed regulatory change will make the

Les quatre autres articles vont préciser :

- à l'article 804.23 (*Balises de visibilité et cartes des balises de visibilité*) ainsi qu'à l'article 824.23 de la norme 824 qui s'y rattache, les critères que doivent respecter les balises de visibilité et leurs emplacements ainsi que le format de la carte des balises de visibilité que l'exploitant de l'aérodrome ou de l'aéroport doit produire;
- à l'article 804.24 (*Personne qualifiée pour évaluer et transmettre la visibilité sur la piste*), que, à l'exception d'un pilote répondant aux exigences de l'article 602.131, seule une personne qualifiée conformément à l'article 804.26 peut évaluer la visibilité sur la piste et transmettre cette évaluation;
- à l'article 804.25 (*Évaluation et transmission de la visibilité sur la piste*), qui peut autoriser la personne qualifiée à transmettre la visibilité sur la piste et le fait que cette personne doit évaluer et transmettre la visibilité sur la piste conformément à l'article 824.25 de la norme 824;
- à l'article 804.26 (*Qualifications et formation*) ainsi qu'à l'article 824.26 de la norme 824 qui s'y rattache, les qualifications et la formation que la personne qualifiée doit posséder avant de faire des évaluations de la visibilité sur la piste.

La proposition d'introduire une interdiction d'approche applicable aux opérations commerciales au Canada, dont les détails sont précisés ci-dessus, n'aura aucune incidence sur la conception des approches ni sur les critères de visibilité, et ce, pour aucune des procédures d'approche actuellement publiées dans le *Canada Air Pilot*. Tel que cela a déjà été expliqué, les approches de non-précision sont conçues avec une visibilité minimale de pas moins d'un mille et, dans plusieurs cas, avec une visibilité minimale encore plus grande. Si l'équipage est dûment qualifié et que l'avion est bien équipé, l'interdiction d'approche proposée concernant l'exploitation d'un taxi aérien, d'un service aérien de navette ou d'une entreprise de transport aérien (sous-parties 3, 4 et 5 de la partie VII) va permettre la poursuite d'une approche de non-précision par une visibilité communiquée aussi faible qu'une RVR de 2 600 pieds (visibilité sur la piste de 2 600 pieds ou visibilité au sol d'un demi-mille), autrement dit par une visibilité communiquée nettement inférieure à celle jugée acceptable pour une approche de non-précision. En général, les approches de précision de Catégorie I (CAT I) sont conçues de manière à autoriser des minimums d'atterrissage par une visibilité correspondant à une RVR de 2 600 pieds (visibilité sur la piste de 2 600 pieds ou visibilité au sol d'un demi-mille). Pour les avions engagés dans des opérations de taxi aérien, de service aérien de navette ou d'exploitation d'une entreprise de transport aérien, si l'exploitant aérien décide d'investir dans la formation obligatoire des équipages de conduite et dans l'équipement des aéronefs requis, et si le balisage lumineux de la piste répond à la réglementation pertinente, alors l'interdiction d'approche proposée va permettre à une approche de se poursuivre par une visibilité communiquée aussi faible que celle correspondant à une RVR de 1 200 pieds (visibilité sur la piste de 1 200 pieds ou visibilité au sol d'un quart de mille). Comme pour l'interdiction d'approche de non-précision qui est proposée, cette limite est notablement inférieure à la visibilité selon laquelle l'approche est conçue pour permettre un atterrissage en toute sécurité. À aucun moment, la limite de visibilité figurant dans les procédures prévues pour une approche particulière publiées dans le *Canada Air Pilot* et servant à juger la probabilité d'arriver à se poser en toute sécurité ne sera modifiée par les dispositions réglementaires qui sont proposées ici.

Solutions envisagées

Il n'existe aucune autre solution que la prise de mesures réglementaires pour introduire un processus exhaustif d'interdiction d'approche dans le milieu de l'aviation civile canadienne. Grâce

Canadian regulatory environment more nearly equivalent to those of other international aviation communities and will address Transportation Safety Board of Canada (TSB) recommendations. As well, benefits (discussed further in the "Benefits and costs" section of this document) from the reduction or elimination of consequences of accidents likely to be avoided with the introduction of the proposed approach ban will not be achieved without regulatory action.

As a result of their investigation of an accident at Fredericton, New Brunswick, on December 16, 1997, the TSB recommended that Category I approach and landing criteria be reassessed to ensure a level of safety consistent with Category II criteria.⁹ The TSB stated that

"Canadian regulations permit Category I approaches to be flown in visibilities lower than would be permitted in most other countries (including the United States), and the regulations are not consistent with what is recommended in ICAO *International Standards and Recommended Practices*. ICAO Annex 14 (*Aerodromes*) recommends the use of visibility limits whereby pilots are not permitted to carry out an approach if the reported visibility is below the limit specified for the approach. In Canada, however, the visibility values, other than RVR, are advisory only; pilots are permitted to carry out an approach regardless of the visibility and to continue descent to ground level if they have acquired the runway environment."¹⁰

The proposed amendments discussed in this Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) are the response of the Department to that recommendation.

The initial proposal presented to the General Operating and Flight Rules (GO&FR) Technical Committee by Departmental officials was to place an approach ban on all operations (including helicopter operations, private business aircraft operations and other private operations). The visibility minima incorporated in this initial proposal were higher than those in the final version as discussed in this RIAS. There was no allowance made for advanced aircraft equipment, for high intensity airport lighting or for specialized crew training. During the process of consultation with industry and government stakeholders, this initial proposal was revised. Any of the above factors were considered by technical specialists to add elements of safety which could compensate for lower visibility limits.

Upon consideration, the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC) decided to recommend that the proposed approach ban not be imposed on either helicopter operations or on private operations. No evidence of a problem with helicopter operations was presented and the risk for private operations was judged to be insufficient to require such action. The current version of the proposed approach ban takes into account the above considerations.

Strategic environmental assessment

A preliminary scan of this initiative has been done in accordance with the criteria of *Transport Canada's Strategic*

aux modifications réglementaires proposées, le milieu canadien de la réglementation va devenir pratiquement équivalent à celui des autres milieux internationaux de l'aviation et va prendre en compte les recommandations formulées par le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). De plus, sans mesure réglementaire, il sera impossible de tirer profit des avantages (qui sont abordés plus loin dans la rubrique « Avantages et coûts » du présent document) découlant de la réduction ou de l'élimination des conséquences d'accidents allant probablement être évités grâce à l'introduction de l'interdiction d'approche proposée.

À la suite de son enquête consécutive à un accident survenu le 16 décembre 1997 à Fredericton (Nouveau-Brunswick), le BST avait recommandé que les critères d'approche et d'atterrissage de Catégorie I soient réévalués afin de garantir un niveau de sécurité équivalent à celui fourni par les critères de Catégorie II⁹. Le BST avait déclaré ce qui suit :

« La réglementation canadienne permet d'effectuer des approches de Catégorie I par des visibilités inférieures à ce qui est autorisé dans la plupart des autres pays (y compris les États-Unis), et la réglementation ne cadre pas avec les recommandations qui figurent dans le document *Normes et pratiques recommandées internationales* de l'OACI. L'Annexe 14 (*Aérodromes*) de l'OACI recommande l'utilisation de limites de visibilité en vertu desquelles les pilotes ne peuvent pas effectuer une approche si la visibilité signalée est inférieure à la visibilité spécifiée pour l'approche en question. Toutefois, au Canada, les valeurs de visibilité autres que les RVR sont données à titre purement indicatif; les pilotes peuvent effectuer une approche quelle que soit la visibilité et poursuivre leur descente jusqu'au sol s'ils ont acquis le contact visuel avec la piste »¹⁰.

Les modifications proposées qui sont discutées dans le présent résumé d'étude d'impact de la réglementation (REIR) constituent la réponse ministérielle à cette recommandation.

La proposition initiale présentée devant le Comité technique sur les règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs (RÉGUVA) par des responsables du Ministère consistait à créer une interdiction d'approche couvrant toutes les opérations (y compris celles faisant appel à des hélicoptères, celles concernant l'aviation d'affaires privée ainsi que les autres opérations privées). Les minimums de visibilité figurant dans cette proposition initiale étaient plus élevés que ceux indiqués dans la version finale dont il est question ici. Rien n'était prévu pour tenir compte d'un équipement de bord sophistiqué, d'un balisage lumineux d'aéroport à haute intensité ou d'une formation spécialisée de l'équipage. Pendant les consultations menées avec les parties intéressées de l'industrie et du Gouvernement, la proposition initiale a été examinée, et les spécialistes techniques ont jugé que tous les facteurs susmentionnés contribuent à plus de sécurité, ce qui pourrait compenser pour toute limite de visibilité réduite.

Après examen, le Comité réglementaire de l'Aviation civile (CRAC) a décidé de recommander que l'interdiction d'approche ne soit pas imposée aux opérations effectuées à l'aide d'hélicoptères ni aux opérations privées. Aucune preuve de problème concernant des opérations menées à l'aide d'hélicoptères n'a été présentée, et le risque entourant les opérations privées a été jugé trop faible pour justifier la prise d'une telle mesure. La version actuelle de l'interdiction d'approche qui est proposée ici tient compte des considérations précédentes.

Évaluation environnementale stratégique

Un examen sommaire de cette initiative a été effectué conformément aux critères de l'*Énoncé de politique de l'évaluation*

⁹ Transportation Safety Board of Canada, Aviation Occurrence Report A97H0011, 85.

¹⁰ Ibid., 84.

⁹ Bureau de la sécurité des transports du Canada, Rapport d'enquête sur accident aéronautique A97H0011, p. 97.

¹⁰ Ibid., p. 97.

Environmental Assessment Policy Statement – March 2001. The potential environmental effects are positive and are related to the reduction or elimination of accidents involving aeroplanes. It is not expected that this proposal will produce effects that would be considered environmentally important.

The preliminary scan has led to the conclusion that a detailed analysis is not necessary. Further assessments or studies regarding environmental effects of this initiative are not likely to yield a different determination.

Benefits and costs

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

Since the substance of the proposed approach ban consists of the changes to Part VI and Part VII of the *Canadian Aviation Regulations* with the proposed amendments to Part I and Part VIII supportive of and subsidiary to that central core, the benefit-cost analysis will concentrate on the proposed amendments to Parts VI and VII. The evaluation of the associated proposals for Parts I and VIII will follow that analysis.

These proposed amendments to Part VI and Part VII will leave essentially unchanged the current approach ban for all private operations, for flight training operations, and for commercial helicopter operations. A minor revision proposed for section 602.129 will correct the present requirement that, if both RVR at location A and RVR at location B are reported, RVR A must be less than 1,200 feet **and** RVR B must be less than 600 feet to signify an approach ban. The corrected statement will establish an approach ban when RVR A is less than 1,200 feet **or** when RVR B is less than 600 feet. A second proposed minor revision for the same section will ease the conditions under which pilots to whom this section applies can continue an instrument approach. No significant benefit-cost impact is expected from either change.

The impact of the proposed approach ban upon the aviation industry and upon the Canadian economy as a whole will be to reduce the frequency with which accidents result from an unsuccessful attempted landing or missed approach procedure, at the cost of foregoing the occasional discovery that the visibility is better than that reported and that a successful landing may, in fact, be accomplished. The benefit-cost analysis will begin with an estimation of the benefits from reducing or eliminating the consequences of accidents which have been identified as potentially avoidable with the introduction of the proposed approach ban. Following that discussion, the results of a model which was developed to estimate the costs of foregoing the opportunity to continue an approach in extremely poor reported visibility and occasionally finding that a successful landing was, in fact, possible will be presented.

Benefits

The benefit associated with the proposed approach ban will result from the elimination of or reduction in the consequences of accidents which may potentially occur when attempting a missed

environnementale stratégique de Transports Canada — Mars 2001. Les conséquences potentielles sur l'environnement sont de nature positive et indiquent la réduction ou l'élimination d'accidents impliquant des aéronefs. Il ne faut toutefois pas s'attendre à ce que la présente proposition puisse avoir des conséquences qui pourraient être considérées importantes du point de vue environnemental.

L'examen sommaire permet de conclure qu'il n'est pas nécessaire de mener une analyse approfondie. D'autres évaluations ou études ayant trait aux répercussions que pourrait avoir la présente initiative ne donneront probablement pas des résultats différents.

Avantages et coûts

Tout au long du processus d'élaboration de la réglementation et des normes s'appliquant à l'aviation, Transports Canada fait appel à des concepts de gestion des risques. Et à chaque fois que des risques ont été perçus, l'analyse de la réglementation a permis de conclure que les risques éventuels étaient acceptables par rapport aux avantages escomptés.

Comme l'essentiel de l'interdiction d'approche proposée se compose de changements aux parties VI et VII du *Règlement de l'aviation canadien* accompagnés de modifications proposées aux parties I et VIII venant étayer et compléter ce noyau central, l'analyse des avantages et des coûts va se concentrer sur les modifications proposées aux parties VI et VII. L'évaluation des propositions connexes touchant les parties I et VIII suivra la présente analyse.

Les modifications proposées aux parties VI et VII vont pour ainsi dire laisser intacte l'interdiction d'approche actuelle visant la totalité des opérations privées ainsi que les opérations de formation au pilotage et les opérations commerciales menées à l'aide d'hélicoptères. Une révision mineure proposée à l'article 602.129 va corriger l'exigence actuelle voulant que, si les deux RVR aux emplacements A et B sont communiquées, la RVR A doit être inférieure à 1 200 pieds **et** la RVR B doit être inférieure à 600 pieds pour qu'il y ait interdiction d'approche. Après correction, l'article prévoira une interdiction d'approche si la RVR A est inférieure à 1 200 pieds **ou** si la RVR B est inférieure à 600 pieds. Une seconde révision mineure proposée à ce même article assouplira les conditions en vertu desquelles les pilotes assujettis audit article pourront poursuivre une approche aux instruments. On ne s'attend pas à ce que l'une ou l'autre de ces modifications ait un impact au niveau des avantages et des coûts.

En ce qui concerne le milieu de l'aviation et l'économie canadienne dans son ensemble, l'impact de l'interdiction d'approche proposée se traduira par une réduction de la fréquence des accidents résultant de l'échec d'une tentative d'interruption d'approche ou d'atterrissage, le coût se traduisant par le fait de ne pas tirer profit de la découverte ultérieure que la visibilité était meilleure que celle qui avait été communiquée et qu'un atterrissage aurait finalement été possible. L'analyse des avantages et des coûts va débiter par une estimation de la réduction ou de l'élimination des conséquences des accidents qui ont été jugés potentiellement évitables grâce à l'introduction de l'interdiction d'approche proposée. Après cette discussion, les résultats d'un modèle développé pour estimer les coûts inhérents au fait de ne pas avoir saisi l'occasion de poursuivre l'approche par une visibilité communiquée extrêmement faible avant de découvrir parfois qu'un atterrissage en toute sécurité aurait finalement été possible seront présentés.

Avantages

Les avantages liés à l'interdiction d'approche qui est proposée vont résulter de l'élimination ou de la réduction des conséquences d'accidents susceptibles de se produire au cours d'une tentative

approach from a low altitude or when attempting a landing under conditions where the view of the landing environment is not clear.

Under the current regulatory regime, when an approach, either non-precision or precision, is continued after a report has been received of visibility which is less than that published in the *Canada Air Pilot* for that procedure, one possible outcome is that, when the Missed Approach Point (MAP) is reached, an adequate visual reference for the runway environment will not be established and a missed approach procedure will be initiated. Occasionally, the visibility is discovered to be better than reported, an adequate visual reference can be established, and a successful landing completed.

The proposed approach ban will, when visibility at or below the ban is reported, require the missed approach procedure to be initiated at the higher altitude of the Final Approach Fix (FAF) rather than at the MAP. It is an aviation axiom, supported by statistical studies, that, if something goes wrong during a flight, chances of a successful resolution are better the higher the aircraft at the time of the occurrence. The more altitude, the more time and space will be available in which to take corrective action. Since the aeroplane will be at a lower altitude at the MAP than prior to, or at, the FAF, initiating a missed approach at the MAP increases the possibility of an unsuccessful outcome for the missed approach with an accident as a result. The proposed approach ban will also reduce the frequency with which landings are attempted when runway environment references are inadequate for safe operations.

Over a six-year period from 1994 through 1999 inclusive, 8 accidents have been identified which might not have happened if the proposed approach ban had been in place. Consequences of these accidents included 7 fatalities, 26 people who suffered injuries of varying degrees of severity, the loss of 4 aircraft, substantial damage to 2 aircraft, and minor damage to the other 2 aircraft.

The largest number of crew and passengers at risk in a single occurrence was in the accident at Fredericton, New Brunswick on December 16, 1997. There were 42 people on board the aircraft at Fredericton, 3 crew members and 39 passengers. Of these 42, 9 were seriously injured and required hospitalization while the remaining 33 suffered minor or no injuries. The aircraft was damaged beyond repair.¹¹ The cost of the accident at Fredericton included the loss of an aircraft valued at \$29,493,840 in 1998 Canadian dollars.^{12, 13}

The remaining seven accidents involved

- the loss of a twin-engine Piper Navajo Chieftain at Bathurst, New Brunswick in 1994 (two crew on board, no passengers, both crew killed and the aircraft destroyed);
- minor damage to a similar Navajo at Alma, Quebec, in 1994 (no injuries or fatalities);
- the loss of an EMB-110P1 Bandeirante at Little Grand Rapids, Manitoba, in 1997 (17 on board, 4 fatalities, 13 serious injuries and the aircraft destroyed);

d'approche interrompue à basse altitude ou au cours d'une tentative d'atterrissage dans des conditions ne permettant pas d'avoir une bonne vue de la piste d'atterrissage et de ses abords.

En vertu du régime réglementaire actuel, quand il y a poursuite d'une approche, qu'elle soit de non-précision ou de précision, après réception d'un message faisant état d'une visibilité inférieure à celle publiée dans le *Canada Air Pilot* pour la procédure en question, il se peut que, à l'arrivée au-dessus du point d'approche interrompue (MAP), il n'y ait pas de références visuelles suffisantes de la piste et qu'une procédure d'approche interrompue soit entreprise. À l'occasion, il peut arriver que la visibilité se révèle être meilleure que celle communiquée et que l'atterrissage soit effectué sans problème.

En vertu de l'interdiction d'approche proposée, si la visibilité communiquée est égale ou inférieure à celle de l'interdiction, la procédure d'approche interrompue sera déclenchée à l'altitude plus élevée du repère d'approche finale (FAF) plutôt qu'à celle du MAP. Dans le domaine de l'aviation, il existe un axiome étayé par des études statistiques voulant que, si un problème doit se manifester en vol, les chances de le régler avec succès sont d'autant plus élevées que l'aéronef se trouve haut lorsque les faits surviennent. Plus l'altitude est importante, plus il y a de temps et d'espace pour prendre des mesures correctives. Comme l'avion va se trouver à une altitude plus basse au MAP qu'il ne l'était avant d'arriver ou en arrivant au FAF, cela signifie que le fait de déclencher la procédure d'approche interrompue au MAP augmente la possibilité d'un échec de l'approche interrompue, le tout pouvant se terminer par un accident. L'interdiction d'approche proposée va également réduire la fréquence à laquelle ont lieu des tentatives d'atterrissage alors que les références de la piste et de ses abords sont insuffisantes pour permettre à la manœuvre de se dérouler sans danger.

Au cours des six ans allant de 1994 à 1999 inclusivement, il y a eu 8 accidents qui auraient peut-être pu être évités si l'interdiction d'approche qui est proposée avait été en vigueur. Les conséquences de ces accidents sont les suivantes : 7 personnes ont été tuées et 26 autres ont été blessées à des degrés divers, tandis que 4 aéronefs ont été détruits, 2 ont été lourdement endommagés et 2 autres ont subi de légers dommages.

C'est au cours de l'accident survenu le 16 décembre 1997 à Fredericton (Nouveau-Brunswick) que le plus grand nombre de membres d'équipage et de passagers ont été mis en danger. Il y avait 42 personnes à bord de l'avion arrivant à Fredericton, à savoir 3 membres d'équipage et 39 passagers. De ces 42 personnes, 9 ont été grièvement blessées au point de devoir être hospitalisées, tandis que les 33 autres ont été blessées légèrement ou s'en sont tirées indemnes. L'avion a été endommagé au point d'être irrécupérable¹¹. Le coût de l'accident de Fredericton comprenait la perte d'un avion évalué à 29 493 840 dollars canadiens à leur valeur de 1998^{12, 13}.

Voici quels ont été les sept autres accidents :

- perte d'un bimoteur Piper Navajo Chieftain à Bathurst (Nouveau-Brunswick) en 1994 (deux membres d'équipage à bord, aucun passager; les deux membres d'équipage ont été tués et l'avion a été détruit);
- légers dommages à un autre Navajo à Alma (Québec) en 1994 (aucun mort ni blessé);
- perte d'un EMB-110P1 Bandeirante à Little Grand Rapids (Manitoba) en 1997 (17 personnes à bord; 4 ont été tuées, 13 ont été grièvement blessées et l'avion a été détruit);

¹¹ Ibid., 3.

¹² "Business Airplanes," *Business and Commercial Aviation*, May 1999, 84.

¹³ The exchange rate for U.S./Canadian currency conversion as published by the Bank of Canada on August 14, 2000, was used for the conversion.

¹¹ Ibid., p. 3-4.

¹² « Business Airplanes », *Business and Commercial Aviation*, mai 1999, p. 84.

¹³ Selon le taux de change servant à la conversion entre monnaies canadienne et américaine publié par la Banque du Canada le 14 août 2000.

- minor damage to a DHC-6-300 at Mary's Harbour, Newfoundland and Labrador, in 1997 (no injuries or fatalities);
- substantial damage to a twin-engine Beech 60 Duke at Winnipeg, Manitoba, in 1997 (three on board, one passenger suffered minor injuries);
- substantial damage to a Beech 1900 multi-engine turbo-prop at Saint-Augustin, Quebec, in January 1999 (12 on board, no injuries or fatalities); and
- the loss of a Beech 1900 at Sept-Îles, Quebec, in August 1999 (four on board, one fatality and one serious injury).

The total impact of this accident record over the 6-year period was 7 fatalities, 26 individuals injured and \$37,904,411 aircraft damage¹⁴ in 1999 Canadian dollars. The potential avoidance of some or all of these losses would have been the benefit if an approach ban such as the one proposed had been in place prior to 1994.

Costs

The continuation of an approach in visibility reported to be less than that in which a successful landing can be expected to be completed may occasionally result in the discovery that the visibility is not as limiting as reported and a safe landing can be accomplished. The cost of the proposed approach ban will be the foregone benefit from this opportunity.

If the landing cannot be accomplished, a missed approach procedure must be initiated and either a holding procedure and a second approach and attempted landing will be conducted or the flight will continue to an alternate destination at which a successful landing can be completed. The cost involved in the missed approach procedure will be either the cost of the fuel and time consumed during the hold and second approach (assuming the second approach results in a successful landing at the original destination) or the cost of the fuel, time and inconvenience for crew and passengers of proceeding to an alternate destination with the accompanying costs of travel from that location to the destination which was originally intended. Proceeding to an alternate destination is likely to incur higher costs than a successful second approach. Therefore, the cost of proceeding to an alternate will be used as a conservative means of estimating the costs which may be expected from the proposed approach ban. The frequency with which such diversions may be necessary will also be estimated to allow a total cost estimate for all diversions as a result of the proposal to be calculated.

Costs may also be incurred as a result of scheduling difficulties which result for the operating company from diverting their flight to an alternate destination. However, the poor weather conditions which led to the approach ban taking effect at the original

- légers dommages à un DHC-6-300 à Mary's Harbour (Terre-Neuve-et-Labrador) en 1997 (aucun mort ni blessé);
- importants dommages à un bimoteur Beech 60 Duke à Winnipeg (Manitoba) en 1997 (trois personnes à bord; un passager a été légèrement blessé);
- importants dommages à un biturbopropulseur Beech 1900 à Saint-Augustin (Québec) en janvier 1999 (12 personnes à bord; aucun mort ni blessé);
- enfin, perte d'un Beech 1900 à Sept-Îles (Québec) en août 1999 (quatre personnes à bord; un mort et un blessé grave).

L'impact total des divers accidents survenus pendant cette période de 6 ans est donc le suivant : 7 personnes tuées et 26 autres blessées, auxquelles il faut ajouter la somme de 37 904 411 dollars canadiens à leur valeur de 1999 pour les dommages subis par les avions¹⁴. La possibilité d'éviter en tout ou en partie ces pertes aurait constitué l'avantage qu'il aurait été possible de tirer, si une interdiction d'approche semblable à celle proposée avait été en vigueur avant 1994.

Coûts

La poursuite d'une approche par une visibilité signalée comme étant inférieure à celle à laquelle il est permis de s'attendre à ce que l'atterrissage soit possible peut, à l'occasion, se traduire par la découverte que la visibilité n'est finalement pas aussi faible que celle prévue et qu'un atterrissage peut être exécuté sans problème. Le coût de l'interdiction d'approche proposée correspondra à l'avantage perdu résultant du fait de ne pas avoir saisi l'occasion d'atterrir.

Si l'atterrissage est impossible, une procédure d'approche interrompue doit être déclenchée, laquelle sera suivie soit d'une procédure d'attente et d'une seconde approche avec tentative d'atterrissage, soit de la poursuite du vol jusqu'à une destination de dégivrage où il sera possible de faire un atterrissage en toute sécurité. Le coût découlant de la procédure d'approche interrompue sera soit le coût du carburant consommé pendant l'attente et la seconde approche (en supposant que la seconde approche se traduise par un atterrissage sans problème à la destination prévue initialement) ou le coût du carburant, le temps perdu et les inconvénients subis par l'équipage et les passagers dus au fait de se rendre à une destination de dégivrage ainsi que les coûts connexes du voyage pour revenir de cet endroit jusqu'à la destination prévue initialement. Se rendre à une destination de dégivrage entraînera probablement des coûts plus importants que le fait de réussir à se poser après une seconde approche. Par conséquent, le coût du vol à une destination de dégivrage sera utilisé de façon conservatrice dans l'estimation des coûts devant éventuellement découler de l'interdiction d'approche qui est proposée ici. La fréquence à laquelle de tels détournements risquent de s'avérer nécessaires sera elle aussi estimée afin de permettre le calcul d'une estimation du coût total de tous les détournements résultant de la présente proposition.

Des coûts peuvent également être encourus à la suite de difficultés rencontrées par l'entreprise au sujet de la programmation des vols après le détournement d'un de ses appareils vers une destination de dégivrage. Toutefois, les mauvaises conditions

¹⁴ The value of destroyed aircraft was obtained from "Used Airplanes," *Business and Commercial Aviation* for May 1994, p. 87 for the Piper Navajo Chieftain, for May 1997, p. 94 for the Beech 60 Duke and from "Business Airplanes," *Business and Commercial Aviation* for May 1999, p. 60 for the Beech 1900. For the EMB-110P1 Bandeirante, the source was "Aircraft Types & Price Guidelines, 1997-98," *Lloyd's Aviation*, published by the Corporation of Lloyd's, London, Eng., p. 61. For values for aircraft which were damaged but not destroyed, U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, *Economic Values of Evaluation of Federal Aviation Administration Investment and Regulatory Programs*, Washington, D.C., October 1989, 80, NTIS, FAA-APO-89-10 was used.

¹⁴ La valeur des avions détruits a été tirée de « Used Airplanes », *Business and Commercial Aviation*, mai 1994, p. 87 pour le Piper Navajo Chieftain, et mai 1997, p. 94 pour le Beech 60 Duke; de « Business Airplanes », *Business and Commercial Aviation*, mai 1999, p. 60 pour le Beech 1900. Dans le cas de l'EMB-110P1 Bandeirante, la source a été « Aircraft Types & Price Guidelines 1997-98 », *Lloyd's Aviation*, publié par The Corporation of Lloyd's, Londres (Angleterre), p. 61. Pour la valeur des aéronefs endommagés mais non détruits, la source est : U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, *Economic Values of Evaluation of Federal Aviation Administration Investment and Regulatory Programs*, Washington (D.C.), octobre 1989, 80, NTIS, FAA-APO-89-10.

destination would undoubtedly cause flight cancellations and delays resulting in similar scheduling difficulties. No attempt will be made in this analysis to evaluate the net effect of costs of scheduling difficulties arising from the proposed approach ban versus flight cancellation/flight delay costs due to weather at the destination airport.

Estimated representative cost of a diversion

The cost of a diversion is dependent on the aircraft size (the number of crew and passengers who must be accommodated and returned to their original destination when weather permits) and the distance of the alternate from the original destination. The size of aircraft and number of passengers on board, in aeroplanes affected by this proposal, will vary significantly from large jet aircraft which can transport hundreds of passengers at a time to much smaller aircraft carrying nine or fewer passengers per trip.

The number of passengers and crew on board and the distance to the available alternate for the accident at Fredericton will be used to develop an estimated cost of a diversion as part of the calculations for the estimated total costs of the proposed approach ban. The CL-600 (Regional Jet) which was involved in the Fredericton accident can transport approximately the median number of passengers which may be carried by those aircraft which will be affected by the proposed approach ban. Therefore, the number of passengers on board the Fredericton flight will be used to estimate the costs, when a diversion is necessary, of meals, overnight accommodation and a return flight to the original destination. The cost of the flight to the alternate and the return to the original destination is an important component of the cost of a diversion. Since the alternate for the Fredericton occurrence flight was Saint John, New Brunswick, which is only 52 statute miles (45 nautical miles) from Fredericton, the choice of this occurrence as the basis for quantification of potential costs of diversions may seem to introduce an untypically low cost. To allow for this, two diversion cost estimates have been developed. One estimate is based on the cost of a return flight from Fredericton to Saint John and back. The second is based on a doubling of that return flight cost. On the whole, the use of the Fredericton accident to calculate a representative diversion cost in quantifying the impact of this proposal is not likely to significantly either overestimate or underestimate such costs for the Canadian commercial aviation industry.

An estimate has been made of the cost of overnight accommodation, meals and a return flight to Fredericton, if a diversion to Saint John rather than the attempt to land at Fredericton had been made. The single occupancy rate for hotels in Saint John during September–December of 1999 which was used for the estimate was \$76 for a regular room.¹⁵ Therefore, the cost for overnight accommodation for the 42 aircraft occupants (of whom 2 were infants who would share the room of the accompanying parent) would have been \$3,040. A composite meal and incidental allowance including three meals and incidental expenses was \$53.70

météorologiques qui ont mené à l'entrée en vigueur de l'interdiction d'approche à la destination prévue initialement causeront sans aucun doute des annulations de vols et des retards qui auront des effets similaires sur la programmation des vols. Il n'y aura donc, dans la présente analyse, aucune tentative visant à évaluer les effets nets des coûts inhérents aux difficultés de programmation des vols découlant de l'interdiction d'approche proposée par rapport aux coûts des annulations de vols ou des retards dans les vols résultant des conditions météorologiques à l'aéroport de destination.

Estimation du coût représentatif d'un déroutement

Le coût d'un déroutement est fonction de la taille de l'aéronef (autrement dit du nombre de membres d'équipage et de passagers dont il faut s'occuper et qu'il faut ramener à leur destination originale lorsque les conditions météorologiques le permettent) ainsi que de la distance entre la destination de dégivrage et la destination prévue initialement. Pour ce qui est des avions concernés par la présente proposition, leur taille ainsi que le nombre de passagers à bord vont grandement varier, allant des gros appareils à réaction pouvant transporter plusieurs centaines de passagers à la fois jusqu'à des appareils beaucoup plus petits transportant au plus neuf passagers pendant un vol.

Le nombre de passagers et de membres d'équipage à bord ainsi que la distance jusqu'à la destination de dégivrage prévue dans l'accident de Fredericton vont servir à élaborer un coût de déroutement dans le cadre des calculs des coûts totaux estimés de l'interdiction d'approche proposée. Le CL-600 (Regional Jet) impliqué dans l'accident de Fredericton peut transporter approximativement le nombre médian de passagers qui peuvent se trouver à bord des aéronefs visés par l'interdiction d'approche proposée. Par conséquent, le nombre de passagers à bord de l'avion du vol vers Fredericton va servir à estimer les coûts, si un déroutement s'avère nécessaire, des repas, de l'hébergement pendant une nuit et du vol de retour vers la destination originale. Le coût du vol vers une destination de dégivrage et le retour jusqu'à la destination prévue initialement constituent un composant important du coût d'un déroutement. Comme, dans le cas du vol vers Fredericton dont il est question ici, la destination de dégivrage était Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), situé à seulement 52 milles terrestres (45 milles marins) de Fredericton, il se pourrait que le choix de cette distance comme base pour quantifier les coûts potentiels des déroutements fasse apparaître un coût anormalement bas. Pour tenir compte de ce fait, deux coûts de déroutement estimés ont été préparés. Le premier se base sur le coût d'un vol aller et retour entre Fredericton et Saint-Jean. Le second fait appel au double du coût de ce vol aller et retour. Globalement, le recours à l'accident de Fredericton dans le but de calculer un coût représentatif de déroutement servant à quantifier l'impact de la présente proposition ne devrait probablement ni trop surestimer ni trop sous-estimer de tels coûts pour le milieu de l'aviation commerciale canadienne.

Une estimation du coût a été préparée, laquelle englobe une nuit d'hôtel, les repas et un vol aller et retour vers et depuis Fredericton, s'il y avait eu déroutement vers Saint-Jean plutôt que tentative d'atterrissage à Fredericton. Le prix d'une chambre d'hôtel en occupation simple à Saint-Jean entre septembre et décembre 1999 qui a servi au calcul de l'estimation était de 76 \$ pour une chambre de catégorie standard¹⁵. Par conséquent, le coût de l'hébergement pendant une nuit des 42 occupants de l'avion (dont 2 enfants en bas âge partageant la chambre avec le parent accompagnateur) aurait dû s'élever à 3 040 \$. L'allocation

¹⁵ Public Works and Government Services Canada, *Hotel Directory 1999*.

¹⁵ Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, *Répertoire des hôtels 1999*.

per person.¹⁶ Including the 2 infants in this calculation resulted in an estimate of meal costs for a diversion to Saint John of \$2,255.40. A return fare for one adult on an Air Canada flight from Fredericton to Saint John and back¹⁷ would have cost \$101 excluding taxes. For the 37 adult passengers on board this flight, the cost of diversion to Saint John and return the next morning to Fredericton would have been \$3,737. If the flight crew had discontinued the approach and diverted to Saint John, the total cost of overnight accommodation and a return flight the next morning has been estimated as \$9,032.40.

In the above comparison, the short distance between Saint John and Fredericton resulted in a relatively low cost for the return flight from Fredericton to Saint John and back. This flight was 41 percent of the total estimated diversion cost of \$9,032.40. An alternative set of diversion cost estimates has been included using the same costs for lodging and meals as for the Fredericton accident and a flight cost for the diversion of double that in the above estimate. This second diversion cost has been estimated at \$12,769.40.

The above estimates are summarized in the following Table IV.

Table IV

Type of Cost	Number of Individuals Incurring Cost	Estimated Total per Item
Overnight accommodation at \$76.00 per room	40 individuals (not including infants)	\$3,040.00
Three meals and incidental expenses at \$53.70	42 individuals (includes infants)	\$2,255.40
Return fare from Fredericton to Saint John and back at \$101.00 excluding taxes	37 adult passengers	\$3,737.00
Total estimated cost of diversion using above values		\$9,032.40
Alternative estimate for return fare to diversion site and return to original destination at \$202.00		\$7,474.00
Alternative total estimated cost of diversion using alternative return fare cost		\$12,769.40

Estimated frequency of diversions

For the total impact upon the economy, the frequency with which diversions may occur must be considered as part of the analysis. In estimating the frequency of diversions which may be necessary as a result of the implementation of the proposed approach certain assumptions have been made.

Under the current regulatory regime

1. If there is a precision approach at the airport, that approach will be used when weather minima preclude a non-precision

¹⁶ Federal Government travel allowance for employees in October 1999.

¹⁷ Air Canada Web site, August 2000.

combinée de repas et de faux frais comprenant trois repas et les frais accessoires était de 53,70 \$ par personne¹⁶. Par conséquent, le calcul a donné, les 2 enfants en bas âge compris, une estimation du coût des repas de 2 255,40 \$ en cas de détournement vers Saint-Jean. Un billet aller et retour pour un adulte sur le vol d'Air Canada entre Fredericton et Saint-Jean¹⁷ aurait dû coûter 101 \$, taxes non incluses. Cela signifie que, pour les 37 passagers adultes à bord de l'avion, il en aurait coûté 3 737 \$ pour le vol de détournement vers Saint-Jean et le vol de retour le lendemain matin vers Fredericton. Si l'équipage de conduite avait interrompu l'approche et s'était détourné vers Saint-Jean, le coût total estimé de l'hébergement pendant une nuit et du vol de retour le lendemain matin se serait élevé à 9 032,40 \$.

Dans le calcul présenté ci-dessus, la faible distance séparant Saint-Jean de Fredericton s'est traduite par un coût relativement faible du vol aller et retour entre Fredericton et Saint-Jean. Ce vol constituait 41 p. 100 du coût total estimé du détournement s'élevant à 9 032,40 \$. Un autre ensemble d'estimations du coût du détournement a été inclus, lequel utilise les mêmes coûts d'hébergement et de repas que dans l'accident de Fredericton, mais fait appel à un coût du vol de détournement égal au double de celui estimé plus haut. Ce second coût de détournement a été estimé à 12 769,40 \$.

Les estimations mentionnées plus haut sont résumées dans le tableau IV qui suit.

Tableau IV

Type de coût	Nombre de personnes pour les coûts encourus	Estimation totale des coûts par article
Hébergement pour une nuit (76,00 \$ la chambre)	40 personnes (enfants en bas âge exclus)	3 040,00 \$
Trois repas et faux frais (53,70 \$ par personne)	42 personnes (enfants en bas âge inclus)	2 255,40 \$
Tarif aller et retour entre Fredericton et Saint-Jean (101,00 \$ par personne, taxes non incluses)	37 passagers adultes	3 737,00 \$
Estimation du coût total du dégagement à partir des chiffres indiqués ci-dessus		9 032,40 \$
Autre estimation proposée pour le coût du trajet aller et retour entre la destination originale et le terrain de dégagement (202,00 \$)		7 474,00 \$
Autre estimation du coût total du détournement à partir de l'autre coût utilisé pour l'aller et retour		12 769,40 \$

Estimation de la fréquence des détournements

Pour connaître l'impact total sur l'économie, il faut tenir compte dans la présente analyse de la fréquence des éventuels détournements. Certaines hypothèses ont été retenues pour estimer la fréquence des détournements susceptibles de se produire à la suite de l'entrée en vigueur de l'interdiction d'approche proposée.

En vertu de l'actuel régime réglementaire :

1. S'il existe une approche de précision à l'aéroport, cette approche servira si les minimums météorologiques empêchent

¹⁶ Indemnité de déplacement accordée par le gouvernement fédéral à ses employés en octobre 1999.

¹⁷ Site Web d'Air Canada, août 2000.

approach. (That is, although the into-wind runway is the preferred runway, if that runway does not have a precision approach and if visibility is less than that approved for the approach on the into-wind runway, a precision approach with a landing on an out-of-wind runway, at the same airport, will be undertaken.)

2. In 90 percent of the attempted approaches in low visibility the approach will be continued at least up to the MAP.

3. There is currently no change in the frequency of IFR movements at an airport as a result of low visibility. For example, if the visibility at an airport is less than three-eighths of a mile, 2 percent of the time, then 2 percent of IFR movements at that airport will be conducted in visibility of less than three-eighths of a mile.

A successful approach will conclude with visual contact and a safe landing. An unsuccessful approach implies continuation up to the MAP and (when visual contact cannot be established) the attempt to land will be abandoned and a diversion to an alternate will take place. The frequency with which such attempted approaches in visibility below that of the proposed approach ban currently result in successful landings is unknown. Therefore, three possibilities have been estimated: *a*) 75 percent of the approaches are successful; *b*) 50 percent of the approaches are successful; and *c*) 25 percent of the approaches are successful.

A summary of data, showing the frequency with which visibility was reported as being less than a given value, had been prepared by Environment Canada for the Study Group on Regulations Respecting the Approach Ban.¹⁸ This summary has been used, in developing the benefit-cost analysis, to estimate the frequency with which the proposed approach ban would take effect. The data covered 18 sites over a 24-month period. A percentage annual average for which the visibility had been reported as equal to or below three-eighths of a mile and three-quarters of a mile was calculated for each of the sites. For the 18 sites for which weather frequency statistics were obtained for the purpose of this analysis, the average frequency with which visibility less than three-eighths of a mile occurred was 1.84 percent while visibility of less than three-quarters of a mile occurred with an average frequency of 3.54 percent.

The number of IFR itinerant aircraft movements¹⁹ was used to calculate the number of IFR approaches at each site. The number of IFR approaches was then multiplied by the frequency with which the visibility at each of the 18 sites was below the relevant proposed approach ban to estimate the number of approaches which might currently, in the absence of an approach ban, be conducted under visibility below three-eighths of a mile (precision approaches) and between three-eighths of a mile and three-quarters of a mile (non-precision). (The use of these visibility limits was based on the approach ban proposed in sections 700.09 and 700.10, i.e. no allowance for air operator investment in the additional equipment and training required to permit operations to lower limits was made.)

The number of precision approaches to be affected was estimated as those currently being conducted in visibility of less than

toute approche de non-précision. (Autrement dit, si la piste dans le vent est la piste préférentielle, que cette piste ne soit pas desservie par une approche de précision et que la visibilité soit inférieure à celle approuvée pour l'approche de la piste dans le vent, une approche de précision avec atterrissage sur une piste autre que celle dans le vent sera entreprise à ce même aéroport.)

2. Dans 90 p. 100 des tentatives d'approche par faible visibilité, l'approche va se poursuivre au moins jusqu'au MAP.

3. À l'heure actuelle, il n'y a aucun changement dans la fréquence des vols IFR à un aéroport à la suite d'une situation de faible visibilité. Par exemple, si la visibilité à un aéroport est inférieure à trois huitièmes de mille pendant 2 p. 100 du temps, alors 2 p. 100 des mouvements à cet aéroport auront lieu par une visibilité inférieure à trois huitièmes de mille.

Une approche réussie va se terminer par un contact visuel et un atterrissage en toute sécurité. Une approche qui n'est pas réussie va impliquer la poursuite du vol jusqu'au MAP, puis (s'il est impossible d'établir le contact visuel) la tentative d'atterrissage va être abandonnée, ce qui signifie dévirement jusqu'à un terrain de dégagement. On ne connaît pas la fréquence à laquelle de telles tentatives d'approche par une visibilité inférieure à celle de l'interdiction d'approche proposée se terminent actuellement par des atterrissages réussis. Par conséquent, trois possibilités ont fait l'objet d'une estimation : *a*) 75 p. 100 des approches sont réussies; *b*) 50 p. 100 des approches sont réussies; *c*) 25 p. 100 des approches sont réussies.

Un résumé des données montrant la fréquence à laquelle la visibilité a été communiquée comme étant inférieure à une valeur donnée, a été préparé par Environnement Canada pour le compte du Groupe d'étude sur la réglementation relative à l'interdiction d'approche¹⁸. Ce résumé a servi, dans la préparation de l'analyse des avantages et des coûts, à estimer la fréquence selon laquelle l'interdiction d'approche proposée serait mise en œuvre. Les données couvraient 18 emplacements sur une période de 24 mois. Un pourcentage annuel moyen pendant lequel la visibilité communiquée avait été égale ou inférieure à trois huitièmes ou à trois quarts de mille a été calculé pour chacun des emplacements. Aux 18 emplacements pour lesquels des statistiques météorologiques ont été obtenues aux fins de cette analyse, la fréquence moyenne pendant laquelle la visibilité avait été inférieure à trois huitièmes de mille a été de 1,84 p. 100, chiffre qui passait à 3,54 p. 100 pour une visibilité inférieure à trois quarts de mille.

Le nombre de mouvements d'aéronefs IFR itinérants¹⁹ a servi à calculer le nombre d'approches IFR à chaque emplacement. Ce nombre d'approches IFR a ensuite été multiplié par la fréquence à laquelle la visibilité à chacun des 18 emplacements avait été inférieure à la valeur pertinente de celle de l'interdiction d'approche proposée pour obtenir une estimation du nombre d'approches qui auraient pu véritablement être effectuées, en l'absence d'interdiction d'approche, par une visibilité inférieure à trois huitièmes de mille (approches de précision) et comprise entre trois huitièmes et trois quarts de mille (approches de non-précision). (Le recours à ces limites de visibilité est fondé sur l'interdiction d'approche proposée aux articles 700.09 et 700.10, ce qui signifie qu'il n'a pas été tenu compte des exploitants aériens qui auraient choisi d'investir dans un complément d'équipement et de formation afin de pouvoir se prévaloir de limites plus basses.)

Le nombre des approches de précision touchées a été estimé comme étant celui des approches actuellement effectuées par une

¹⁸ This Study Group was a Transport Canada/Industry study group formed at the direction of the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC).

¹⁹ *Aircraft Movement Statistics*, Annual Report 1999, Aviation Statistics Centre, Statistics Canada, Ottawa, Canada, Tables 4 and 11 (TP 577).

¹⁸ Ce groupe était un groupe d'étude mixte de Transports Canada et de l'industrie constitué sous l'égide du Comité réglementaire de l'Aviation civile (CRAC).

¹⁹ *Statistiques relatives aux mouvements des aéronefs*, Rapport annuel 1999, Centre des statistiques de l'aviation, Statistiques Canada, Ottawa (Canada), tableaux 4 et 11 (TP 577).

or equal to three-eighths of a mile. Non-precision approaches were considered to be those conducted in visibility less than three-quarters of a mile and better than three-eighths of a mile.

Estimated total costs of diversions

Having calculated the estimated numbers of precision and of non-precision approaches which the proposed approach ban might require to be discontinued at each of the 18 sites, the numbers of these potentially discontinued approaches which are currently resulting in successful landings at the intended destination site were estimated using 75 percent, 50 percent and 25 percent as possible success rates. For each of the 3 possibilities of success (75 percent, 50 percent or 25 percent), for each type of approach (precision or non-precision) [i.e. 6 estimates in total], 2 potential sets of costs (using the 2 representative costs of diversions discussed earlier) were calculated to provide estimated costs of the proposed approach ban at each of the 18 sites from which visibility data was available. For each possibility of success, for each type of approach, an average cost for the total 18 sites, weighted by the number of movements at each of the sites, was calculated.

In the next step, the proportion (0.4237) of total IFR itinerant aircraft movements (1 102 835) at the 18 sites in relation to IFR itinerant aircraft movements (2 602 648) at all reporting towered and flight service station sites was used to derive a system-wide estimated cost of foregone diversions. The system-wide estimated cost was provided for each of the three current possibilities of success (75 percent, 50 percent, or 25 percent), for each type of approach (precision or non-precision) for each of the two estimated diversion costs. Assuming that if a precision approach is available for **any** runway at a site, the precision approach will be used, under visibility conditions which would otherwise preclude a successful non-precision approach, the costs estimated for each type of approach were combined using the following weighting factors: 87.7 percent precision approaches currently having RVR available and, therefore, negligible approach ban change and negligible cost increase; 4.11 percent precision approaches with no RVR and 8.19 percent non-precision approaches. The present value for a six-year period was calculated for each of the cost estimates to provide a comparison with the six-year period over which accident occurrence information had been obtained. The resulting estimates are summarized in the following Table V.

Table V

Estimated Weighted Costs of Total Diversions Incurred with Implementation of Proposed Approach Ban		
(weighting factors were 87.7% precision approaches with current RVR and negligible approach ban change and negligible cost increase, 4.11% precision approaches with no RVR, and 8.19% non-precision approaches)		
Present Value Over 6-year Period		
Estimated Cost of One Diversion	\$9,032.40	\$12,769.40
<i>Assumption: 25% of approaches required to be discontinued under the proposed approach ban would have been successful under the current regime.</i>		

visibilité inférieure ou égale à trois huitièmes de mille. Quant au nombre des approches de non-précision concernées, il a été estimé comme étant celui des approches effectuées par une visibilité inférieure à trois quarts de mille mais supérieure à trois huitièmes de mille.

Estimation des coûts totaux des détournements

Après avoir calculé les nombres estimés d'approches de précision et de non-précision susceptibles de devoir être interrompues à chacun des 18 emplacements en vertu de l'interdiction d'approche proposée, les nombres de ces approches potentiellement interrompues qui finissent véritablement par un atterrissage sans problème au terrain de destination prévu ont été estimés en prenant comme hypothèses des taux de réussite de 75, 50 et 25 p. 100. Ensuite, pour chacune de ces 3 possibilités de réussite (75, 50 ou 25 p. 100) et pour chaque type d'approche (de précision ou de non-précision) [ce qui donne en fin de compte un total de 6 estimations], 2 ensembles potentiels de coûts (faisant appel aux 2 coûts représentatifs des détournements discutés plus haut) ont été calculés afin d'en arriver aux coûts estimés de l'interdiction d'approche proposée à chacun des 18 emplacements pour lesquels des données sur la visibilité étaient disponibles. Puis, pour chaque possibilité de réussite et pour chaque type d'approche, un coût moyen pour les 18 emplacements au total, pondéré en fonction du nombre de mouvements à chacun de ces emplacements, a été calculé.

Au cours de l'étape suivante, la proportion (0,4237) du nombre total de mouvements d'aéronefs IFR itinérants (1 102 835) aux 18 emplacements par rapport au nombre de mouvements d'aéronefs IFR itinérants (2 602 648) à tous les emplacements dotés d'une tour de contrôle ou d'une station d'information de sol a servi à obtenir par dérivation un coût estimé des détournements superflus à la grandeur du système. Ce coût estimé à la grandeur du système a été donné pour chacune des trois possibilités de réussite supposées (75, 50 ou 25 p. 100), pour chaque type d'approche (de précision ou de non-précision) et pour chacun des deux coûts de détournement estimés. En prenant comme hypothèse que, si une approche de précision était possible pour **chaque** piste d'un emplacement donné, c'est l'approche de précision qui allait être utilisée dans des conditions de visibilité qui n'auraient pas autrement permis de mener à bien une approche de non-précision, les coûts estimés de chaque type d'approche ont été combinés en prenant les facteurs de pondération suivants : 87,7 p. 100 d'approches de précision disposant actuellement d'une RVR, d'où un effet négligeable de l'interdiction d'approche et une augmentation des coûts négligeable; 4,11 p. 100 d'approches de précision sans RVR et 8,19 p. 100 d'approches de non-précision. La valeur actuelle sur une période de six ans a été calculée pour chacun des coûts estimés afin de permettre une comparaison avec la période de six ans pour laquelle des renseignements sur les accidents ont été obtenus. Les estimations calculées sont résumées dans le tableau V, ci-dessous.

Tableau V

Pondération des coûts estimés du nombre total de détournements inhérents à la mise en œuvre de l'interdiction d'approche proposée		
(facteurs de pondération : 87.7 % d'approches de précision disposant actuellement d'une RVR, d'où un effet négligeable de l'interdiction d'approche et une augmentation des coûts négligeable; 4,11 % d'approches de précision sans RVR et 8,19 % d'approches de non-précision)		
Valeur actuelle sur une période de 6 ans		
Coût estimé d'un détournement	9 032,40 \$	12 769,40 \$
<i>Hypothèse : 25 % des approches devant être interrompues en vertu de l'interdiction d'approche proposée auraient été menées à bien en vertu du régime actuel.</i>		

Table V — *Continued*

Estimated Weighted Costs of Total Diversions Incurred with Implementation of Proposed Approach Ban		
(weighting factors were 87.7% precision approaches with current RVR and negligible approach ban change and negligible cost increase, 4.11% precision approaches with no RVR, and 8.19% non-precision approaches)		
Present Value Over 6-year Period		
Average for precision and non-precision approaches	\$2,558,409.95	\$3,616,908.02
<i>Assumption: 50% of approaches required to be discontinued under the proposed approach ban would have been successful under the current regime.</i>		
Average for precision and non-precision approaches	\$5,116,819.89	\$7,233,816.04
<i>Assumption: 75% of approaches required to be discontinued under the proposed approach ban would have been successful under the current regime.</i>		
Average for precision and non-precision approaches	\$7,195,140.13	\$10,850,724.05

Associated proposed amendments

Those amendments proposed for Part I (*General Provisions*) and Part VIII (*Air Navigation Services*) will have a neutral benefit-cost impact.

The proposed amendment to section 101.01 (*Interpretation*) which defines “low visibility procedures” and refers the reader to the *Canada Air Pilot* for those procedures will have no impact on current operations. Such procedures are established, at present, in the *Canada Air Pilot*, for Toronto/Lester B. Pearson International and for Vancouver International Airports. Flight crews are legally required to follow the procedures in the *Canada Air Pilot*. The effect of these provisions is to prevent Category I operations from impeding Category III operations during weather conditions which permit only Category III operations to continue to a landing. The remaining proposed added definitions to section 101.01 will clarify interpretation of provisions in the proposed amendments introducing an approach ban. They will not, by themselves, have a benefit-cost impact.

The proposed revisions to the Schedule in Subpart 103 are administrative provisions with no benefit-cost impact.

The proposed new Regulations to be added to Part VIII (*Air Navigation Services*) will ensure that, if an aerodrome or airport operator chooses to report runway visibility, such reports will be reliable and consistent from one site to another. There is no obligation imposed requiring an aerodrome or airport operator to make such a report. Therefore, any impact generated by the changes introduced into Part VIII will be voluntarily incurred. Aerodrome or airport operators will not decide to undertake such reporting unless they perceive the benefit to be obtained as justifying their additional costs.

The proposed subsections to be added to section 804.01 *Provision of Aviation Weather Services* will have no operational impact and, consequently, no benefit-cost impact.

Tableau V (*suite*)

Pondération des coûts estimés du nombre total de déroutements inhérents à la mise en œuvre de l'interdiction d'approche proposée		
(facteurs de pondération : 87,7 % d'approches de précision disposant actuellement d'une RVR, d'où un effet négligeable de l'interdiction d'approche et une augmentation des coûts négligeable; 4,11 % d'approches de précision sans RVR et 8,19 % d'approches de non-précision)		
Valeur actuelle sur une période de 6 ans		
Moyenne pour les approches de précision et de non-précision	2 558 409,95 \$	3 616 908,02 \$
<i>Hypothèse : 50 % des approches devant être interrompues en vertu de l'interdiction d'approche proposée auraient été menées à bien en vertu du régime actuel.</i>		
Moyenne pour les approches de précision et de non-précision	5 116 819,89 \$	7 233 816,04 \$
<i>Hypothèse : 75 % des approches devant être interrompues en vertu de l'interdiction d'approche proposée auraient été menées à bien en vertu du régime actuel.</i>		
Moyenne pour les approches de précision et de non-précision	7 195 140,13 \$	10 850 724,05 \$

Modifications proposées connexes

Les modifications proposées à la partie I (*Dispositions générales*) et à la partie VIII (*Services de la navigation aérienne*) auront un impact nul en terme d'avantages et de coûts.

La modification proposée à l'article 101.01 (*Définitions*) qui définit l'expression « procédures par faible visibilité » et qui renvoie le lecteur au *Canada Air Pilot* pour connaître lesdites procédures n'aura aucun impact sur les opérations actuelles. De telles procédures figurent actuellement dans le *Canada Air Pilot* pour l'aéroport international de Toronto/Lester B. Pearson et pour l'aéroport international de Vancouver. De par la loi, les équipages de conduite sont tenus de respecter les procédures du *Canada Air Pilot*. Ces dispositions ont pour effet d'empêcher que les opérations de Catégorie I n'entravent les opérations de Catégorie III pendant des conditions météorologiques obligeant à recourir à des opérations de Catégorie III afin de poursuivre la procédure jusqu'à l'atterrissage. Les autres nouvelles définitions proposées à l'article 101.01 vont permettre de clarifier l'interprétation des dispositions dans les modifications proposées en matière d'interdiction d'approche. Elles n'auront, par elles-mêmes, aucun impact en terme d'avantages et de coûts.

Les révisions proposées à l'annexe de la sous-partie 103 sont des dispositions de nature administrative qui n'ont aucun impact en terme d'avantages et de coûts.

Les nouvelles dispositions réglementaires dont l'ajout est proposé à la partie VIII (*Services de la navigation aérienne*) vont garantir que, dans le cas où un exploitant d'aérodrome ou d'aéroport choisirait de rendre compte de la visibilité sur la piste, les comptes rendus en question seront fiables et cohérents d'un emplacement à un autre. Rien n'oblige un exploitant d'aérodrome ou d'aéroport à faire de tels comptes rendus. Par conséquent, tout impact découlant des modifications présentées à la partie VIII sera subi sur une base volontaire. Les exploitants d'aérodrome ou d'aéroport ne décideront pas de faire de tels comptes rendus, à moins de juger que les avantages à en tirer justifient les coûts additionnels.

Les paragraphes proposés comme ajouts à l'article 804.01 portant sur la *Fourniture des services de météorologie aéronautique* n'auront aucune répercussion sur les opérations et par le fait même aucune incidence en matière de coûts et d'avantages.

Summary of benefits and costs

The potential benefits from these proposed amendments significantly outweigh the estimated costs. Examination of the accident record for a 6-year period identified consequences, from accidents which were potentially avoidable if the proposed approach ban had been in place, of 7 fatalities, 26 individuals injured and over \$37 million in aircraft damage. Using the most conservative assumptions, that 75 percent of approaches, to be foregone under the proposed ban, would have resulted in a successful landing at the intended destination and that the higher of the two estimated diversion costs (\$12,769.40 per diversion) is applicable, the estimated cost to the economy from the proposed ban would be approximately \$10,850,000 over six years (present value at a discount rate of 10 percent). The potential reduction or elimination of the accident consequences will provide a benefit which would substantially exceed the estimated costs of the proposed approach ban.

Consultation

In January 1997, a Working Group on the Regulations Respecting Take-off Minima, Landing Minima and Approach Ban was established under the General Operating and Flight Rules (GO&FR) Technical Committee of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC). Among other objectives, the Working Group was tasked with making recommendations to the GO&FR Technical Committee concerning the effectiveness of existing regulations in meeting regulatory objectives with respect to an approach ban.

While the Working Group was still deliberating, the accident at Fredericton, New Brunswick, which was referred to previously in this Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS),²⁰ took place. The Working Group delayed making recommendations concerning an approach ban pending the release of the Transportation Safety Board (TSB) Aviation Occurrence Report. In May 1999, the Report was released. In response to the Occurrence Report, it was stated that regulatory amendments to strengthen the standards for low-weather instrument approaches would be made based on the TSB recommendations.

The Final Report of the Working Group was presented to the GO&FR Technical Committee in September 1999. The Report acknowledged the existence of two opposing points of view, with respect to the concept of an approach ban, each of which was strongly held by some members of the Working Group. On the one hand were those who held that trained, qualified flight crew members could be relied upon to make the final decision as to whether an approach could be safely conducted. On the other hand were those who argued that, unless there is a positive indication that an approach could be successful, a pilot should not have the option to continue an approach beyond the Final Approach Fix. In light of these two irreconcilable positions and because of the Department's expressed intention of strengthening the existing approach ban regulations, the Working Group did not provide explicit recommendations regarding proposed amendments to those existing regulations.

Résumé des avantages et des coûts

Les avantages potentiels que présentent les modifications proposées dépassent de beaucoup les coûts estimés qui s'y rattachent. L'examen du dossier des accidents couvrant une période de 6 ans a permis de découvrir que les conséquences d'accidents qui auraient été potentiellement évitables, si l'interdiction d'approche proposée avait été en vigueur, s'étaient traduites par 7 personnes tuées, 26 personnes blessées et plus de 37 millions de dollars en aéronefs endommagés. En prenant l'hypothèse la plus conservatrice, à savoir que 75 p. 100 des approches impossibles à effectuer en vertu de l'interdiction proposée se seraient terminées par un atterrissage sans problème au terrain de destination prévu et en supposant que c'est le plus élevé des deux coûts de déroutement estimés (12 769,40 \$ par déroutement) qui s'applique, le coût estimé de l'économie réalisée grâce à l'interdiction proposée aurait été de quelque 10 850 000 \$ sur la période de six ans (valeur actuelle à un taux d'actualisation de 10 p. 100). La réduction ou l'élimination potentielle des conséquences des accidents offrira des avantages qui devraient largement dépasser les coûts estimés de l'interdiction d'approche proposée.

Consultations

En janvier 1997, le Groupe de travail sur les dispositions réglementaires relatives aux minimums de décollage, aux minimums d'atterrissage et aux interdictions d'approche a été mis sur pied sous l'égide du Comité technique sur les règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs (REGUVA) du Comité consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Parmi divers objectifs, il était notamment demandé au Groupe de travail de faire des recommandations au Comité technique REGUVA portant sur l'efficacité de la réglementation existante en ce qui a trait à l'atteinte des objectifs réglementaires en matière d'interdiction d'approche.

Alors que le Groupe de travail poursuivait toujours ses délibérations, l'accident de Fredericton (Nouveau-Brunswick) dont il a été question plus tôt dans le présent résumé d'étude d'impact de la réglementation (REIR)²⁰, s'est produit. Le Groupe de travail n'a pas voulu faire de recommandations relatives à une interdiction d'approche avant que ne soit publié le Rapport d'enquête sur l'accident aéronautique du Bureau de la sécurité des transports (BST), lequel a été rendu public en mai 1999. À la suite de la publication du Rapport d'enquête, il a été mentionné que des modifications réglementaires destinées à renforcer les normes relatives aux approches aux instruments effectuées par mauvais temps allaient être prises en se fondant sur les recommandations du BST.

Le rapport final du Groupe de travail a été présenté au Comité technique REGUVA en septembre 1999. Ce rapport reconnaissait l'existence, en matière d'interdiction d'approche, de deux points de vue opposés et farouchement défendus par certains membres du Groupe de travail. D'un côté, il y avait ceux qui étaient d'avis qu'il était possible de faire confiance à des membres d'équipage de conduite entraînés et qualifiés pour prendre la décision finale quant à savoir si une approche pouvait être effectuée en toute sécurité. De l'autre côté, il y avait ceux qui pensaient que, en l'absence d'indication positive comme quoi l'approche pouvait être effectuée sans problème, un pilote ne devait pas avoir le choix de poursuivre une approche au-delà du repère d'approche finale. Compte tenu de ces deux points de vue irréconciliables et de l'intention exprimée par le Ministère de renforcer la réglementation actuelle en matière d'interdiction d'approche, le Groupe de travail n'a pas formulé de recommandations explicites portant

²⁰ Transportation Safety Board of Canada, Aviation Occurrence Report A97H0011

²⁰ Bureau de la sécurité des transports du Canada, Rapport d'enquête sur accident aéronautique A97H0011

Despite the absence of specific recommendations for amendments to the existing approach ban from the Working Group, a proposed amendment was presented by Departmental officials to the GO&FR Technical Committee during the September 1999 meeting. This proposal would have applied to all aeroplane operations. The visibility minima proposed were higher for both non-precision and precision approaches than those included in the final proposed amendments as discussed in this RIAS. Members of the Technical Committee objected to this initial proposal. They recommended a System Safety Review be conducted by the Department and the results be used to develop regulations and standards for an approach ban, if required, to apply to the type of operations where identified hazards and level of risks warranted such an application.

On September 23, 1999, the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC), composed of senior managers within the Civil Aviation Directorate of Transport Canada, met to consider the results of the GO&FR Technical Committee meeting with respect to the proposed approach ban. The members of CARC decided a System Safety Review was not warranted. They chose to create a Study Group on Regulations Respecting the Approach Ban. This Study Group was tasked to make written recommendations in two areas: strengthening an approach ban which would apply to both precision and non-precision approaches; and developing requirements and standards which would permit operations in visibility lower than that provided for in the approach ban while ensuring a level of safety equivalent to that obtained by respecting the approach ban without the additional requirements.

The proposed regulations and standards prepared by the Study Group were presented to a joint meeting of the GO&FR and the Commercial Air Service Operations (CASO) Technical Committees on February 15, 2000. Members of the Technical Committees objected to including private business operators in an approach ban. Based on the safety record of private business operations and on the status of their U.S. counterparts, who are not subject to an approach ban, Canadian Business Aircraft Association (since renamed the Canadian Business Aviation Association) representatives requested that their operations be excluded from the proposed amendment. The Canadian Owners and Pilots Association, representing other private operators, also objected to the inclusion of their types of operation in the proposed approach ban on the grounds that the safety record did not provide evidence to justify their inclusion.

Active membership of the GO&FR and CASO Technical Committees includes the Advisory Committee on Accessible Transportation, the Aerospace Industries Association of Canada, Air B.C., Air Canada, the Air Canada Pilots Association, the Air Line Pilots Association, Air Nova, the Air Operations Group Association, the Air Transport Association of Canada, the Association québécoise des transporteurs aériens, inc., Bearskin Airlines, Calm Air, the Canadian Air Line Dispatchers' Association, Canadian Airlines International Ltd., the Canadian Airports Council, the Canadian Air Traffic Controllers Association, the Canadian Association of Professional Radio Operators, the Canadian Auto Workers, the Canadian Balloon Association, the

sur les modifications proposées aux dispositions réglementaires concernées.

Bien que le Groupe de travail n'ait pas formulé de recommandations spécifiques quant à une modification de l'interdiction d'approche existante, des responsables du Ministère ont présenté une proposition de modification au Comité technique RÉGUVA au cours de sa réunion de septembre 1999. Cette proposition se serait appliquée à toutes les opérations faisant appel à des avions. Les minimums de visibilité proposés étaient supérieurs, tant pour les approches de précision que pour celles de non-précision, à ceux inclus dans les dernières modifications proposées qui sont discutées dans le présent RÉIR. Les membres du Comité technique se sont opposés à cette première proposition. Ils ont recommandé que le Ministère fasse procéder à un examen de la Sécurité du système et que les résultats servent à élaborer des dispositions réglementaires et des normes pertinentes à une interdiction d'approche, le cas échéant, qui s'appliquerait aux opérations pour lesquelles les dangers et les niveaux de risques identifiés justifiaient une telle interdiction.

Le 23 septembre 1999, le Comité réglementaire de l'Aviation civile (CRAC), composé de hauts responsables de la Direction générale de l'Aviation civile de Transports Canada, s'est réuni pour examiner les résultats de la réunion du Comité technique RÉGUVA portant sur l'interdiction d'approche proposée. Les membres du CRAC ont décidé qu'un examen de la Sécurité du système n'était pas nécessaire. Ils ont plutôt opté pour la création d'un Groupe d'étude sur les dispositions réglementaires relatives à l'interdiction d'approche. Ce Groupe d'étude a reçu pour mission de faire des recommandations écrites dans deux domaines : le renforcement d'une interdiction d'approche qui s'appliquerait tant aux approches de précision qu'aux approches de non-précision, et la préparation d'exigences et de normes qui permettraient des opérations par une visibilité inférieure à celle prévue dans l'interdiction d'approche tout en garantissant un niveau de sécurité équivalent à celui obtenu en respectant l'interdiction d'approche sans les exigences additionnelles.

Les dispositions réglementaires et les normes proposées qui avaient été préparées par le Groupe d'étude ont été présentées le 15 février 2000 à une réunion conjointe du Comité technique RÉGUVA et du Comité technique sur l'utilisation d'aéronefs dans le cadre d'un service aérien commercial (UDASAC). Les membres des Comités techniques se sont opposés à l'inclusion d'exploitants d'affaires privés dans l'interdiction d'approche. D'après le dossier de sécurité de l'aviation d'affaires privée et du statut de sa contrepartie aux États-Unis, laquelle n'est pas assujettie à une interdiction d'approche, les représentants de l'Association canadienne de l'aviation d'affaires ont demandé que leurs opérations soient exclues de la modification proposée. De son côté, la Canadian Owners and Pilots Association, qui représente d'autres exploitants privés, s'est également opposés à l'inclusion de ses types d'opérations dans l'interdiction d'approche proposée en arguant du fait que le dossier de sécurité ne contenait aucune preuve justifiant une telle inclusion.

Parmi les membres actifs des Comités techniques RÉGUVA et UDASAC, on compte le Comité consultatif sur le transport accessible, l'Association des industries aérospatiales du Canada, Air B.C., Air Canada, l'Association des pilotes d'Air Canada, la Air Line Pilots Association, Air Nova, l'Association du groupe de la navigation aérienne, l'Association du transport aérien du Canada, l'Association québécoise des transporteurs aériens, inc., la Bearskin Airlines, la Calm Air, l'Association canadienne des régulateurs de vol, les Lignes aériennes Canadien International Ltée, le Conseil des aéroports du Canada, l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, l'Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio, les Travailleurs et travailleuses

Canadian Business Aviation Association, the Canadian Labour Congress, the Canadian Owners and Pilots Association, Canadian Regional, the Canadian Union of Public Employees, Execaire Inc., the Experimental Aircraft Association – Canadian Council, First Air, the Hang Gliding and Paragliding Association of Canada, the Helicopter Association of Canada, the International Council of Air Shows, NAV CANADA Inc., Parks Canada, Perimeter Airlines, Policyshop.com, Provincial Air Lines Ltd., the Recreational Aircraft Association of Canada, Royal Airlines, the St. John's International Airport Authority, the Soaring Association of Canada and Teamsters Canada.

Following the joint meeting of the GO&FR and CASO Technical Committees, CARC met on March 10, 2000, to review the deliberations of the Committees and the revised proposed amendments. The members of CARC decided to proceed with the status quo for private business aircraft and for other private operations and to exclude these operations from the proposed approach ban. The status of these operations is to be reviewed two years after the promulgation of the proposed amendments.

On June 27 and 28, 2000, the members of the Air Navigation Services & Airspace (ANS&A) Technical Committee of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) were consulted with respect to the proposed amendments to Part VIII relating to runway visibility assessment. The members of the Air Navigation Services Technical Committee include the Advisory Committee on Accessible Transportation, the Aero Club of Canada, the Aéroports de Montréal, Aerodevco Consulting, AMCO, the Air Transport Association of Canada, the Aircraft Operations Group Association, the Air Line Pilots Association, the Alberta Aviation Council, the Association québécoise des transporteurs aériens, inc., the British Columbia Aviation Council, CAE Electronics, the Canadian Aerial Applicators Association, the Canadian Air Line Dispatchers' Association, the Canadian Air Traffic Control Association, the Canadian Association of Professional Radio Operators, the Canadian Owners and Pilots Association, the Canadian Union of Public Employees, the Department of National Defence, the Edmonton Regional Airports Authority, Environment Canada, the International Aircraft Owners and Pilots Association, the International Brotherhood of Electrical Workers, KSK Industries Inc., the National Capital Air Show, NAV CANADA, the Ministry of Transportation, the Air Transportation Office (Quebec), the Ministry of Employment and Investment (British Columbia), Simdel Flight Academy, the Soaring Association of Canada, and the Union of Canadian Transport Employees. The members of the ANS&A Technical Committee agreed to these proposed amendments and recommended their promulgation.

The proposed amendments to Part VIII were presented at the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC) in October and December 2000 and approved by the members of CARC.

Compliance and enforcement

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

Contact

Chief, Regulatory Affairs, AARBH, Safety and Security, Transport Canada, Place de Ville, Tower C, Ottawa, Ontario K1A

canadien(ne)s de l'automobile, l'Association montgolfière canadienne, l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, le Congrès du travail du Canada, la Canadian Owners and Pilots Association, les Lignes aériennes Canadien Régional, le Syndicat canadien de la fonction publique, la Execaire Inc., la Experimental Aircraft Association – Canadian Council, la First Air, l'Association canadienne de vol libre, la Helicopter Association of Canada, le International Council of Air Shows, NAV CANADA Inc., Parc Canada, la Perimeter Airlines, Policyshop.com, la Provincial Air Lines Ltd., le Réseau aéronefs amateur Canada, la Royal Airlines, l'Administration de l'aéroport international de St. John's, l'Association canadienne de vol à voile et Teamsters Canada.

Après la réunion conjointe des Comités techniques RÈGUVA et UDASAC, le CRAC s'est réuni le 10 mars 2000 afin d'examiner les délibérations des Comités et les modifications proposées révisées. Les membres du CRAC ont décidé de conserver le statu quo pour les avions d'affaires privés ainsi que pour les autres opérations privées et donc de les exclure de l'interdiction d'approche proposée. Le statut de ces opérations sera réexaminé deux ans après la promulgation des modifications proposées.

Les 27 et 28 juin 2000, les membres du Comité technique sur les services de la navigation aérienne et espace aérien (SNA et EA) du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) ont été consultés sur les modifications proposées à la partie VIII relatives à l'évaluation de la visibilité sur la piste. Parmi les membres du Comité technique sur les services de la navigation aérienne et espace aérien, on compte le Comité consultatif sur le transport accessible, l'Aéro Club du Canada, les Aéroports de Montréal, la Aerodevco Consulting, la AMCO, l'Association du transport aérien du Canada, l'Association du groupe de la navigation aérienne, la Air Line Pilots Association, la Alberta Aviation Council, l'Association québécoise des transporteurs aériens, inc., le British Columbia Aviation Council, la CAE Électronique, la Canadian Aerial Applicators Association, l'Association canadienne des régulateurs de vol, l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, l'Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio, la Canadian Owners and Pilots Association, le Syndicat canadien de la fonction publique, le ministère de la Défense nationale, la Edmonton Regional Airports Authority, Environnement Canada, la International Aircraft Owners and Pilots Association, la Fraternité internationale des ouvriers en électricité, la KSK Industries Inc., le Spectacle aérien de la capitale nationale, NAV CANADA, le ministère des Transports, le Bureau du transport aérien (Québec), le Ministry of Employment and Investment (Colombie-Britannique), la Simdel Flight Academy, l'Association canadienne du vol à voile et l'Union canadienne des employés des transports. Les membres du Comité technique SNA et EA ont approuvé les modifications proposées et en ont recommandé la promulgation.

Les modifications proposées à la partie VIII ont été présentées devant le Comité réglementaire de l'Aviation civile (CRAC) en octobre et en décembre 2000, et les membres du CRAC les ont approuvées.

Respect et exécution

Ces dispositions réglementaires seront appliquées au moyen de l'imposition d'amendes en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, de la suspension ou de l'annulation d'un document d'aviation canadien, ou encore de poursuites judiciaires intentées par procédure sommaire en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Personne-ressource

Chef, Affaires réglementaires, AARBH, Sécurité et Sûreté, Transports Canada, Place de Ville, Tour C, Ottawa (Ontario)

0N8, (613) 993-7284 or 1-800-305-2059 (telephone), (613) 990-1198 (facsimile), www.tc.gc.ca (Internet address).

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 and subsection 7.6(1)^b of the *Aeronautics Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, VI, VII and VIII)*.

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, November 15, 2004

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

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

AMENDMENTS

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

“FAF” means final approach fix; (*FAF*)

“HUD” means head-up display; (*HUD*)

“low-visibility procedures” means procedures specified for an airport in the *Canada Air Pilot* that restrict aircraft and vehicle operations on the movement area of the airport when the runway visual range is less than 1,200 feet; (*procédures par faible visibilité*)

“runway visibility” means the distance along a runway over which a person can see and recognize a visibility marker or lights having an intensity of more or less 1,000 candelas; (*visibilité sur la piste*)

“SCDA non-precision approach” means stabilized constant-descent-angle non-precision approach; (*approche de non-précision SCDA*)

“visibility marker” means a dark object of suitable dimensions for use as a reference in evaluating runway visibility; (*balise de visibilité*)

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

^b R.S., c. 33 (1st Suppl.), s. 1; S.C. 1992, c. 4, s. 19

¹ SOR/96-433

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 4.9^a et du paragraphe 7.6(1)^b de la *Loi sur l'aéronautique*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, VI, VII et VIII)*, 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 15 novembre 2004

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (PARTIES I, VI, VII ET VIII)

MODIFICATIONS

1. Le paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« approche de non-précision SCDA » Approche de non-précision stabilisée avec angle de descente constant. (*SCDA non-precision approach*)

« balise de visibilité » Objet de couleur sombre et de dimensions convenables servant de référence pour évaluer la visibilité sur la piste. (*visibility marker*)

« compte rendu de la visibilité » Compte rendu qui peut comprendre la visibilité sur la piste, la visibilité au sol et la RVR. (*visibility report*)

« FAF » Repère d'approche finale. (*FAF*)

« HUD » Collimateur de pilotage. (*HUD*)

« procédures par faible visibilité » Procédures qui sont précisées pour un aéroport dans le *Canada Air Pilot* et qui limitent l'utilisation des aéronefs et des véhicules sur l'aire de mouvement de l'aéroport lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 1 200 pieds. (*low-visibility procedures*)

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

^b L.R., ch. 33 (1^{er} suppl.), art. 1; L.C. 1992, ch. 4, art. 19

¹ DORS/96-433

“visibility report” means a report that may include runway visibility, ground visibility and RVR; (*compte rendu de la visibilité*)

2. The references “Subsection 602.129(3)” and “Section 602.130” in column I of Subpart 2 of Part VI of the schedule to Subpart 3 of Part I of the Regulations and the corresponding amounts in column II are replaced by the following:

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 602.129(4)	2,500	15,000
Subsection 602.129(5)	2,500	15,000
Subsection 602.130(2)	2,500	15,000

3. Part VII of the schedule to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Section 700.08”:

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 700.09(3)	2,500	15,000
Subsection 700.09(4)	2,500	15,000
Subsection 700.10(3)	2,500	15,000
Subsection 700.10(4)	2,500	15,000
Section 700.11	2,500	15,000

4. The reference “Section 703.35” in column I of Subpart 3 of Part VII of the schedule to Subpart 3 of Part I of the Regulations and the corresponding amounts in column II are replaced by the following:

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 703.35(2)	2,500	15,000
Subsection 703.35(4)	2,500	15,000
Subsection 703.35(6)	2,500	15,000
Subsection 703.35(8)	2,500	15,000
Subsection 703.35(10)	2,500	15,000

5. Part VII of the schedule to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 704.30(2)”:

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 704.30(4)	2,500	15,000
Subsection 704.30(6)	2,500	15,000
Subsection 704.30(8)	2,500	15,000
Subsection 704.30(10)	2,500	15,000

6. Part VII of the schedule to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 705.38(2)”:

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 705.38(4)	2,500	15,000
Subsection 705.38(6)	2,500	15,000

« visibilité sur la piste » La distance, le long de la piste, sur laquelle une personne peut voir et reconnaître une balise de visibilité ou des feux ayant une intensité de plus ou moins 1 000 candelas. (*runway visibility*)

2. Les mentions « Paragraphe 602.129(3) » et « Article 602.130 » dans la colonne I de la sous-partie 2 de la partie VI de l'annexe de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement et les montants figurant dans la colonne II en regard de ces mentions sont remplacés par ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 602.129(4)	2 500	15 000
Paragraphe 602.129(5)	2 500	15 000
Paragraphe 602.130(2)	2 500	15 000

3. La partie VII de l'annexe de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Article 700.08 », de ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 700.09(3)	2 500	15 000
Paragraphe 700.09(4)	2 500	15 000
Paragraphe 700.10(3)	2 500	15 000
Paragraphe 700.10(4)	2 500	15 000
Article 700.11	2 500	15 000

4. La mention « Article 703.35 » dans la colonne I de la sous-partie 3 de la partie VII de l'annexe de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement et les montants figurant dans la colonne II en regard de cette mention sont remplacés par ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 703.35(2)	2 500	15 000
Paragraphe 703.35(4)	2 500	15 000
Paragraphe 703.35(6)	2 500	15 000
Paragraphe 703.35(8)	2 500	15 000
Paragraphe 703.35(10)	2 500	15 000

5. La partie VII de l'annexe de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 704.30(2) », de ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 704.30(4)	2 500	15 000
Paragraphe 704.30(6)	2 500	15 000
Paragraphe 704.30(8)	2 500	15 000
Paragraphe 704.30(10)	2 500	15 000

6. La partie VII de l'annexe de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 705.38(2) », de ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 705.38(4)	2 500	15 000
Paragraphe 705.38(6)	2 500	15 000

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
	Subsection 705.38(8)	2,500
Subsection 705.38(10)	2,500	15,000

7. Subpart 4 of Part VIII of the schedule to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Section 804.01”:

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
	Subsection 804.23(1)	2,500
Subsection 804.23(2)	2,500	15,000
Section 804.24	1,250	5,000
Subsection 804.25(1)	2,500	15,000
Subsection 804.25(2)	2,500	15,000

8. (1) Subparagraph 602.126(2)(b)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(ii) is reported to vary between distances less than and greater than the minimum take-off visibility specified in the *Canada Air Pilot* or a certificate referred to in subsection (1), or

(2) The portion of paragraph 602.126(2)(c) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(c) the runway visibility as observed by the pilot-in-command, if

9. (1) Paragraph 602.128(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) in the case of a CAT I or CAT II precision approach, continue the final approach descent below the decision height; or

(2) Paragraph 602.128(3)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) in the case of a CAT I or CAT II precision approach, at decision height; and

10. Sections 602.129 and 602.130 of the Regulations are replaced by the following:

602.129 (1) This section does not apply in respect of aircraft operated under Part VII.

(2) For the purposes of subsection (4), the RVR with respect to an aeroplane is less than the minimum RVR if

(a) where the RVR is measured by RVR “A” and RVR “B”, the RVR measured by RVR “A” for the runway of intended approach is less than 1,200 feet or the RVR measured by RVR “B” for the runway of intended approach is less than 600 feet; or

(b) where the RVR is measured by only one of RVR “A” and RVR “B”, the RVR for the runway of intended approach is less than 1,200 feet.

(3) For the purposes of subsection (4), the RVR with respect to a helicopter is less than the minimum RVR if

(a) where the RVR is measured by RVR “A” and RVR “B”, the RVR measured by RVR “A” for the surface of intended approach is less than 1,200 feet; or

(b) where the RVR is measured by only one of RVR “A” and RVR “B”, the RVR for the surface of intended approach is less than 1,200 feet.

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
	Paragraphe 705.38(8)	2 500
Paragraphe 705.38(10)	2 500	15 000

7. La sous-partie 4 de la partie VIII de l’annexe de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Article 804.01 », de ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
	Paragraphe 804.23(1)	2 500
Paragraphe 804.23(2)	2 500	15 000
Article 804.24	1 250	5 000
Paragraphe 804.25(1)	2 500	15 000
Paragraphe 804.25(2)	2 500	15 000

8. (1) Le sous-alinéa 602.126(2)(b)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) la RVR communiquée varie entre des distances inférieures à la visibilité au décollage minimale et des distances supérieures à celle-ci, laquelle est précisée dans le *Canada Air Pilot* ou l’un des certificats visés au paragraphe (1),

(2) Le passage de l’alinéa 602.126(2)(c) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

c) soit la visibilité sur la piste telle qu’elle est observée par le commandant de bord si, à la fois :

9. (1) L’alinéa 602.128(2)(a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) dans le cas d’une approche de précision CAT I ou CAT II, de poursuivre la descente en approche finale au-dessous de la hauteur de décision;

(2) L’alinéa 602.128(3)(a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) dans le cas d’une approche précision CAT I ou CAT II, à la hauteur de décision;

10. Les articles 602.129 et 602.130 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

602.129 (1) Le présent article ne s’applique pas aux aéronefs exploités en application de la partie VII.

(2) Pour l’application du paragraphe (4), la RVR à l’égard d’un avion est inférieure à la RVR minimale si :

a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l’approche est inférieure à 1 200 pieds ou la RVR mesurée au moyen du RVR « B » pour la piste prévue pour l’approche est inférieure à 600 pieds;

b) dans le cas où la RVR n’est mesurée qu’au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la piste prévue pour l’approche est inférieure à 1 200 pieds.

(3) Pour l’application du paragraphe (4), la RVR à l’égard d’un hélicoptère est inférieure à la RVR minimale si :

a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la surface prévue pour l’approche est inférieure à 1 200 pieds;

b) dans le cas où la RVR n’est mesurée qu’au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la surface prévue pour l’approche est inférieure à 1 200 pieds.

(4) Where the RVR is reported to be less than the minimum RVR set out in subsection (2) or (3), as applicable, the pilot-in-command of an IFR aircraft conducting an instrument approach shall discontinue the approach unless

- (a) at the time the RVR report is received, the aircraft
 - (i) has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted, and
 - (ii) is in descent to the runway;
- (b) the aircraft is on a training flight where a landing is not intended and the appropriate air traffic control unit is informed that a missed approach procedure will be initiated at or above the decision height or minimum descent altitude, as appropriate;
- (c) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR;
- (d) the RVR is less than the minimum RVR, and the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is reported to be at least one quarter of a mile; or
- (e) the pilot-in-command of the aircraft is conducting a precision approach to CAT III minima.

(5) No pilot-in-command of an IFR aircraft shall commence a non-precision approach or a CAT I or CAT II precision approach to an airport where low-visibility procedures are in effect.

Approach Ban — CAT III

602.130 (1) This section does not apply in respect of aircraft operated under Part VII.

(2) No pilot-in-command of an IFR aircraft conducting a CAT III precision approach shall continue the approach beyond the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted, unless the RVR reported is equal to or greater than the minimum RVR specified in the *Canada Air Pilot* in respect of the runway of intended approach for the instrument approach procedure to be conducted.

11. The reference “[602.131 and 602.132 reserved]” after section 602.130 of the Regulations is replaced by the following:

Runway Visibility

602.131 (1) When no reading from RVR “A” or RVR “B” for the runway of intended approach is available, runway visibility is assessed

- (a) by a pilot holding an instrument rating and in the manner set out in section 622.131 of Standard 622 — *Pilot Assessment of Runway Visibility Standards of the General Operating and Flight Rules Standards*; or
- (b) by a person qualified in accordance with section 804.26 and in the manner set out in section 804.25.

(2) The assessment of runway visibility is valid for a period of 20 minutes after it is established.

[602.132 reserved]

12. The reference “[700.09 to 700.13 reserved]” after section 700.08 of the Regulations and the heading “Division II — FLIGHT TIME AND FLIGHT DUTY TIME LIMITATIONS AND REST PERIODS” before section 700.14 of the Regulations are replaced by the following:

(4) Lorsque la RVR communiquée est inférieure à la RVR minimale prévue aux paragraphes (2) ou (3), selon le cas, le commandant de bord d’un aéronef IFR qui effectue une approche aux instruments doit interrompre l’approche, sauf dans les cas suivants :

- a) au moment de la réception de la RVR, l’aéronef :
 - (i) d’une part, a passé le FAF de rapprochement ou, lorsqu’il n’y a pas de FAF, a passé le point où la trajectoire d’approche finale est interceptée,
 - (ii) d’autre part, est en descente vers la piste;
- b) l’aéronef est utilisé en vol d’entraînement sans qu’un atterrissage ne soit prévu et l’unité de contrôle de la circulation aérienne compétente est avisée qu’une procédure d’approche interrompue sera amorcée à la hauteur de décision ou à une hauteur supérieure à celle-ci ou à l’altitude de descente minimale ou à une altitude supérieure à celle-ci, selon le cas;
- c) la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale et des distances supérieures à celle-ci;
- d) la RVR est inférieure à la RVR minimale et la visibilité au sol qui est communiquée pour l’aérodrome où se trouve la piste est d’au moins un quart de mille;
- e) le commandant de bord de l’aéronef effectue une approche de précision aux minimums CAT III.

(5) Il est interdit au commandant de bord d’un aéronef IFR d’amorcer une approche de non-précision ou une approche de précision CAT I ou CAT II à un aéroport où les procédures par faible visibilité sont en vigueur.

Interdiction d’approche — CAT III

602.130 (1) Le présent article ne s’applique pas aux aéronefs exploités en application de la partie VII.

(2) Il est interdit au commandant de bord d’un aéronef IFR qui effectue une approche de précision CAT III de poursuivre l’approche au-delà du FAF de rapprochement ou, lorsqu’il n’y a pas de FAF, au-delà du point où la trajectoire d’approche finale est interceptée à moins que la RVR communiquée ne soit égale ou supérieure à la RVR minimale précisée dans le *Canada Air Pilot* pour la piste prévue pour l’approche selon la procédure d’approche aux instruments à effectuer.

11. La mention « [602.131 et 602.132 réservés] » qui suit l’article 602.130 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Visibilité sur la piste

602.131 (1) Lorsqu’aucun relevé du RVR « A » ou du RVR « B » n’est disponible pour la piste prévue pour l’approche, la visibilité sur la piste est évaluée, selon le cas :

- a) par un pilote qui possède une annotation de vol aux instruments et de la manière prévue à l’article 622.131 de la norme 622 — *Normes relatives à l’évaluation de la visibilité sur la piste faite par le pilote des Normes relatives aux règles générales d’utilisation et de vol des aéronefs*;
- b) par une personne qualifiée conformément à l’article 804.26 et de la manière prévue à l’article 804.25.

(2) L’évaluation de la visibilité sur la piste n’est valide que pour une période de 20 minutes après qu’elle est établie.

[602.132 réservé]

12. La mention « [700.09 à 700.13 réservés] » qui suit l’article 700.08 du même règlement et le titre « SECTION II — LIMITES DE TEMPS DE VOL ET DE TEMPS DE SERVICE DE VOL ET PÉRIODES DE REPOS » précédant l’article 700.14 sont remplacés par ce qui suit :

DIVISION II — APPROACH BANS

Non-Precision Approach Ban

700.09 (1) For the purposes of subsection (3), the visibility with respect to an aeroplane is less than the minimum visibility required for a non-precision approach if

- (a) where the RVR is measured by RVR “A” and RVR “B”, the RVR measured by RVR “A” for the runway of intended approach is less than 4,000 feet;
- (b) where the RVR is measured by only one of RVR “A” and RVR “B”, the RVR for the runway of intended approach is less than 4,000 feet;
- (c) where no RVR for the runway of intended approach is available, the runway visibility is less than 4,000 feet; or
- (d) where no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is less than the greater of
 - (i) three quarters of a mile, and
 - (ii) half the visibility specified in the *Canada Air Pilot* in respect of the runway of intended approach for the approach procedure to be conducted.

(2) For the purposes of subsection (3), the visibility with respect to a helicopter is less than the minimum visibility required for a non-precision approach if

- (a) where the RVR is measured by RVR “A” and RVR “B”, the RVR measured by RVR “A” for the surface of intended approach is less than 1,200 feet; or
- (b) where the RVR is measured by only one of RVR “A” and RVR “B”, the RVR for the surface of intended approach is less than 1,200 feet.

(3) Where the visibility is less than the minimum visibility set out in subsection (1) or (2), as applicable, the pilot-in-command of an IFR aircraft conducting a non-precision approach shall discontinue the approach unless

- (a) at the time a visibility report is received, the aircraft has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted;
- (b) the aircraft is on a training flight where a landing is not intended and the appropriate air traffic control unit is informed that a missed approach procedure will be initiated at or above the minimum descent altitude;
- (c) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR;
- (d) where no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is reported to vary between distances less than and greater than the minimum visibility;
- (e) a localized meteorological phenomenon is affecting the ground visibility to the extent that the visibility on the approach to the runway of intended approach and along that runway, as observed by the pilot-in-command in flight and reported immediately to ATS, if available, is equal to or greater than the visibility specified in the *Canada Air Pilot* in respect of the runway of intended approach for the instrument approach procedure to be conducted; or
- (f) the approach is conducted in accordance with section 703.35, 704.30 or 705.38.

SECTION II — INTERDICTIONS D’APPROCHE

Interdiction d’approche de non-précision

700.09 (1) Pour l’application du paragraphe (3), la visibilité à l’égard d’un avion est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de non-précision si :

- a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l’approche est inférieure à 4 000 pieds;
- b) dans le cas où la RVR n’est mesurée qu’au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la piste prévue pour l’approche est inférieure à 4 000 pieds;
- c) lorsque la RVR pour la piste prévue pour l’approche n’est pas disponible, la visibilité sur la piste est inférieure à 4 000 pieds;
- d) lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l’approche n’est disponible, la visibilité au sol à l’aérodrome où se trouve la piste est inférieure à la plus grande des valeurs suivantes :
 - (i) trois quarts de mille,
 - (ii) la moitié de la visibilité précisée dans le *Canada Air Pilot* pour la piste prévue pour l’approche selon la procédure d’approche à effectuer.

(2) Pour l’application du paragraphe (3), la visibilité à l’égard d’un hélicoptère est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de non-précision si :

- a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la surface prévue pour l’approche est inférieure à 1 200 pieds;
- b) dans le cas où la RVR n’est mesurée qu’au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la surface prévue pour l’approche est inférieure à 1 200 pieds.

(3) Lorsque la visibilité est inférieure à la visibilité minimale prévue aux paragraphes (1) ou (2), selon le cas, le commandant de bord d’un aéronef IFR qui effectue une approche de non-précision doit interrompre l’approche, sauf dans les cas suivants :

- a) au moment où le compte rendu de la visibilité est reçu, l’aéronef a passé le FAF de rapprochement ou, lorsqu’il n’y a pas de FAF, a passé le point où la trajectoire d’approche finale est interceptée;
- b) l’aéronef est utilisé en vol d’entraînement sans qu’un atterrissage ne soit prévu et l’unité de contrôle de la circulation aérienne compétente est avisée qu’une procédure d’approche interrompue sera amorcée à une hauteur supérieure ou égale à l’altitude de descente minimale;
- c) la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale et des distances supérieures à celle-ci;
- d) lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l’approche n’est disponible, la visibilité au sol qui est communiquée pour l’aérodrome où se trouve la piste varie entre des distances inférieures à la visibilité minimale et des distances supérieures à celle-ci;
- e) un phénomène météorologique localisé a une incidence sur la visibilité au sol au point où la visibilité en approche de la piste prévue pour l’approche et le long de cette même piste, telle qu’elle est observée en vol par le commandant de bord de l’aéronef et communiquée immédiatement aux ATS, s’ils sont disponibles, est égale ou supérieure à la visibilité précisée dans le *Canada Air Pilot* pour la piste prévue pour l’approche et selon la procédure d’approche aux instruments à effectuer;

(4) No pilot-in-command of an IFR aircraft shall commence a non-precision approach to an airport where low-visibility procedures are in effect.

Precision Approach Ban

700.10 (1) For the purposes of subsection (3), the visibility with respect to an aeroplane is less than the minimum visibility required for a CAT I precision approach if

- (a) where the RVR is measured by RVR "A" and RVR "B", the RVR measured by RVR "A" for the runway of intended approach is less than 1,800 feet;
- (b) where the RVR is measured by only one of RVR "A" and RVR "B", the RVR for the runway of intended approach is less than 1,800 feet;
- (c) where no RVR for the runway of intended approach is available, the runway visibility is less than 1,800 feet; or
- (d) where no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is less than three eighths of a mile.

(2) For the purposes of subsection (3), the visibility with respect to a helicopter is less than the minimum visibility required for a CAT I precision approach if

- (a) where the RVR is measured by RVR "A" and RVR "B", the RVR measured by RVR "A" for the surface of intended approach is less than 1,200 feet; or
- (b) where the RVR is measured by only one of RVR "A" and RVR "B", the RVR for the surface of intended approach is less than 1,200 feet.

(3) Where the visibility is less than the minimum visibility set out in subsection (1) or (2), as applicable, the pilot-in-command of an IFR aircraft conducting a CAT I precision approach shall discontinue the approach unless

- (a) at the time the visibility report is received, the aircraft has passed the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted;
- (b) the aircraft is on a training flight where a landing is not intended and the appropriate air traffic control unit is informed that a missed approach procedure will be initiated at or above the decision height;
- (c) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR;
- (d) where no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is reported to vary between distances less than and greater than the minimum visibility;
- (e) a localized meteorological phenomenon is affecting the ground visibility to the extent that the visibility on the approach to the runway of intended approach and along that runway, as observed by the pilot-in-command in flight and reported immediately to ATS, if available, is equal to or greater than the visibility specified in the *Canada Air Pilot* in respect of the runway of intended approach for the instrument approach procedure to be conducted; or
- (f) the approach is conducted in accordance with section 703.35, 704.30 or 705.38.

f) l'approche est effectuée en conformité avec les articles 703.35, 704.30 ou 705.38.

(4) Il est interdit au commandant de bord d'un aéronef IFR d'amorcer une approche de non-précision à un aéroport où les procédures par faible visibilité sont en vigueur.

Interdiction d'approche de précision

700.10 (1) Pour l'application du paragraphe (3), la visibilité à l'égard d'un avion est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de précision CAT I si :

- a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 1 800 pieds;
- b) dans le cas où la RVR n'est mesurée qu'au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 1 800 pieds;
- c) lorsque la RVR pour la piste prévue pour l'approche n'est pas disponible, la visibilité sur la piste est inférieure à 1 800 pieds;
- d) lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l'approche n'est disponible, la visibilité au sol à l'aérodrome où se trouve la piste est inférieure à trois huitièmes de mille.

(2) Pour l'application du paragraphe (3), la visibilité à l'égard d'un hélicoptère est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de précision CAT I si :

- a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la surface prévue pour l'approche est inférieure à 1 200 pieds;
- b) dans le cas où la RVR n'est mesurée qu'au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la surface prévue pour l'approche est inférieure à 1 200 pieds.

(3) Lorsque la visibilité est inférieure à la visibilité minimale prévue aux paragraphes (1) ou (2), selon le cas, le commandant de bord d'un aéronef IFR qui effectue une approche de précision CAT I doit interrompre l'approche, sauf dans les cas suivants :

- a) au moment où le compte rendu de la visibilité est reçu, l'aéronef a passé le FAF de rapprochement ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, a passé le point où la trajectoire d'approche finale est interceptée;
- b) l'aéronef est utilisé en vol d'entraînement sans qu'un atterrissage ne soit prévu et l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente est avisée qu'une procédure d'approche interrompue sera amorcée à la hauteur de décision ou à une hauteur supérieure à celle-ci;
- c) la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale et des distances supérieures à celle-ci;
- d) lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l'approche n'est disponible, la visibilité au sol qui est communiquée pour l'aérodrome où se trouve la piste varie entre des distances inférieures à la visibilité minimale et des distances supérieures à celle-ci;
- e) un phénomène météorologique localisé a une incidence sur la visibilité au sol au point où la visibilité en approche de la piste prévue pour l'approche et le long de cette même piste, telle qu'elle est observée en vol par le commandant de bord de l'aéronef et communiquée immédiatement aux ATS, s'ils sont disponibles, est égale ou supérieure à la visibilité précisée dans le *Canada Air Pilot* pour la piste prévue pour l'approche et selon la procédure d'approche aux instruments à effectuer;

(4) No pilot-in-command of an IFR aircraft shall commence a CAT I or CAT II precision approach to an airport where low-visibility procedures are in effect.

700.11 No pilot-in-command of an IFR aircraft conducting a CAT II or CAT III precision approach shall continue the approach beyond the FAF inbound or, where there is no FAF, the point where the final approach course is intercepted, unless the RVR is equal to or greater than the minimum RVR specified in the *Canada Air Pilot* in respect of the runway of intended approach for the instrument approach procedure to be conducted.

[700.12 and 700.13 reserved]

DIVISION III — FLIGHT TIME AND FLIGHT DUTY
TIME LIMITATIONS AND REST PERIODS

13. Section 703.35 of the Regulations is replaced by the following:

703.35 (1) [reserved]

(2) No person shall terminate an instrument approach with a landing unless, immediately before landing, the pilot-in-command ascertains, by means of radiocommunication or visual inspection,

- (a) the condition of the intended landing surface; and
- (b) the wind direction and speed.

(3) Subject to subsection (5) and for the purposes of subsection (4), the visibility with respect to an aeroplane is less than the minimum visibility required for a non-precision approach if

- (a) where the RVR is measured by RVR "A" and RVR "B", the RVR measured by RVR "A" for the runway of intended approach is less than 4,000 feet;
- (b) where the RVR is measured by only one of RVR "A" and RVR "B", the RVR for the runway of intended approach is less than 4,000 feet;
- (c) where no RVR for the runway of intended approach is available, the runway visibility is less than 4,000 feet; or
- (d) where no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is less than three quarters of a mile.

(4) No person shall continue a non-precision approach unless

- (a) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;
- (b) the aeroplane has a minimum flight crew composed of a pilot-in-command and a second-in-command;
- (c) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, the aeroplane is equipped with an autopilot capable of conducting a non-precision approach to 400 feet AGL or lower;
- (d) the instrument approach procedure is conducted to straight-in minima; and
- (e) one of the following conditions exists, namely,
 - (i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (3), or
 - (ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (3).

f) l'approche est effectuée en conformité avec les articles 703.35, 704.30 ou 705.38.

(4) Il est interdit au commandant de bord d'un aéronef IFR d'amorcer une approche aux instruments CAT I ou CAT II à un aéroport où les procédures par faible visibilité sont en vigueur.

700.11 Il est interdit au commandant de bord d'un aéronef IFR qui effectue une approche de précision CAT II ou CAT III de poursuivre l'approche au-delà du FAF de rapprochement, ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, au-delà du point où la trajectoire d'approche finale est interceptée à moins que la RVR ne soit égale ou supérieure à la RVR minimale précisée dans le *Canada Air Pilot* pour la piste prévue pour l'approche et selon la procédure d'approche aux instruments à effectuer.

[700.12 et 700.13 réservés]

SECTION III — LIMITES DE TEMPS DE VOL ET DE TEMPS
DE SERVICE DE VOL ET PÉRIODES DE REPOS

13. L'article 703.35 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

703.35 (1) [réserve]

(2) Il est interdit de terminer une approche aux instruments par un atterrissage à moins qu'immédiatement avant l'atterrissage le commandant de bord n'ait vérifié au moyen de radiocommunications ou d'une inspection visuelle les éléments suivants :

- a) la condition de la surface prévue pour l'atterrissage;
- b) la direction et la vitesse du vent.

(3) Pour l'application du paragraphe (4) et sous réserve du paragraphe (5), la visibilité à l'égard d'un avion est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de non-précision si :

- a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 4 000 pieds;
- b) dans le cas où la RVR n'est mesurée qu'au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 4 000 pieds;
- c) lorsque la RVR pour la piste prévue pour l'approche n'est pas disponible, la visibilité sur la piste est inférieure à 4 000 pieds;
- d) lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l'approche n'est disponible, la visibilité au sol à l'aérodrome où se trouve la piste est inférieure à trois quarts de mille.

(4) Il est interdit de poursuivre une approche de non-précision à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;
- b) l'avion dispose d'un équipage minimal composé d'un commandant de bord et d'un commandant en second;
- c) lorsque l'équipage de conduite n'utilise pas les procédures d'approche surveillée par le pilote, l'avion est équipé d'un pilote automatique pouvant effectuer une approche de non-précision jusqu'à 400 pieds AGL ou moins;
- d) la procédure d'approche aux instruments est menée jusqu'aux minimums d'approche directe;
- e) selon le cas :
 - (i) la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (3),
 - (ii) la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (3) et des distances supérieures à celle-ci.

(5) For the purposes of subsection (6), the visibility with respect to an aeroplane is less than the minimum visibility required for an SCDA non-precision approach if

- (a) where the RVR is measured by RVR "A" and RVR "B", the RVR measured by RVR "A" for the runway of intended approach is less than 2,600 feet;
- (b) where the RVR is measured by only one of RVR "A" and RVR "B", the RVR for the runway of intended approach is less than 2,600 feet;
- (c) where no RVR for the runway of intended approach is available, the runway visibility is less than 2,600 feet; or
- (d) where no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is less than half a mile.

(6) No person shall continue an SCDA non-precision approach unless

- (a) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;
- (b) the aeroplane has a minimum flight crew composed of a pilot-in-command and a second-in-command;
- (c) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, the aeroplane is equipped with an autopilot capable of conducting a non-precision approach to 400 feet AGL or lower;
- (d) the instrument approach procedure is conducted to straight-in minima with a final approach course that meets the requirements of section 723.35 of Standard 723 — *Air Taxi — Aeroplanes of the Commercial Air Services Standards*;
- (e) the final approach segment is conducted using a stabilized descent with a planned constant descent angle specified in section 723.35 of Standard 723 — *Air Taxi — Aeroplanes of the Commercial Air Services Standards*;
- (f) one of the following conditions exists, namely,
 - (i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (5), or
 - (ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (5); and
- (g) if the required visual reference necessary to continue to land has not been established, a missed approach is initiated at the latest on reaching the earlier of
 - (i) the minimum descent altitude, and
 - (ii) the missed approach point.

(7) Subject to subsection (9) and for the purposes of subsection (8), the visibility with respect to an aeroplane is less than the minimum visibility required for a CAT I precision approach if

- (a) where the RVR is measured by RVR "A" and RVR "B", the RVR measured by RVR "A" for the runway of intended approach is less than 1,600 feet;
- (b) where the RVR is measured by only one of RVR "A" and RVR "B", the RVR for the runway of intended approach is less than 1,600 feet;
- (c) where no RVR for the runway of intended approach is available, the runway visibility is less than 1,600 feet; or
- (d) where no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is less than three eighths of a mile.

(5) Pour l'application du paragraphe (6), la visibilité à l'égard d'un avion est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de non-précision SCDA si :

- a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 2 600 pieds;
- b) dans le cas où la RVR n'est mesurée qu'au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 2 600 pieds;
- c) lorsque la RVR pour la piste prévue pour l'approche n'est pas disponible, la visibilité sur la piste est inférieure à 2 600 pieds;
- d) lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l'approche n'est disponible, la visibilité au sol à l'aérodrome où se trouve la piste est inférieure à un demi-mille.

(6) Il est interdit de poursuivre une approche de non-précision SCDA à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;
- b) l'avion dispose d'un équipage minimal composé d'un commandant de bord et d'un commandant en second;
- c) lorsque l'équipage de conduite n'utilise pas les procédures d'approche surveillée par le pilote, l'avion est équipé d'un pilote automatique pouvant effectuer une approche de non-précision jusqu'à 400 pieds AGL ou moins;
- d) la procédure d'approche aux instruments est menée jusqu'aux minimums d'approche directe avec une trajectoire d'approche finale conforme aux exigences de l'article 723.35 de la norme 723 — *Exploitation d'un taxi aérien — avions des Normes des services aériens commerciaux*;
- e) le segment d'approche finale est effectué selon une approche de descente stabilisée à partir d'une descente avec angle constant prévu à l'article 723.35 de la norme 723 — *Exploitation d'un taxi aérien — avions des Normes des services aériens commerciaux*;
- f) selon le cas :
 - (i) la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (5),
 - (ii) la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (5) et des distances supérieures à celle-ci;
- g) si la référence visuelle requise en vue de poursuivre l'atterrissage n'est pas établie, une approche interrompue est amorcée au plus tard à la première des situations suivantes à survenir :
 - (i) l'altitude minimale de descente est atteinte,
 - (ii) le point d'approche interrompue est atteint.

(7) Pour l'application du paragraphe (8) et sous réserve du paragraphe (9), la visibilité à l'égard d'un avion est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de précision CAT I si :

- a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 1 600 pieds;
- b) dans le cas où la RVR n'est mesurée qu'au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 1 600 pieds;
- c) lorsque la RVR pour la piste prévue pour l'approche n'est pas disponible, la visibilité sur la piste est inférieure à 1 600 pieds;
- d) lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l'approche n'est disponible, la visibilité au sol à

- (8) No person shall continue a CAT I precision approach unless
- (a) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;
 - (b) the aeroplane has a minimum flight crew composed of a pilot-in-command and a second-in-command;
 - (c) the aeroplane is equipped with
 - (i) a flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 feet AGL or lower, or
 - (ii) if the flight crew uses pilot-monitored-approach procedures, a flight director capable of conducting a precision approach to 200 feet AGL or lower;
 - (d) the runway is equipped with serviceable high-intensity approach lighting and high-intensity runway edge lighting; and
 - (e) one of the following conditions exists, namely,
 - (i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (7), or
 - (ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (7).

(9) For the purposes of subsection (10), the visibility with respect to an aeroplane is less than the minimum visibility required for a CAT I precision approach to a runway with centreline lighting if

- (a) where the RVR is measured by RVR "A" and RVR "B", the RVR measured by RVR "A" for the runway of intended approach is less than 1,200 feet;
- (b) where the RVR is measured by only one of RVR "A" and RVR "B", the RVR for the runway of intended approach is less than 1,200 feet;
- (c) where no RVR for the runway of intended approach is available, the runway visibility is less than 1,200 feet; or
- (d) where no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is less than one quarter of a mile.

(10) No person shall continue a CAT I precision approach to a runway with centreline lighting unless

- (a) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;
- (b) the aeroplane has a minimum flight crew composed of a pilot-in-command and a second-in-command;
- (c) the aeroplane is equipped with
 - (i) a flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 feet AGL or lower, or
 - (ii) if the flight crew uses pilot-monitored-approach procedures, a flight director capable of conducting a precision approach to 200 feet AGL or lower;
- (d) the runway is equipped with serviceable high-intensity approach lighting, high-intensity runway centreline lighting and high-intensity runway edge lighting; and
- (e) one of the following conditions exists, namely,
 - (i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (9), or

l'aérodrome où se trouve la piste est inférieure à trois huitièmes de mille.

(8) Il est interdit de poursuivre une approche de précision CAT I à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;
- b) l'avion dispose d'un équipage minimal composé d'un commandant de bord et d'un commandant en second;
- c) l'avion est équipé, selon le cas :
 - (i) d'un directeur de vol avec pilote automatique pouvant effectuer une approche de précision couplée jusqu'à 200 pieds AGL ou moins,
 - (ii) d'un directeur de vol pouvant effectuer une approche de précision jusqu'à 200 pieds AGL ou moins, si l'équipage de conduite utilise les procédures d'approche surveillée par le pilote;
- d) la piste est équipée d'un balisage lumineux d'approche de haute intensité et de feux de bord de piste de haute intensité en état de service;
- e) selon le cas :
 - (i) la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (7),
 - (ii) la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (7) et des distances supérieures à celle-ci.

(9) Pour l'application du paragraphe (10), la visibilité à l'égard d'un avion est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de précision CAT I sur une piste munie de feux d'axe de piste si :

- a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 1 200 pieds;
- b) dans le cas où la RVR n'est mesurée qu'au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 1 200 pieds;
- c) lorsque la RVR pour la piste prévue pour l'approche n'est pas disponible, la visibilité sur la piste est inférieure à 1 200 pieds;
- d) lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l'approche n'est disponible, la visibilité au sol à l'aérodrome où se trouve la piste est inférieure à un quart de mille.

(10) Il est interdit de poursuivre une approche de précision CAT I sur une piste munie de feux d'axe de piste à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;
- b) l'avion dispose d'un équipage minimal composé d'un commandant de bord et d'un commandant en second;
- c) l'avion est équipé, selon le cas :
 - (i) d'un directeur de vol avec pilote automatique pouvant effectuer une approche de précision couplée jusqu'à 200 pieds AGL ou moins,
 - (ii) d'un directeur de vol pouvant effectuer une approche de précision jusqu'à 200 pieds AGL ou moins, si l'équipage de conduite utilise les procédures d'approche surveillée par le pilote;
- d) la piste est équipée d'un balisage lumineux d'approche de haute intensité, de feux d'axe de piste de haute intensité et de feux de bord de piste de haute intensité en état de service;
- e) selon le cas :

(ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (9).

14. Section 704.30 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(3) Subject to subsection (5) and for the purposes of subsection (4), the visibility with respect to an aeroplane is less than the minimum visibility required for a non-precision approach if

(a) where the RVR is measured by RVR "A" and RVR "B", the RVR measured by RVR "A" for the runway of intended approach is less than 4,000 feet;

(b) where the RVR is measured by only one of RVR "A" and RVR "B", the RVR for the runway of intended approach is less than 4,000 feet;

(c) where no RVR for the runway of intended approach is available, the runway visibility is less than 4,000 feet; or

(d) where no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is less than three quarters of a mile.

(4) No person shall continue a non-precision approach unless

(a) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;

(b) the aeroplane is equipped with

(i) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, an autopilot capable of conducting a non-precision approach to 400 feet AGL or lower, or

(ii) a HUD capable of conducting a non-precision approach to 400 feet AGL or lower;

(c) the instrument approach procedure is conducted to straight-in minima; and

(d) one of the following conditions exists, namely,

(i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (3), or

(ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (3).

(5) For the purposes of subsection (6), the visibility with respect to an aeroplane is less than the minimum visibility required for an SCDA non-precision approach if

(a) where the RVR is measured by RVR "A" and RVR "B", the RVR measured by RVR "A" for the runway of intended approach is less than 2,600 feet;

(b) where the RVR is measured by only one of RVR "A" and RVR "B", the RVR for the runway of intended approach is less than 2,600 feet;

(c) where no RVR for the runway of intended approach is available, the runway visibility is less than 2,600 feet; or

(d) where no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is less than half a mile.

(6) No person shall continue an SCDA non-precision approach unless

(i) la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (9),

(ii) la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (9) et des distances supérieures à celle-ci.

14. L'article 704.30 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) Pour l'application du paragraphe (4) et sous réserve du paragraphe (5), la visibilité à l'égard d'un avion est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de non-précision si :

a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 4 000 pieds;

b) dans le cas où la RVR n'est mesurée qu'au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 4 000 pieds;

c) lorsque la RVR pour la piste prévue pour l'approche n'est pas disponible, la visibilité sur la piste est inférieure à 4 000 pieds;

d) lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l'approche n'est disponible, la visibilité au sol à l'aérodrome où se trouve la piste est inférieure à trois quarts de mille.

(4) Il est interdit de poursuivre une approche de non-précision à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) l'avion est équipé, selon le cas :

(i) lorsque l'équipage de conduite n'utilise pas les procédures d'approche surveillée par le pilote, d'un pilote automatique pouvant effectuer une approche de non-précision jusqu'à 400 pieds AGL ou moins,

(ii) d'un HUD pouvant effectuer une approche de non-précision jusqu'à 400 pieds AGL ou moins;

c) la procédure d'approche aux instruments est menée jusqu'aux minimums d'approche directe;

d) selon le cas :

(i) la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (3),

(ii) la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (3) et des distances supérieures à celle-ci.

(5) Pour l'application du paragraphe (6), la visibilité à l'égard d'un avion est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de non-précision SCDA si :

a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 2 600 pieds;

b) dans le cas où la RVR n'est mesurée qu'au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 2 600 pieds;

c) lorsque la RVR pour la piste prévue pour l'approche n'est pas disponible, la visibilité sur la piste est inférieure à 2 600 pieds;

d) lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l'approche n'est disponible, la visibilité au sol à l'aérodrome où se trouve la piste est inférieure à un demi-mille.

(6) Il est interdit de poursuivre une approche de non-précision SCDA à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- (a) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;
- (b) the aeroplane is equipped with
- (i) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, an autopilot capable of conducting a non-precision approach to 400 feet AGL or lower, or
 - (ii) a HUD capable of conducting a non-precision approach to 400 feet AGL or lower;
- (c) the instrument approach procedure is conducted to straight-in minima with a final approach course that meets the requirements of section 724.30 of Standard 724 — *Commuter Operations — Aeroplanes* of the *Commercial Air Services Standards*;
- (d) the final approach segment is conducted using a stabilized descent with a planned constant descent angle specified in section 724.30 of Standard 724 — *Commuter Operations — Aeroplanes* of the *Commercial Air Services Standards*;
- (e) one of the following conditions exists, namely,
- (i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (5), or
 - (ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (5); and
- (f) if the required visual reference necessary to continue to land has not been established, a missed approach is initiated at the latest on reaching the earlier of
- (i) the minimum descent altitude, and
 - (ii) the missed approach point.
- (7) Subject to subsection (9) and for the purposes of subsection (8), the visibility with respect to an aeroplane is less than the minimum visibility required for a CAT I precision approach if
- (a) where the RVR is measured by RVR “A” and RVR “B”, the RVR measured by RVR “A” for the runway of intended approach is less than 1,600 feet;
 - (b) where the RVR is measured by only one of RVR “A” and RVR “B”, the RVR for the runway of intended approach is less than 1,600 feet;
 - (c) where no RVR for the runway of intended approach is available, the runway visibility is less than 1,600 feet; or
 - (d) where no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is less than three eighths of a mile.
- (8) No person shall continue a CAT I precision approach unless
- (a) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;
 - (b) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, the pilot-in-command and the second-in-command are qualified to conduct a CAT II precision approach;
 - (c) the aeroplane is equipped with
 - (i) a flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 feet AGL or lower, or
 - (ii) if the flight crew uses pilot-monitored-approach procedures, a flight director capable of conducting a precision approach to 200 feet AGL or lower;
 - (d) the runway is equipped with serviceable high-intensity approach lighting and high-intensity runway edge lighting; and
- a) l’exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d’exploitation aérienne;
 - b) l’avion est équipé, selon le cas :
 - (i) lorsque l’équipage de conduite n’utilise pas les procédures d’approche surveillée par le pilote, d’un pilote automatique pouvant effectuer une approche de non-précision jusqu’à 400 pieds AGL ou moins,
 - (ii) d’un HUD pouvant effectuer une approche de non-précision jusqu’à 400 pieds AGL ou moins;
 - c) la procédure d’approche aux instruments est menée jusqu’aux minimums d’approche directe avec une trajectoire d’approche finale conforme aux exigences de l’article 724.30 de la norme 724 — *Exploitation d’un service aérien de navette — avions* des *Normes des services aériens commerciaux*;
 - d) le segment d’approche finale est effectué selon une approche de descente stabilisée à partir d’une descente avec angle constant prévu à l’article 724.30 de la norme 724 — *Exploitation d’un service aérien de navette — avions* des *Normes des services aériens commerciaux*;
 - e) selon le cas :
 - (i) la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (5),
 - (ii) la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (5) et des distances supérieures à celle-ci;
 - f) si la référence visuelle requise en vue de poursuivre l’atterrissage n’est pas établie, une approche interrompue est amorcée au plus tard à la première des situations suivantes à survenir :
 - (i) l’altitude minimale de descente est atteinte,
 - (ii) le point d’approche interrompue est atteint.
- (7) Pour l’application du paragraphe (8) et sous réserve du paragraphe (9), la visibilité à l’égard d’un avion est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de précision CAT I si :
- a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l’approche est inférieure à 1 600 pieds;
 - b) dans le cas où la RVR n’est mesurée qu’au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la piste prévue pour l’approche est inférieure à 1 600 pieds;
 - c) lorsque la RVR pour la piste prévue pour l’approche n’est pas disponible, la visibilité sur la piste est inférieure à 1 600 pieds;
 - d) lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l’approche n’est disponible, la visibilité au sol à l’aérodrome où se trouve la piste est inférieure à trois huitièmes de mille.
- (8) Il est interdit de poursuivre une approche de précision CAT I à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :
- a) l’exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d’exploitation aérienne;
 - b) lorsque l’équipage de conduite n’utilise pas les procédures d’approche surveillée par le pilote, le commandant de bord et le commandant en second sont qualifiés pour exécuter une approche de précision CAT II;
 - c) l’avion est équipé, selon le cas :
 - (i) d’un directeur de vol avec pilote automatique pouvant effectuer une approche de précision couplée jusqu’à 200 pieds AGL ou moins,
 - (ii) d’un directeur de vol pouvant effectuer une approche de précision jusqu’à 200 pieds AGL ou moins, si l’équipage de

- (e) one of the following conditions exists, namely,
- (i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (7), or
 - (ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (7).
- (9) For the purposes of subsection (10), the visibility with respect to an aeroplane is less than the minimum visibility required for a CAT I precision approach to a runway with centreline lighting or a CAT I precision approach conducted in an aeroplane equipped with a HUD if
- (a) where the RVR is measured by RVR "A" and RVR "B", the RVR measured by RVR "A" for the runway of intended approach is less than 1,200 feet;
 - (b) where the RVR is measured by only one of RVR "A" and RVR "B", the RVR for the runway of intended approach is less than 1,200 feet;
 - (c) where no RVR for the runway of intended approach is available, the runway visibility is less than 1,200 feet; or
 - (d) where no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is less than one quarter of a mile.
- (10) No person shall continue a CAT I precision approach to a runway with centreline lighting unless
- (a) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;
 - (b) in the case of an aeroplane not equipped with a HUD,
 - (i) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, the pilot-in-command and the second-in-command are qualified to conduct a CAT II precision approach,
 - (ii) the aeroplane is equipped with
 - (A) a flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 feet AGL or lower, or
 - (B) if the flight crew uses pilot-monitored-approach procedures, a flight director capable of conducting a precision approach to 200 feet AGL or lower, and
 - (iii) the runway is equipped with serviceable high-intensity approach lighting, high-intensity runway centreline lighting and high-intensity runway edge lighting;
 - (c) in the case of an aeroplane equipped with a HUD capable of conducting a precision approach to 200 feet AGL or lower,
 - (i) the pilot-in-command and the second-in-command are qualified to conduct a CAT II precision approach,
 - (ii) the aeroplane is equipped with a flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 feet AGL or lower, and
 - (iii) the runway is equipped with serviceable high-intensity approach lighting and high-intensity runway edge lighting; and
 - (d) one of the following conditions exists, namely,
 - (i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (9), or
 - (ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (9).
- conduite utilise les procédures d'approche surveillée par le pilote;
- d) la piste est équipée d'un balisage lumineux d'approche de haute intensité et de feux de bord de piste de haute intensité en état de service;
- e) selon le cas :
- (i) la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (7),
 - (ii) la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (7) et des distances supérieures à celle-ci.
- (9) Pour l'application du paragraphe (10), la visibilité à l'égard d'un avion est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de précision CAT I sur une piste munie de feux d'axe de piste ou une approche de précision CAT I à bord d'un avion muni d'un HUD si :
- a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 1 200 pieds;
 - b) dans le cas où la RVR n'est mesurée qu'au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 1 200 pieds;
 - c) lorsque la RVR pour la piste prévue pour l'approche n'est pas disponible, la visibilité sur la piste est inférieure à 1 200 pieds;
 - d) lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l'approche n'est disponible, la visibilité au sol à l'aérodrome où se trouve la piste est inférieure à un quart de mille.
- (10) Il est interdit de poursuivre une approche de précision CAT I sur une piste munie de feux d'axe de piste à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :
- a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;
 - b) dans le cas d'un avion qui n'est pas muni d'un HUD :
 - (i) lorsque l'équipage de conduite n'utilise pas les procédures d'approche surveillée par le pilote, le commandant de bord et le commandant en second sont qualifiés pour exécuter une approche de précision CAT II,
 - (ii) l'avion est équipé, selon le cas :
 - (A) d'un directeur de vol avec pilote automatique pouvant effectuer une approche de précision couplée jusqu'à 200 pieds AGL ou moins,
 - (B) d'un directeur de vol pouvant effectuer une approche de précision jusqu'à 200 pieds AGL ou moins, si l'équipage de conduite utilise les procédures d'approche surveillée par le pilote,
 - (iii) la piste est équipée d'un balisage lumineux d'approche de haute intensité, de feux d'axe de piste de haute intensité et de feux de bord de piste de haute intensité en état de service;
 - c) dans le cas d'un avion qui est muni d'un HUD pouvant effectuer une approche de précision jusqu'à 200 pieds AGL ou moins :
 - (i) le commandant de bord et le commandant en second sont qualifiés pour exécuter une approche de précision CAT II,
 - (ii) l'avion est équipé d'un directeur de vol avec pilote automatique pouvant effectuer une approche de précision couplée jusqu'à 200 pieds AGL ou moins,
 - (iii) la piste est équipée d'un balisage lumineux d'approche de haute intensité et de feux de bord de piste de haute intensité en état de service;
 - d) selon le cas :

15. Section 705.38 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(3) Subject to subsection (5) and for the purposes of subsection (4), the visibility with respect to an aeroplane is less than the minimum visibility required for a non-precision approach if

(a) where the RVR is measured by RVR "A" and RVR "B", the RVR measured by RVR "A" for the runway of intended approach is less than 4,000 feet;

(b) where the RVR is measured by only one of RVR "A" and RVR "B", the RVR for the runway of intended approach is less than 4,000 feet;

(c) where no RVR for the runway of intended approach is available, the runway visibility is less than 4,000 feet; or

(d) where no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is less than three quarters of a mile.

(4) No person shall continue a non-precision approach unless

(a) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;

(b) the aeroplane is equipped with

(i) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, an autopilot capable of conducting a non-precision approach to 400 feet AGL or lower, or

(ii) a HUD capable of conducting a non-precision approach to 400 feet AGL or lower;

(c) the instrument approach procedure is conducted to straight-in minima; and

(d) one of the following conditions exists, namely,

(i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (3), or

(ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (3).

(5) For the purposes of subsection (6), the visibility with respect to an aeroplane is less than the minimum visibility required for an SCDA non-precision approach if

(a) where the RVR is measured by RVR "A" and RVR "B", the RVR measured by RVR "A" for the runway of intended approach is less than 2,600 feet;

(b) where the RVR is measured by only one of RVR "A" and RVR "B", the RVR for the runway of intended approach is less than 2,600 feet;

(c) where no RVR for the runway of intended approach is available, the runway visibility is less than 2,600 feet; or

(d) where no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is less than half a mile.

(6) No person shall continue an SCDA non-precision approach unless

(i) la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (9),

(ii) la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (9) et des distances supérieures à celle-ci.

15. L'article 705.38 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) Pour l'application du paragraphe (4) et sous réserve du paragraphe (5), la visibilité à l'égard d'un avion est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de non-précision si :

a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 4 000 pieds;

b) dans le cas où la RVR n'est mesurée qu'au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 4 000 pieds;

c) lorsque la RVR pour la piste prévue pour l'approche n'est pas disponible, la visibilité sur la piste est inférieure à 4 000 pieds;

d) lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l'approche n'est disponible, la visibilité au sol à l'aérodrome où se trouve la piste est inférieure à trois quarts de mille.

(4) Il est interdit de poursuivre une approche de non-précision à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) l'avion est équipé, selon le cas :

(i) lorsque l'équipage de conduite n'utilise pas les procédures d'approche surveillée par le pilote, d'un pilote automatique pouvant effectuer une approche de non-précision jusqu'à 400 pieds AGL ou moins,

(ii) d'un HUD pouvant effectuer une approche de non-précision jusqu'à 400 pieds AGL ou moins;

c) la procédure d'approche aux instruments est menée jusqu'aux minimums d'approche directe;

d) selon le cas :

(i) la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (3),

(ii) la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (3) et des distances supérieures à celle-ci.

(5) Pour l'application du paragraphe (6), la visibilité à l'égard d'un avion est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de non-précision SCDA si :

a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 2 600 pieds;

b) dans le cas où la RVR n'est mesurée qu'au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 2 600 pieds;

c) lorsque la RVR pour la piste prévue pour l'approche n'est pas disponible, la visibilité sur la piste est inférieure à 2 600 pieds;

d) lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l'approche n'est disponible, la visibilité au sol à l'aérodrome où se trouve la piste est inférieure à un demi-mille.

(6) Il est interdit de poursuivre une approche de non-précision SCDA à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- (a) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;
- (b) the aeroplane is equipped with
- (i) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, an autopilot capable of conducting a non-precision approach to 400 feet AGL or lower, or
 - (ii) a HUD capable of conducting a non-precision approach to 400 feet AGL or lower;
- (c) the instrument approach procedure is conducted to straight-in minima with a final approach course that meets the requirements of section 725.38 of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes of the Commercial Air Services Standards*;
- (d) the final approach segment is conducted using a stabilized descent with a planned constant descent angle specified in section 725.38 of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes of the Commercial Air Services Standards*;
- (e) one of the following conditions exists, namely,
- (i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (5), or
 - (ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (5); and
- (f) if the required visual reference necessary to continue to land has not been established, a missed approach is initiated at the latest on reaching the earlier of
- (i) the minimum descent altitude, and
 - (ii) the missed approach point.
- (7) Subject to subsection (9) and for the purposes of subsection (8), the visibility with respect to an aeroplane is less than the minimum visibility required for a CAT I precision approach if
- (a) where the RVR is measured by RVR “A” and RVR “B”, the RVR measured by RVR “A” for the runway of intended approach is less than 1,600 feet;
 - (b) where the RVR is measured by only one of RVR “A” and RVR “B”, the RVR for the runway of intended approach is less than 1,600 feet;
 - (c) where no RVR for the runway of intended approach is available, the runway visibility is less than 1,600 feet; or
 - (d) where no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is less than three eighths of a mile.
- (8) No person shall continue a CAT I precision approach unless
- (a) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;
 - (b) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, the pilot-in-command and the second-in-command are qualified to conduct a CAT II precision approach;
 - (c) the aeroplane is equipped with
 - (i) a flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 feet AGL or lower, or
 - (ii) if the flight crew uses pilot-monitored-approach procedures, a flight director capable of conducting a precision approach to 200 feet AGL or lower;
- a) l’exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d’exploitation aérienne;
- b) l’avion est équipé, selon le cas :
- (i) lorsque l’équipage de conduite n’utilise pas les procédures d’approche surveillée par le pilote, d’un pilote automatique pouvant effectuer une approche de non-précision jusqu’à 400 pieds AGL ou moins,
 - (ii) d’un HUD pouvant effectuer une approche de non-précision jusqu’à 400 pieds AGL ou moins;
- c) la procédure d’approche aux instruments est menée jusqu’aux minimums d’approche directe avec une trajectoire d’approche finale conforme aux exigences de l’article 725.38 de la norme 725 — *Exploitation d’une entreprise de transport aérien — avions des Normes des services aériens commerciaux*;
- d) le segment d’approche finale est effectué selon une approche de descente stabilisée à partir d’une descente avec angle constant prévu à l’article 725.38 de la norme 725 — *Exploitation d’une entreprise de transport aérien — avions des Normes des services aériens commerciaux*;
- e) selon le cas :
- (i) la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (5),
 - (ii) la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (5) et des distances supérieures à celle-ci;
- f) si la référence visuelle requise en vue de poursuivre l’atterrissage n’est pas établie, une approche interrompue est amorcée au plus tard à la première des situations suivantes à survenir :
- (i) l’altitude minimale de descente est atteinte,
 - (ii) le point d’approche interrompue est atteint.
- (7) Pour l’application du paragraphe (8) et sous réserve du paragraphe (9), la visibilité à l’égard d’un avion est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de précision CAT I si :
- a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l’approche est inférieure à 1 600 pieds;
 - b) dans le cas où la RVR n’est mesurée qu’au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la piste prévue pour l’approche est inférieure à 1 600 pieds;
 - c) lorsque la RVR pour la piste prévue pour l’approche n’est pas disponible, la visibilité sur la piste est inférieure à 1 600 pieds;
 - d) lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l’approche n’est disponible, la visibilité au sol à l’aérodrome où se trouve la piste est inférieure à trois huitièmes de mille.
- (8) Il est interdit de poursuivre une approche de précision CAT I à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :
- a) l’exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d’exploitation aérienne;
 - b) lorsque l’équipage de conduite n’utilise pas les procédures d’approche surveillée par le pilote, le commandant de bord et le commandant en second sont qualifiés pour exécuter une approche de précision CAT II;
 - c) l’avion est équipé, selon le cas :
 - (i) d’un directeur de vol avec pilote automatique pouvant effectuer une approche de précision couplée jusqu’à 200 pieds AGL ou moins,

(d) the runway is equipped with serviceable high-intensity approach lighting and high-intensity runway edge lighting; and

(e) one of the following conditions exists, namely,

(i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (7), or

(ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (7).

(9) For the purposes of subsection (10), the visibility with respect to an aeroplane is less than the minimum visibility required for a CAT I precision approach to a runway with centreline lighting or a CAT I precision approach conducted in an aeroplane equipped with a HUD if

(a) where the RVR is measured by RVR "A" and RVR "B", the RVR measured by RVR "A" for the runway of intended approach is less than 1,200 feet;

(b) where the RVR is measured by only one of RVR "A" and RVR "B", the RVR for the runway of intended approach is less than 1,200 feet;

(c) where no RVR for the runway of intended approach is available, the runway visibility is less than 1,200 feet; or

(d) where no RVR or runway visibility for the runway of intended approach is available, the ground visibility at the aerodrome where the runway is located is less than one quarter of a mile.

(10) No person shall continue a CAT I precision approach to a runway with centreline lighting unless

(a) the air operator is authorized to do so in its air operator certificate;

(b) in the case of an aeroplane not equipped with a HUD,

(i) if the flight crew does not use pilot-monitored-approach procedures, the pilot-in-command and the second-in-command are qualified to conduct a CAT II precision approach,

(ii) the aeroplane is equipped with

(A) a flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 feet AGL or lower, or

(B) if the flight crew uses pilot-monitored-approach procedures, a flight director capable of conducting a precision approach to 200 feet AGL or lower, and

(iii) the runway is equipped with serviceable high-intensity approach lighting, high-intensity runway centreline lighting and high-intensity runway edge lighting;

(c) in the case of an aeroplane equipped with a HUD capable of conducting a precision approach to 200 feet AGL or lower,

(i) the pilot-in-command and the second-in-command are qualified to conduct a CAT II precision approach,

(ii) the aeroplane is equipped with a flight director and autopilot capable of conducting a coupled precision approach to 200 feet AGL or lower, and

(iii) the runway is equipped with serviceable high-intensity approach lighting and high-intensity runway edge lighting; and

(d) one of the following conditions exists, namely,

(i) the visibility is equal to or greater than that set out in subsection (9), or

(ii) d'un directeur de vol pouvant effectuer une approche de précision jusqu'à 200 pieds AGL ou moins, si l'équipage de conduite utilise les procédures d'approche surveillée par le pilote;

d) la piste est équipée d'un balisage lumineux d'approche de haute intensité et de feux de bord de piste de haute intensité en état de service;

e) selon le cas :

(i) la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (7),

(ii) la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (7) et des distances supérieures à celle-ci.

(9) Pour l'application du paragraphe (10), la visibilité à l'égard d'un avion est inférieure à la visibilité minimale requise pour une approche de précision CAT I sur une piste munie de feux d'axe de piste ou une approche de précision CAT I à bord d'un avion muni d'un HUD si :

a) dans le cas où la RVR est mesurée au moyen du RVR « A » et du RVR « B », la RVR mesurée au moyen du RVR « A » pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 1 200 pieds;

b) dans le cas où la RVR n'est mesurée qu'au moyen du RVR « A » ou du RVR « B », la RVR pour la piste prévue pour l'approche est inférieure à 1 200 pieds;

c) lorsque la RVR pour la piste prévue pour l'approche n'est pas disponible, la visibilité sur la piste est inférieure à 1 200 pieds;

d) lorsque ni la RVR ni la visibilité sur la piste pour la piste prévue pour l'approche n'est disponible, la visibilité au sol à l'aérodrome où se trouve la piste est inférieure à un quart de mille.

(10) Il est interdit de poursuivre une approche de précision CAT I sur une piste munie de feux d'axe de piste à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

a) l'exploitant aérien y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;

b) dans le cas d'un avion qui n'est pas muni d'un HUD :

(i) lorsque l'équipage de conduite n'utilise pas les procédures d'approche surveillée par le pilote, le commandant de bord et le commandant en second sont qualifiés pour exécuter une approche de précision CAT II,

(ii) l'avion est équipé, selon le cas :

(A) d'un directeur de vol avec pilote automatique pouvant effectuer une approche de précision couplée jusqu'à 200 pieds AGL ou moins,

(B) d'un directeur de vol pouvant effectuer une approche de précision jusqu'à 200 pieds AGL ou moins, si l'équipage de conduite utilise les procédures d'approche surveillée par le pilote,

(iii) la piste est équipée d'un balisage lumineux d'approche de haute intensité, de feux d'axe de piste de haute intensité et de feux de bord de piste de haute intensité en état de service;

c) dans le cas d'un avion qui est muni d'un HUD pouvant effectuer une approche de précision jusqu'à 200 pieds AGL ou moins :

(i) le commandant de bord et le commandant en second sont qualifiés pour exécuter une approche de précision CAT II,

(ii) l'avion est équipé d'un directeur de vol avec pilote automatique pouvant effectuer une approche de précision couplée jusqu'à 200 pieds AGL ou moins,

(iii) la piste est équipée d'un balisage lumineux d'approche de haute intensité et de feux de bord de piste de haute intensité en état de service;

(ii) the RVR is varying between distances less than and greater than the minimum RVR set out in subsection (9).

16. Subpart 4 of Part VIII of the Regulations is replaced by the following:

SUBPART 4 — AVIATION WEATHER SERVICES
AND ASSESSMENT OF RUNWAY VISIBILITY

DIVISION I — AVIATION WEATHER SERVICES

Provision of Aviation Weather Services

804.01 (1) Subject to Division III, a person who provides aviation weather services shall provide them in accordance with the standards specified in

- (a) Annex 3 to the Convention;
- (b) the *Manual of Standards and Procedures for Aviation Weather Forecasts*; and
- (c) the *Manual of Surface Weather Observations*.

(2) For the purpose of paragraph (1)(a), the words “aerodrome” and “aircraft” used in Annex 3 to the Convention have the same meaning as in subsection 3(1) of the Act.

(3) For the purpose of paragraph (1)(a), the expressions “alternate aerodrome”, “control area” and “flight crew member” used in Annex 3 to the Convention have the same meaning as in subsection 101.01(1).

(4) For the purpose of paragraph (1)(a), the expressions “operator”, “runway visual range (RVR)” and “visibility” used in Annex 3 to the Convention have the same meaning as “air operator”, “RVR” or “runway visual range” and “runway visibility”, respectively, in subsection 101.01(1).

[804.02 to 804.07 reserved]

DIVISION II — METEOROLOGICAL OBSERVATIONS
MEASURED BY AUTOMATIC INSTRUMENTATION OF
WIND, TEMPERATURE, HUMIDITY OR ATMOSPHERIC PRESSURE

[804.08 to 804.21 reserved]

DIVISION III — RUNWAY VISIBILITY

Application

804.22 This Division applies to a person, other than a pilot who meets the requirements of section 602.131, who makes or reports an assessment of runway visibility at an aerodrome with the permission of the operator of the aerodrome.

Visibility Markers and Visibility Markers Charts

804.23 (1) The operator of an aerodrome shall establish visibility markers that meet the requirements of section 824.23 of Standard 824 — *Runway Visibility Assessment Standards*.

d) selon le cas :

- (i) la visibilité est égale ou supérieure à celle prévue au paragraphe (9),
- (ii) la RVR varie entre des distances inférieures à la RVR minimale prévue au paragraphe (9) et des distances supérieures à celle-ci.

16. La sous-partie 4 de la partie VIII du même règlement est remplacée par ce qui suit :

SOUS-PARTIE 4 — SERVICES DE
MÉTÉOROLOGIE AÉRONAUTIQUE ET
ÉVALUATION DE LA VISIBILITÉ SUR LA PISTE

SECTION I — SERVICES DE MÉTÉOROLOGIE AÉRONAUTIQUE

Fourniture des services de météorologie aéronautique

804.01 (1) Sous réserve des dispositions de la section III, la personne qui fournit des services de météorologie aéronautique doit les fournir conformément aux normes précisées dans les documents suivants :

- a) l'annexe 3 de la Convention;
- b) le *Manuel des normes et procédures des prévisions météorologiques pour l'aviation*;
- c) le *Manuel d'observations météorologiques de surface*.

(2) Pour l'application de l'alinéa (1)a), les termes « aérodrome » et « aéronef » utilisés dans l'annexe 3 de la Convention s'entendent au sens du paragraphe 3(1) de la Loi.

(3) Pour l'application de l'alinéa (1)a), les termes « aérodrome de dégagement », « membre d'équipage de conduite » et « région de contrôle » utilisés dans l'annexe 3 de la Convention s'entendent au sens du paragraphe 101.01(1).

(4) Pour l'application de l'alinéa (1)a), les termes « exploitant », « portée visuelle de piste (RVR) » et « visibilité » utilisés dans l'annexe 3 de la Convention s'entendent au sens de « exploitant aérien », « RVR » ou « portée visuelle de piste » et « visibilité sur la piste », respectivement, au paragraphe 101.01(1).

[804.02 à 804.07 réservés]

SECTION II — OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES
AUTOMATISÉES DU VENT, DE LA TEMPÉRATURE,
DE L'HUMIDITÉ OU DE LA PRESSION ATMOSPHÉRIQUE

[804.08 à 804.21 réservés]

SECTION III — VISIBILITÉ SUR LA PISTE

Application

804.22 La présente section s'applique à toute personne, à l'exception d'un pilote qui satisfait aux exigences de l'article 602.131, qui évalue la visibilité sur la piste à un aérodrome ou qui en communique l'évaluation avec la permission de l'exploitant de l'aérodrome.

Balises de visibilité et cartes des balises de visibilité

804.23 (1) L'exploitant d'un aérodrome doit établir des balises de visibilité qui sont conformes aux exigences prévues à l'article 824.23 de la norme 824 — *Norme relative à l'évaluation de la visibilité sur la piste*.

(2) The operator of an aerodrome shall produce a visibility markers chart that meets the requirements of section 824.23 of Standard 824 — *Runway Visibility Assessment Standards*.

Person Qualified to Assess and Report Runway Visibility

804.24 Except for a pilot who meets the requirements of section 602.131, no person other than a person qualified in accordance with section 804.26 shall assess runway visibility and report the assessment.

Assessment and Reporting of Runway Visibility

804.25 (1) A person qualified to assess runway visibility shall obtain authorization to report an assessment of runway visibility from the operator of the aerodrome.

(2) A person qualified to assess runway visibility shall assess runway visibility and report the assessment in accordance with section 824.25 of Standard 824 — *Runway Visibility Assessment Standards*.

Qualifications and Training

804.26 A person who assesses runway visibility shall

- (a) have a distant visual acuity with or without correction of 6/12 (20/40) or better in each eye separately and binocular visual acuity of 6/9 (20/30) or better;
- (b) be qualified to operate a vehicle equipped with a two-way radio communication system on the manoeuvring area of the aerodrome; and
- (c) have received the training set out in section 824.26 of Standard 824 — *Runway Visibility Assessment Standards*.

COMING INTO FORCE

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

[47-1-o]

(2) L'exploitant d'un aéroport doit produire une carte des balises de visibilité qui est conforme aux exigences de l'article 824.23 de la norme 824 — *Norme relative à l'évaluation de la visibilité sur la piste*.

Personne qualifiée pour évaluer la visibilité sur la piste et en communiquer l'évaluation

804.24 À l'exception des pilotes qui satisfont aux exigences de l'article 602.131, seules les personnes qualifiées conformément à l'article 804.26 peuvent évaluer la visibilité sur la piste et en communiquer l'évaluation.

Évaluation et communication de la visibilité sur la piste

804.25 (1) Toute personne qualifiée pour évaluer la visibilité sur la piste doit obtenir de l'exploitant de l'aéroport l'autorisation d'en communiquer l'évaluation.

(2) Toute personne qualifiée pour évaluer la visibilité sur la piste doit évaluer la visibilité sur la piste et en communiquer l'évaluation conformément à l'article 824.25 de la norme 824 — *Norme relative à l'évaluation de la visibilité sur la piste*.

Qualifications et formation

804.26 La personne qui évalue la visibilité sur la piste doit :

- a) avoir une acuité visuelle à distance avec ou sans correction qui est au moins égale à 6/12 (20/40) pour chaque oeil pris séparément et une acuité visuelle binoculaire qui est au moins égale à 6/9 (20/30);
- b) être qualifiée pour utiliser un véhicule équipé d'un système de communication bilatérale sur l'aire de manoeuvre de l'aéroport;
- c) avoir reçu la formation prévue à l'article 824.26 de la norme 824 — *Norme relative à l'évaluation de la visibilité sur la piste*.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[47-1-o]

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Expiration Date for Certain Technical Standards Documents)

Statutory authority

Motor Vehicle Safety Act

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

This amendment to Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations* (MVSr) makes changes to sections 105 “Hydraulic and Electric Brake Systems (Standard 105),” 108 “Lighting System and Retroreflective Devices” (Standard 108), 121 “Air Brake Systems (Standard 121),” 122 “Motorcycle Brake Systems (Standard 122),” 131 “School Bus Pedestrian Safety Devices,” 135 “Light Vehicle Brake Systems (Standard 135),” 206 “Door Locks and Door Retention Components (Standard 206),” 305 “Electrolyte Spillage and Electrical Shock Protection (Standard 305)” and 500 “Low-speed Vehicles (Standard 500).” These changes are being made to extend the expiration date of the above sections, which incorporate Technical Standard Documents (TSDs).

TSDs incorporated in the above sections are published by Transport Canada. They reproduce the U.S. Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS), as amended from time to time, with certain adaptations. These adaptations include the deletion of material that does not apply under the *Motor Vehicle Safety Act* (MVSA) and MVSr, metrication of measurements, deletion of superseded dates, substitution of Canadian reporting requirements for U.S. ones where appropriate, and minor editorial changes. Incorporated by reference in several sections of Schedule IV to the MVSr, TSDs form most of these sections’ safety requirements for new motor vehicles offered for sale in Canada.

According to subsection 12(4) of MVSA, regulations that incorporate a TSD must have an expiration date that is no later than five years after the day on which they come into force. Therefore, these sections of the MVSr must be reaffirmed before they expire. If these sections are allowed to expire, then the safety requirements that they contain, and which ensure the safety of the Canadian driving public, will cease to have the force and effect of law. This amendment serves the purpose of extending the expiration date of sections 105, 108, 121, 122, 131, 135, 206, 305 and 500. The proposed expiration date is January 1, 2010.

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (date de cessation d’effet de certains documents de normes techniques)

Fondement législatif

Loi sur la sécurité automobile

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

La présente modification à l’annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (RSVA) apporte des changements aux articles 105 « Systèmes de freinage hydraulique et électrique (Norme 105) », 108 « Système d’éclairage et dispositifs rétro réfléchissants » (Norme 108), 121 « Systèmes de freinage à air comprimé (Norme 121) », 122 « Systèmes de freinage des motocyclettes (Norme 122) », 131 « Dispositifs de sécurité pour les piétons à proximité des autobus scolaires », 135 « Systèmes de freinage de véhicules légers (Norme 135) », 206 « Serres de porte et composants de retenue de porte (Norme 206) », 305 « Déversement d’électrolyte et protection contre les chocs électriques (Norme 305) » et 500 « Véhicules à basse vitesse (Norme 500) ». Ces changements sont apportés afin de reporter la date de cessation d’effet des articles ci-dessus, qui incorporent des documents de normes techniques (DNT).

Les DNT incorporés dans les articles ci-dessus sont publiés par Transports Canada. Ils reproduisent les Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS) des États-Unis, et les modifications éventuelles, avec certaines adaptations. Ces adaptations incluent la suppression de matériel qui ne s’applique pas aux termes de la *Loi sur la sécurité automobile* (LSA) et du RSVA, la conversion des mesures au système métrique, la suppression de dates périmées, la substitution, le cas échéant, d’exigences canadiennes aux exigences américaines en matière de compte rendu et des remaniements mineurs du texte. Incorporés par renvoi dans divers articles de l’annexe IV du RSVA, les DNT énoncent la plupart des exigences de ces articles en matière de sécurité pour les nouveaux véhicules offerts en vente au Canada.

Conformément au paragraphe 12(4) de la LSA, le règlement qui incorpore un DNT doit préciser une date de cessation d’effet qui doit se situer dans les cinq années qui suivent son entrée en vigueur. Par conséquent, ces articles du RSVA doivent être reconfirmés avant leur cessation d’effet. Si ces articles expirent, les exigences en matière de sécurité qu’ils renferment et qui assurent la sécurité des automobilistes canadiens cesseront d’avoir force de loi. La présente modification vise à reporter la date de cessation d’effet des articles 105, 108, 121, 122, 131, 135, 206, 305 et 500. La date de cessation d’effet proposée est le 1^{er} janvier 2010.

Effective date

This amendment will come into force on January 1, 2005.

Alternatives

All nine sections of the MVSR, and the TSDs that they incorporate, have been in effect for several years. The response from manufacturers on the use of TSDs has been favorable. The use of TSDs allows for Canadian and U.S. requirements to be maintained in harmony because any improvement of the regulatory requirement implemented in the United States was adopted in a timely manner in Canada. Where necessary, unique Canadian requirements are added or amended without defeating, or interfering with, the main objective of the regulations.

The only alternative to the presently proposed amendment is to redevelop independent Canadian requirements dealing with the subject matter of sections 105, 108, 121, 122, 131, 135, 206, 305 and 500. It was not considered practicable, as such an alternative could lead to disharmony between U.S. and Canadian requirements.

Benefits and costs

Since there are no changes to the requirements of the amended Regulations, there is no cost imposed on the industry or the public as a result of the change of the expiration dates.

Consultation

It is possible to comment on the content of this amendment during the consultation period of 30 days that will follow its publication in Part I of the *Canada Gazette*. A relatively short comment period is warranted, since the amendment is purely administrative. No technical provisions of the nine sections being amended are changed. Comments with regard to the expiration dates of the sections referring to TSDs may also be made at any of the regular meetings that are held with industry representatives to discuss regulatory development matters. All responses will be taken into consideration in the development of the final amendment.

Compliance and enforcement

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the MVSR. 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 MVSA.

Contact

For further information, please contact Marcin A. Gorzkowski, P.Eng., Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 998-1967 (telephone), (613) 990-2913 (facsimile), gorzkom@tc.gc.ca (electronic mail).

Date d'entrée en vigueur

La présente modification entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2005.

Solutions envisagées

Les neuf articles du RSVA et les DNT qu'ils incorporent sont en vigueur depuis plusieurs années. La réponse des fabricants quant à l'utilisation des DNT a été favorable. L'utilisation des DNT assure le maintien en harmonie des exigences canadiennes et américaines parce qu'elle permet l'adoption en temps opportun au Canada de toute amélioration d'une exigence réglementaire mise en place aux États-Unis. Lorsqu'il y a lieu, des exigences particulières au Canada sont ajoutées ou modifiées sans gêner ni faire obstacle à la réalisation de l'objectif principal des règlements.

La seule solution de rechange à la modification proposée présentement est d'élaborer à nouveau des exigences canadiennes distinctes qui traitent des sujets visés aux articles 105, 108, 121, 122, 131, 135, 206, 305 et 500. Une telle solution a été jugée irréalisable puisqu'elle pourrait occasionner un désaccord entre les exigences américaines et canadiennes.

Avantages et coûts

Puisqu'il n'y a pas de changements aux exigences des normes révisées, il n'y a pas de coûts imposés à l'industrie ni au public à la suite du changement des dates de cessation d'effet.

Consultations

Il est possible de présenter des observations concernant la teneur de la présente modification au cours d'une période de consultation de 30 jours, à la suite de sa publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Cette période relativement courte se justifie par le fait que la modification est simplement administrative. Aucun changement n'est apporté aux dispositions techniques des neuf articles visés par la modification. Des observations au sujet de la date de cessation d'effet des articles se référant au DNT peuvent aussi être présentées lors des réunions régulières qui sont tenues avec les représentants de l'industrie afin de discuter de questions d'élaboration de réglementation. Toutes les réponses seront prises en considération lors de l'élaboration de la modification finale.

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 RSVA. 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 l'importateur 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 comme le prévoit la LSA.

Personne-ressource

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Marcin A. Gorzkowski, Ingénieur, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ministère des Transports, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 998-1967 (téléphone), (613) 990-2913 (télécopieur), gorzkom@tc.gc.ca (courriel).

For copies of Technical Standards Documents, please contact the Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (613) 998-8616 or 1-800-333-0371 (telephone), (613) 990-2913 (facsimile), anderst@tc.gc.ca (electronic mail).

Pour obtenir des documents de normes techniques, veuillez communiquer avec la Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ministère des Transports, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 998-8616 ou 1 800 333-0371 (téléphone), (613) 990-2913 (télécopieur), anderst@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 (Expiration Date for Certain Technical Standards Documents)*.

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 must be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Marcin Gorzkowski, Senior Regulatory Development Engineer, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 8th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel: (613) 998-1967; fax: (613) 990-2913; e-mail: gorzkom@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, November 15, 2004

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (EXPIRATION DATE FOR CERTAIN TECHNICAL STANDARDS DOCUMENTS)

AMENDMENTS

1. The *Motor Vehicle Safety Regulations*¹ are amended by replacing the expression “March 1, 2005” with the expression “January 1, 2010” wherever it occurs in the following provisions:

- (a) subsection 105(8) of Schedule IV;
- (b) subsection 121(6) of Schedule IV; and
- (c) subsection 135(8) of Schedule IV.

2. The Regulations are amended by replacing the expression “January 1, 2005” with the expression “January 1, 2010” wherever it occurs in the following provisions:

- (a) subsection 108(66) of Schedule IV;
- (b) subsection 122(8) of Schedule IV;

^a S.C. 1993, c. 16

^b S.C. 1999, c. 33, s. 351

¹ C.R.C., c. 1038

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 (date de cessation d'effet de certains documents de normes techniques)*, 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 à Marcin Gorzkowski, ingénieur principal, Élaboration des règlements, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 8^e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : (613) 998-1967; téléc. : (613) 990-2913; courriel : gorzkom@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 15 novembre 2004

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (DATE DE CESSATION D'EFFET DE CERTAINS DOCUMENTS DE NORMES TECHNIQUES)

MODIFICATIONS

1. Dans les passages suivants du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*¹, « 1^{er} mars 2005 » est remplacé par « 1^{er} janvier 2010 » :

- a) le paragraphe 105(8) de l'annexe IV;
- b) le paragraphe 121(6) de l'annexe IV;
- c) le paragraphe 135(8) de l'annexe IV.

2. Dans les passages suivants du même règlement, « 1^{er} janvier 2005 » est remplacé par « 1^{er} janvier 2010 » :

- a) le paragraphe 108(66) de l'annexe IV;
- b) le paragraphe 122(8) de l'annexe IV;
- c) le paragraphe 131(3) de l'annexe IV;

^a L.C. 1993, ch. 16

^b L.C. 1999, ch. 33, art. 351

¹ C.R.C., ch. 1038

(c) subsection 131(3) of Schedule IV;
(d) subsection 206(4) of Schedule IV;
(e) subsection 305(2) of Schedule IV; and
(f) subsection 500(4) of Schedule IV.

d) le paragraphe 206(4) de l'annexe IV;
e) le paragraphe 305(2) de l'annexe IV;
f) le paragraphe 500(4) de l'annexe IV.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. These Regulations come into force on January 1, 2005.

3. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2005.

[47-1-o]

[47-1-o]

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Standards 210.1 and 210.2)

Statutory authority

Motor Vehicle Safety Act

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The Department of Transport (the Department) is proposing to amend the *Motor Vehicle Safety Regulations*.¹ The proposed amendments are intended to

- introduce requirements, in Canada Motor Vehicle Safety Standard (CMVSS) 210.1, *User-ready Tether Anchorages for Restraint Systems* and in CMVSS 210.2, *Lower Universal Anchorage System for Restraint Systems and Booster Cushions*,² for every bench seat on school buses to be equipped with either one or two sets, depending on the size of the bench seat, of user-ready tether and lower universal anchorages for the safe installation of child restraints; and
- add requirements, in CMVSS 210.1, for the installation of two sets of user-ready tether anchorages in buses, other than school buses, with a gross vehicle weight rating (GVWR) of 4 536 kg or less and specify, in CMVSS 210.2, the number of lower universal anchorages to be installed in those vehicles.

The focus of the proposed new amendments is to improve safety and simplify the process by which caregivers restrain infants and children in school buses of all sizes and in buses with a GVWR of 4 536 kg or less.

Background

Historically, school buses have been used to transport school aged children to and from school or activities. The Department has conducted several studies and investigations^{3, 4, 5, 6, 7} that ascertain that school buses are the safest means of road transportation for school aged children. Some of the safety features that make school buses safe are energy absorbing seats that provide

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (normes 210.1 et 210.2)

Fondement législatif

Loi sur la sécurité automobile

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

Le ministère des Transports (le Ministère) propose de modifier le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*.¹ Les modifications proposées permettraient :

- d'introduire dans la Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) 210.1, *Ancrages d'attache prêts à utiliser pour les ensembles de retenue*, et dans la NSVAC 210.2, *Dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs des ensembles de retenue et des coussins d'appoint*,² une disposition exigeant que toutes les banquettes des autobus scolaires soient dotées, selon la largeur, d'un ou de deux ancrages d'attaches prêts à utiliser et de dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs permettant l'installation sécuritaire d'ensembles de retenue pour enfants;
- d'ajouter dans la NSVAC 210.1 une disposition exigeant l'installation de deux ancrages d'attaches prêts à utiliser dans les autobus, autres que les autobus scolaires, de poids nominal brut sur l'essieu (PNBE) d'au plus 4 536 kg et de spécifier, dans la NSVAC 210.2, le nombre de dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs qui doit être installé dans ce type de véhicule.

L'objectif des nouvelles modifications proposées est d'améliorer la sécurité et de simplifier le processus par lequel les fournisseurs de soins attachent les bébés et les enfants dans tous les autobus scolaires et les autobus avec un PNBE de moins de 4 536 kg.

Historique

Pendant longtemps, les autobus scolaires ont été utilisés pour transporter les enfants d'âge scolaire lors des journées de classe ou à l'occasion de sorties. Différentes études et enquêtes^{3, 4, 5, 6, 7} menées par le Ministère ont permis d'établir que les autobus scolaires constituent le moyen de transport routier le plus sûr pour les enfants d'âge scolaire. Parmi les caractéristiques de sécurité qui

¹ C.R.C., c. 1038

² The proposed amendments would only apply to rear-facing infant seats and forward-facing child seats.

³ School Bus Seat Development Study – TP 8445

⁴ School Bus Occupant Protection in Canada – TP 8013

⁵ Review of Bus Safety Issues – TP 13330 E

⁶ Comparison of advance stop signaling systems used on Canadian school buses – TP 13903 E

⁷ School Bus Safety Study, Volume 1 and 2 – TP 6222

¹ C.R.C., ch. 1038

² Cette proposition de modification réglementaire concerne seulement les sièges de bébé orientés vers l'arrière et les sièges d'enfant orientés vers l'avant.

³ Étude du développement de sièges d'autobus scolaires — TP 8445

⁴ Protection des occupants des autobus scolaires au Canada — TP 8013

⁵ Examen de la sécurité des autobus — TP 13330 F

⁶ Comparaison de dispositifs de pré-signalisation d'arrêt pour autobus scolaires utilisés au Canada — TP 13903 F

⁷ School Bus Safety Study, volume 1 et 2 — TP 6222

passive protection, strong body joints, windows, emergency exits and conspicuity.

Recently, a new social phenomenon has emerged. Pre-school aged children are increasingly being transported on school buses. In an effort to assess the safety of small children travelling in school buses, the Department conducted tests to evaluate the safety implication of this new social trend. Sled tests involving several restraint conditions for small children were conducted. The study reviewed passive restraint systems for school bus seats, lap belts, child restraint systems secured by a lap belt, and child restraint systems secured by a universal anchorage and a user-ready tether anchorage.

The study revealed that appropriately installed infant or child restraints could enhance occupant protection for small children. The study⁸ concluded that an infant whose mass is less than 10 kg travelling in a school bus would be better protected if properly restrained in a rear-facing infant restraint. Similarly, a child whose mass is between 10 kg and 18 kg would benefit from the protection of a forward-facing child restraint secured by a tether strap.

Based on this study, the Department is proposing to amend the *Motor Vehicle Safety Regulations* to make the requirements of CMVSS 210.1 and CMVSS 210.2 applicable to all school buses. The proposed amendments would introduce a requirement that all school buses be equipped with user-ready tether and lower universal anchorages on every bench seat. The amendments would require one set of user-ready tether and lower universal anchorages for each bench seat with a width of 762 mm or less, as they do not provide the required spacing for two sets. Two sets would be required for bench seats wider than 762 mm.

Manufacturers may use a routing device that complies with the tether anchorage positioning definition of CMVSS 210.1; the Department believes that this will facilitate the introduction of the proposed user-ready tether anchorage requirements and reduce technical difficulties that could be encountered by seat and school bus manufacturers.

Current regulation requires that two forward-facing designated seating positions be equipped with lower universal anchorages in buses, other than school buses, of GVWR of 4 536 kg or less. The Department is proposing to add requirements for the two forward-facing positions to be also equipped with two sets of user-ready tether anchorages.

Effective date

The Department is proposing that the amendments become effective on April 1, 2005.

Alternatives

The Department was faced with the following alternatives:

- Maintain status quo;
- Agree with the industry to voluntarily supply the anchorages in school buses; and
- Propose amendments to the Regulations.

rendent les autobus scolaires sûrs, on retrouve les sièges absorbant l'énergie (protection passive), les joints de carrosserie résistants, les fenêtres, les sorties d'urgence et la visibilité.

Récemment, un nouveau phénomène social a fait son apparition. Les autobus scolaires sont utilisés pour transporter les enfants d'âge préscolaire. Dans le but d'évaluer la sécurité des jeunes enfants qui voyagent en autobus scolaires, le Ministère a effectué des études supplémentaires pour déterminer l'incidence de cette nouvelle tendance sociale sur la sécurité. Dans le cadre de l'étude, des essais sur catapulte ont été utilisés pour évaluer diverses façons de retenir les jeunes enfants : sièges d'autobus scolaires offrant une protection passive; ceintures sous-abdominales; ensembles de retenue pour enfants fixés au moyen de ceintures sous-abdominales; ensembles de retenue pour enfants fixés au moyen d'un dispositif universel d'ancrages et d'un ancrage d'attache prêt à utiliser.

L'étude a démontré que les ensembles de retenue offrent une protection efficace pour protéger les enfants de petite taille lors d'une collision. L'étude⁸ a permis de conclure qu'il serait préférable pour un bébé dont le poids est inférieur à 10 kg d'être attaché dans un ensemble de retenue pour bébé orienté vers l'arrière et pour un enfant dont le poids varie entre 10 kg et 18 kg d'être attaché dans un ensemble de retenue pour enfant orienté vers l'avant avec une courroie d'attache lors de voyages en autobus scolaires.

Suivant les résultats de cette étude, le Ministère propose de modifier le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* pour que les dispositions relatives à la NSVAC 210.1 et à la NSVAC 210.2 s'appliquent à tous les autobus scolaires. Les modifications proposées exigeraient que toutes les banquettes des autobus scolaires soient dotées d'ensembles d'ancrages d'attaches prêts à utiliser et de dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs. Un seul ancrage d'attache prêt à utiliser et un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs seraient requis pour des banquettes d'au plus 762 mm de largeur car l'espace requis n'est pas disponible pour deux ensembles de retenue. Deux ensembles seraient requis pour des banquettes de plus de 762 mm de largeur.

Les constructeurs peuvent utiliser un dispositif d'acheminement conformément à la NSVAC 210.1; le Ministère croit que cette mesure facilitera l'introduction de la norme proposée relative aux ancrages d'attaches prêts à utiliser et réduira les difficultés techniques auxquelles pourraient faire face les fabricants de sièges et d'autobus scolaires.

Pour les autobus, autres que les autobus scolaires, de PNBE de moins de 4 536 kg, la présente réglementation exige que deux places orientées vers l'avant soient dotées de dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs. Le Ministère propose d'exiger que ces deux places soient aussi dotées d'ancrages d'attaches prêts à utiliser pour les ensembles de retenue.

Date d'entrée en vigueur

Le Ministère propose que les modifications entrent en vigueur le 1^{er} avril 2005.

Solutions envisagées

Le Ministère avait le choix parmi les solutions suivantes :

- Maintenir le statu quo;
- Proposer à l'industrie, sous forme d'entente, d'installer volontairement des ancrages dans les autobus scolaires;
- Proposer des modifications au Règlement.

⁸ William Gardner, Tzveta Dobreva-Martinova, France Legault, 33rd Meeting of Bus and Coach Experts, "Restraint of Small Children on School Buses in Canada," *International Conference on Vehicle Safety 2002*

⁸ William Gardner, Tzveta Dobreva-Martinova, France Legault, 33rd Meeting of Bus and Coach Experts, « Restraint of Small Children on School Buses in Canada », *International Conference on Vehicle Safety 2002*

The Department contemplated maintaining the status quo. However, the increased use of school buses to transport young children, the limited availability of means for child restraint attachment in school buses, and the public's awareness of the effectiveness of the proper use and installation of infant and child restraint systems formed the basis for the Department's conclusion that the current situation is not acceptable.

The Department considered an agreement where the industry would voluntarily supply lower universal anchorages and user-ready tether anchorages. This alternative was not adopted for several reasons. With a voluntary approach, there could be no assurance of compliance regarding compatibility of the anchorages with connectors on existing infant and child restraints. The Department also believes that some manufacturers would offer lower universal and user-ready tether anchorages while others may not. This discrepancy would result in an inconsistent installation of anchorages among manufacturers. Additionally, the Department determined that this would cause undue confusion for the public and may deter the use of child restraint systems in school buses. The Department is of the view that a voluntary approach would not result in the same level of safety gain as a regulated approach.

Because of the anticipated positive outcome, the regulatory approach was adopted to implement the changes. No other alternatives were found to be suitable.

Benefits and costs

In the case of a bench seat whose width is 762 mm or less, for which only one set of lower universal and user-ready tether anchorages would be required, the additional cost per bench is estimated at \$6.18 (2003 CAN\$). The additional cost for a bench seat of more than 762 mm, for which two sets of lower universal and user-ready tether anchorages would be required, is estimated at \$13.69 (2003 CAN\$).^{9, 10}

The number of new Canadian school buses that would be affected by the proposed amendments is anticipated to be approximately 3 212¹¹ per year (2 865 are type C school buses, with an average of 24 bench seats, and 347 type D school buses, with an average of 28 bench seats). Assuming two sets of anchorages per seat and based on the sales figures mentioned above, the total vehicle costs of the proposed amendments would be \$1,074,336 (2003 CAN\$) per year.

Vehicle testing cost increases would be minimal since most manufacturers presently offer lower universal and user-ready tether anchorages as options in their current products.

Because pre-school aged children have only recently started to be exposed to transportation in school buses, no statistics on this new social trend are currently available. Nevertheless, the Department believes that having adequate anchorages in school buses readily available for the installation of child restraint systems would deter caregivers from transporting groups of pre-school aged children to and from daycare activities in private vehicles. Experience and statistics¹² have clearly demonstrated that school buses are safer than passenger vehicles. These

Le Ministère a songé à maintenir le statu quo, mais l'utilisation accrue des autobus scolaires pour transporter les jeunes enfants, l'accessibilité limitée à des dispositifs de fixation d'ensembles de retenue pour enfants dans les autobus scolaires et la sensibilisation du public à l'efficacité des ensembles de retenue pour bébés et pour enfants bien utilisés et bien installés ont amené le Ministère à conclure que la situation actuelle n'était pas acceptable.

Le Ministère a aussi pensé proposer une entente à l'industrie d'installer volontairement des ancrages dans les autobus scolaires. Cette solution n'a pas été retenue pour différentes raisons. D'abord, aucune garantie n'aurait pu être offerte sur les spécifications des dispositifs d'ancrages et sur leur compatibilité avec les pièces de raccordement des ensembles de retenue pour enfants existants. Ensuite, tous les fabricants n'auraient pas nécessairement offert des dispositifs universels et des ancrages d'attaches prêts à utiliser. Enfin, cette différence pourrait résulter en une installation sporadique des ancrages par les fabricants. Le Ministère a donc déterminé que cette solution provoquerait trop de confusion et pourrait empêcher l'installation d'ensembles de retenue pour enfants dans les autobus scolaires. Le Ministère croit qu'une approche volontaire ne permettrait pas d'améliorer la sécurité autant qu'une approche réglementaire pourrait le faire.

Étant donné les résultats positifs anticipés par les modifications proposées, l'approche réglementaire a été adoptée. Aucune autre solution n'a été jugée appropriée.

Avantages et coûts

Le coût supplémentaire par banquette d'au plus 762 mm de largeur nécessitant un seul ancrage d'attache prêt à utiliser et un seul dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs a été évalué à 6,18 \$ (dollars canadiens de 2003), tandis que le coût supplémentaire par banquette de plus de 762 mm de largeur nécessitant deux ancrages d'attaches prêts à utiliser et deux dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs a été évalué à 13,69 \$ (dollars canadiens de 2003)^{9, 10}.

Le nombre de nouveaux autobus scolaires canadiens visés par les modifications proposées a été évalué à 3 212 environ¹¹ par année (2 865 autobus scolaires de type C comportant en moyenne 24 banquettes et 347 autobus scolaires de type D comportant en moyenne 28 banquettes). En supposant que deux systèmes d'ancrages soient installés par banquette et en se basant sur les chiffres de vente susmentionnés, les coûts liés au nouveau règlement pour tous les véhicules sont évalués à 1 074 336 \$ (dollars canadiens de 2003) par année.

Les coûts des essais sur les véhicules n'augmenteraient pas beaucoup, car la plupart des fabricants offrent déjà des ancrages d'attaches prêts à utiliser et des dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs en option.

Compte tenu que le transport en autobus scolaire des enfants d'âge préscolaire ne se fait que depuis peu, il n'y a pas encore de statistiques sur cette nouvelle tendance sociale. Par contre, le Ministère croit que si les fournisseurs de soins pouvaient installer des ensembles de retenue pour enfants dans les autobus scolaires, ils hésiteraient à transporter des groupes d'enfants d'âge préscolaire dans des véhicules privés lors d'activités. L'expérience et les statistiques¹² démontrent clairement que les autobus scolaires sont plus sûrs que les véhicules de tourisme. Les modifications

⁹ SOR/2002-205

¹⁰ A Review of the DOT/National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) Cost Estimates for the Proposed ISOFIX Child Seat Restraint Standard; ISO 13216-1, 10th Draft, 1995-10-13, and Implications for the Canadian Situation

¹¹ *School Bus Fleet* magazine statistics of Canadian buses sales in 2002

¹² Based on analysis of Traffic Accident Information Data (TRAID)

⁹ DORS/2002-205

¹⁰ A Review of the DOT/National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) Cost Estimates for the Proposed ISOFIX Child Seat Restraint Standard; ISO 13216-1, 10th Draft, 1995-10-13, and Implications for the Canadian Situation

¹¹ Statistiques sur les ventes d'autobus au Canada en 2002 tirées du magazine *School Bus Fleet*

¹² Basé sur l'étude du Fichier national sur les accidents (TRAID)

proposed amendments present a pro-active approach by which the Department hopes to prevent injuries and death among young children.

Furthermore, by extending the application of the standards to school buses, these amendments would clarify the position of the Department regarding the use of infant and child restraint systems and reinforce with the general public the importance of safely restraining children while travelling in a vehicle. Parental and caregivers' concerns would be addressed, as improved protection would be available when transporting young children in a school bus.

Finally, the existing *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations*¹³ ensure that all child seats manufactured after September 1, 2002, have to be fitted with connectors that are compatible with lower universal anchorages. This ensures that all child restraint systems are compatible with vehicle anchorage systems.

Consultation

The Department conducted national public bus safety consultation meetings in 2000. The findings and recommendations of this process have been published.¹⁴ More recently, officials from the Department have consulted with school bus manufacturers through a written survey, meetings or visits to their plants. None of the manufacturers expressed concerns regarding these proposed amendments.

The Department consults with federal authorities of other countries and with Canada's provinces and territories. Semi-annual meetings are also held with the U.S. National Highway Traffic Safety Administration 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.

While the Department regulates the safety of new school buses, the provincial and territorial governments, through the ministries and departments of education and transportation, oversee in operations. Exchanges of information with provinces and territories are mainly achieved through the Standing Committees of the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA). The CCMTA is the official organization in Canada for coordinating all matters dealing with the administration, regulation and control of motor vehicle transportation and highway safety. The CCMTA comprises members from all governments (provincial, territorial, federal) as well as associate members from transportation related organization. The CCMTA members did not express any concerns regarding this proposed amendment.

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,

proposées présentent une approche proactive grâce à laquelle le Ministère espère réduire les risques de blessures ou de décès chez les jeunes enfants.

De plus, en modifiant l'application des normes pour englober les autobus scolaires, le Ministère précisera sa position relativement à l'utilisation d'ensembles de retenue pour enfants et sensibilisera davantage le public à l'importance de bien attacher les enfants lorsqu'ils voyagent à bord d'un véhicule. Les inquiétudes des parents et des fournisseurs de soins seraient apaisées, car une protection adéquate serait offerte aux jeunes enfants lors de leur transport en autobus scolaire.

Finalement, le *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint*¹³ garantit que tous les sièges pour enfants fabriqués après le 1^{er} septembre 2002 sont dotés de pièces de raccordement compatibles avec les systèmes d'ancrages des véhicules.

Consultations

Le Ministère a tenu des réunions de consultation publiques sur la sécurité des autobus à travers le pays en 2000. Les observations et les recommandations qui ont été tirées de ces réunions ont été publiées¹⁴. Depuis peu, des responsables du Ministère ont consulté les fabricants d'autobus scolaires par le biais de questionnaires écrits, de réunions et de visites en usine. Aucun des manufacturiers n'a indiqué que ces changements les inquiétaient.

Le Ministère consulte les autorités fédérales des autres pays et les provinces et territoires du Canada. Des réunions semestrielles se tiennent également 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.

Même si le Ministère est responsable de réglementer la sécurité des nouveaux autobus scolaires, les ministères provinciaux, par l'intermédiaire des ministères de l'éducation et du transport, sont chargés de superviser l'exploitation des autobus existants. Les échanges avec les gouvernements provinciaux et territoriaux sont accomplis par le biais du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM). Le CCATM est l'organisme canadien officiellement responsable de coordonner les questions relatives à la réglementation et au contrôle du transport par véhicule automobile et de la sécurité routière du pays. Le CCATM est composé de représentants des gouvernements provinciaux, territoriaux et fédéral ainsi que des membres associés du secteur privé intéressés au transport routier. Aucun membre du CCATM n'a exprimé de réticence par rapport aux changements proposés.

Outre les mécanismes de consultation mentionnés, auxquels participent l'industrie automobile et d'autres organismes gouvernementaux, le Ministère tient aussi des réunions deux fois par année avec les organismes nationaux de sécurité publique pour les consulter sur les changements éventuels à la réglementation et discuter des problèmes de sécurité qui surgissent. Trente ou plus

¹³ SOR/2002-205

¹⁴ Bus Safety Consultations – TP 13713 E

¹³ DORS/2002-205

¹⁴ Consultations sur la sécurité des autobus et des autocars — TP 13713 F

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 Road Safety and Motor Vehicle Regulation 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 call 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 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 its 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.

The Department is planning to follow the same type of approach by preparing a brochure and Web site information bulletin that will target parents, teachers, school boards, and school bus operators. It would specifically address passive occupant protection, restraint use for stage one (from birth to approximately 1 year of age) and stage two (from 1 year of age to approximately 4½ years of age) children and information regarding the proposed requirements for universal lower and user-ready tether anchorages on school buses. This information would be designed in consultation with provincial/territorial jurisdictions and other safety partners.

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 the address given below or at any government-industry meeting. All comments will be considered in the preparation of the final Regulations. The Department wishes to minimize the impact of the initiatives on the bus manufacturing industry while optimizing the safety of children.

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, by obtaining vehicles on the open market, monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation and by inspecting and testing vehicles. 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*.

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 de la sécurité routière et de la réglementation automobile tous les trois 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 renseignements 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. 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.

Le Ministère utilisera une approche semblable et préparera une brochure et un bulletin d'information sur site Web qui s'adressera aux parents, aux professeurs, aux commissions scolaires et aux exploitants d'autobus scolaires. Ces documents traiteront plus particulièrement de la protection passive des occupants et de l'utilisation des ensembles de retenue pour les enfants de niveau un (de la naissance à environ un an) et de niveau deux (d'un an à environ quatre ans et demi) et fourniront des renseignements sur les dispositions proposées relatives aux ancrages d'attaches prêts à utiliser et aux dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs dans les autobus scolaires. Ces renseignements seront coordonnés en consultation avec les administrations provinciales et territoriales ainsi qu'avec d'autres partenaires du domaine de la sécurité.

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'adresse qui figure 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 souhaite réduire au minimum l'impact des nouvelles mesures sur le secteur de la fabrication des autobus tout en accroissant au maximum la sécurité des enfants.

Respect et exécution

Les fabricants et les importateurs de véhicules automobiles sont chargés de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Le ministère des Transports, en se procurant des véhicules sur le marché, supervise les programmes d'autocertification des fabricants et des importateurs en vérifiant leurs documents d'essais ainsi qu'en inspectant et en mettant à l'essai des véhicules. Lorsqu'une défectuosité est découverte, le fabricant ou l'importateur doit transmettre un avis de défaut aux propriétaires et au ministère des Transports. Si un véhicule ne satisfait pas à une norme de sécurité, le fabricant ou l'importateur peut faire l'objet d'une poursuite et, s'il est reconnu coupable, peut être condamné à une amende conformément à la *Loi sur la sécurité automobile*.

Contact

For further information, please contact Jean-François Roy, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 998-1940 (telephone), (613) 990-2913 (facsimile), royje@tc.gc.ca (electronic mail).

Personne-ressource

Pour de plus amples renseignements, communiquer avec Jean-François Roy, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ministère des Transports, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 998-1940 (téléphone), (613) 990-2913 (télécopieur), royje@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 (Standards 210.1 and 210.2)*.

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 Jean-François Roy, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 8th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5. (tel: (613) 998-1940; fax: (613) 990-2913; e-mail: royje@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, November 15, 2004

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (STANDARDS 210.1 AND 210.2)**AMENDMENTS**

1. Item 210.1 of Schedule III to the *Motor Vehicle Safety Regulations*¹ is replaced by the following:

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 (normes 210.1 et 210.2)*, 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 Jean-François Roy, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 8^e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : (613) 998-1940; téléc. : (613) 990-2913; courriel : royje@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 15 novembre 2004

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (NORMES 210.1 ET 210.2)**MODIFICATIONS**

1. L'article 210.1 de l'annexe III du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*¹ est remplacé par ce qui suit :

^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

¹ C.R.C., ch. 1038

2. (1) Subsection 210.1(1) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

- 210.1** (1) Subject to subsection (2), this section applies to every
- (a) passenger car;
 - (b) three-wheeled vehicle;
 - (c) multipurpose passenger vehicle and truck with a GVWR of 3 856 kg or less and an unloaded vehicle weight of 2 495 kg or less;
 - (d) school bus; and
 - (e) bus, other than a school bus, with a GVWR of 4 536 kg or less.

(2) Subsection 210.1(3) of Schedule IV to the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (c) and by replacing paragraph (d) with the following:

- (d) for each of any three forward-facing designated seating positions that are located to the rear of the first row of designated seating positions in a multi-purpose passenger vehicle that has six or more designated seating positions;
- (e) for one forward-facing designated seating position in each passenger bench seat having a width of 762 mm or less in a school bus;
- (f) for two forward-facing designated seating positions in each passenger bench seat having a width of more than 762 mm in a school bus; and
- (g) for two forward-facing designated seating positions, other than that of the driver, in a bus other than a school bus.

(3) Subsection 210.1(11) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(11) If a passenger bench seat in a bus or a row of designated seating positions in another vehicle has more than one user-ready tether anchorage and a distance of 400 mm or more, measured in accordance with Figure 20, separates the midpoints of adjacent designated seating positions, the force referred to in subsection (8), (9) or (10), as the case may be, shall be applied simultaneously to each user-ready tether anchorage in the manner specified in that subsection.

3. (1) Subsection 210.2(1) of Schedule IV to the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (b) and by replacing paragraph (c) with the following:

- (c) bus, other than a school bus, with a GVWR of 4 536 kg or less; and
- (d) school bus.

(2) Subsection 210.2(4) of Schedule IV to the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (b) and by replacing paragraph (c) with the following:

- (c) in each of two forward-facing designated seating positions that are located to the rear of the first row of seating positions in a multipurpose passenger vehicle that has more than two rows of seating positions, but at least one lower universal anchorage system must be installed in a seating position in the second row of seating positions;
- (d) for one forward-facing designated seating position in each passenger bench seat having a width of 762 mm or less in a school bus;
- (e) for two forward-facing designated seating positions in each passenger bench seat having a width of more than 762 mm in a school bus; and
- (f) for two forward-facing designated seating positions, other than that of the driver, in a bus other than a school bus.

2. (1) Le paragraphe 210.1(1) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- 210.1** (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent article s'applique aux véhicules suivants :
- a) les voitures de tourisme;
 - b) les véhicules à trois roues;
 - c) les véhicules à usages multiples et camions dont le PNBV est d'au plus 3 856 kg et dont le poids du véhicule sans charge est d'au plus 2 495 kg;
 - d) les autobus scolaires;
 - e) les autobus, autres que les autobus scolaires, dont le PNBV est d'au plus 4 536 kg.

(2) Le paragraphe 210.1(3) de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

- e) à une place assise désignée faisant face à l'avant sur chaque banquette pour passager d'une largeur d'au plus 762 mm, à bord des autobus scolaires;
- f) à deux places assises désignées faisant face à l'avant sur chaque banquette pour passager d'une largeur de plus de 762 mm, à bord des autobus scolaires;
- g) à deux places assises désignées faisant face à l'avant, autres que celle du conducteur, à bord des autobus autres que les autobus scolaires.

(3) Le paragraphe 210.1(11) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(11) Lorsqu'une banquette pour passager d'autobus ou une rangée de places assises désignées dans un autre véhicule compte plus d'un ancrage d'attache prêt à utiliser et qu'une distance de 400 mm ou plus, mesurée conformément à la figure 20, sépare les points milieux des places assises désignées adjacentes, la force visée aux paragraphes (8), (9) ou (10), selon le cas, doit être appliquée simultanément à chacun des ancrages d'attache prêts à utiliser de la manière prévue au paragraphe pertinent.

3. (1) L'alinéa 210.2(1)c) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- c) aux autobus, autres que les autobus scolaires, dont le PNBV est d'au plus 4 536 kg;
- d) aux autobus scolaires.

(2) Le paragraphe 210.2(4) de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa c), de ce qui suit :

- d) à une place assise désignée faisant face à l'avant sur chaque banquette pour passager d'une largeur d'au plus 762 mm, à bord des autobus scolaires;
- e) à deux places assises désignées faisant face à l'avant sur chaque banquette pour passager d'une largeur de plus de 762 mm, à bord des autobus scolaires;
- f) à deux places assises désignées faisant face à l'avant, autres que celle du conducteur, à bord des autobus autres que les autobus scolaires.

(3) Subsection 210.2(16) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(16) If a passenger bench seat in a bus or a row of designated seating positions in another vehicle has more than one lower universal anchorage system and a distance of 400 mm or more, measured in accordance with Figure 9, separates the midpoints of any adjacent designated seating positions, the force referred to in subsection (13) or (15) shall be applied simultaneously to each anchorage system in the manner specified in that subsection.

COMING INTO FORCE

4. These Regulations come into force on April 1, 2005.

[47-1-o]

(3) Le paragraphe 210.2(16) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(16) Lorsqu'une banquette pour passager d'autobus ou une rangée de places assises désignées dans un autre véhicule compte plus d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs et qu'une distance de 400 mm ou plus, mesurée conformément à la figure 9, sépare les points milieux des places assises désignées adjacentes, la force visée aux paragraphes (13) ou (15), selon le cas, doit être appliquée simultanément à chacun des dispositifs de la manière prévue au paragraphe pertinent.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 2005.

[47-1-o]

Regulations Amending the Notice of Railway Works Regulations

Statutory authority

Railway Safety Act

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Notice of Railway Works Regulations* (the Regulations) prescribe the kinds of railway works for which notice must be given. This proposed regulatory amendment to the Regulations responds to an issue raised in a letter received from the Maritimes and Northeast Pipeline regarding the installation of a longitudinal natural gas pipeline. The pipeline was determined to be a utility crossing and thus a railway work under section 3 of the Regulations, which indicates that these railway works are a kind for which notice shall be given. However, section 5 of the Regulations is incomplete as to who notice must be given in such a case.

The purpose of these proposed amendments to the Regulations is to correct an oversight when the Regulations were initially drafted in 1988 and which remained when the Regulations officially came into force on January 17, 1991.

The proposed amendments to the Regulations would clarify that a utility crossing is prescribed as a railway work of a kind for which notice shall be given by adding paragraph 3(f) resulting in a specific reference to utility crossings in the list of prescribed works. In section 5 of the proposed amendments to the Regulations, the term "road crossing" is replaced, where necessary, by the term "crossing work" which, pursuant to its definition in the *Railway Safety Act* (RSA), encompasses both road crossings and utility crossings, in order to identify the persons to whom notice is to be given for utility crossings.

Alternatives

The kind of works included in these proposed amendments to the Regulations are those that are considered significant in terms of safe railway operations and which can be of concern to municipalities, other parties and the general public. The proposing party is required under these Regulations to give notice of these works to relevant parties sufficiently in advance in order that any objections on their part with the proposed railway works may be taken into consideration and acted upon, if necessary, before commencement of work.

The status quo, which is the current Regulations, is unacceptable since a notice must be given for certain railway works, such as pipelines. However, the current Regulations contain

Règlement modifiant le Règlement sur l'avis de travaux ferroviaires

Fondement législatif

Loi sur la sécurité ferroviaire

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

Le *Règlement sur l'avis de travaux ferroviaires* (le Règlement) désigne les installations ferroviaires pour lesquelles un avis doit être donné lorsqu'elles font l'objet de travaux. Ce projet de modification au Règlement fait suite à une question soulevée dans une lettre reçue de Maritimes and Northeast Pipeline concernant l'installation d'un gazoduc longitudinal. Le gazoduc a été désigné comme un franchissement par desserte et il constitue une installation ferroviaire en vertu de l'article 3 du Règlement qui prévoit qu'un avis doit être donné lorsque les installations ferroviaires désignées font l'objet de travaux. Toutefois, l'article 5 du Règlement est incomplet en ce qui concerne les destinataires de l'avis dans un cas semblable.

Les modifications proposées au Règlement ont pour objectif de corriger une omission commise lors de la rédaction du Règlement en 1988 et qui est demeurée lorsque le Règlement est entré officiellement en vigueur le 17 janvier 1991.

Les modifications proposées au Règlement visent à clarifier qu'un franchissement par desserte est désigné comme une installation ferroviaire pour laquelle un avis doit être donné lorsqu'elle fait l'objet de travaux en ajoutant au Règlement l'alinéa 3f) qui fait expressément mention des franchissements par desserte dans la liste des travaux désignés. À l'article 5 des modifications proposées au Règlement, le terme « franchissement routier » est remplacé, au besoin, par le terme « ouvrage de franchissement » qui, conformément à sa définition dans la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF), comprend les franchissements routiers et les franchissements par desserte afin d'identifier les destinataires de l'avis devant être donné pour les franchissements par desserte.

Solutions envisagées

Les modifications proposées au Règlement visent seulement les travaux considérés importants en ce qui concerne l'exploitation sécuritaire des chemins de fer et qui peuvent préoccuper les municipalités, les autres parties et le public en général. Le promoteur est tenu, en vertu du Règlement, de donner avis de ces travaux aux parties intéressées dans un délai raisonnable pour permettre à toute opposition de ces dernières à ces travaux d'être prise en considération et mise en pratique, s'il y a lieu, avant le commencement des travaux.

Le statu quo, qui est le maintien du règlement actuel, est inacceptable puisqu'un avis doit être donné pour certains travaux ferroviaires, comme les pipelines. Toutefois, le règlement actuel

inaccuracies since they do not indicate to whom such a notice must be provided for this type of railway work. Therefore, the proposed amendments to the Regulations are necessary to correct inaccuracies.

Benefits and costs

Given the nature of this proposed amendment, there is no change expected in the cost to industry as they already provide notice to persons prescribed in subsection 5(1) of the Regulations.

A strategic environmental assessment (SEA) was conducted, in the form of a Preliminary Scan. The SEA concluded that the proposal is not likely to result in important environmental effects.

Consultation

An electronic message and/or facsimile will be sent to all current railway safety stakeholders to inform them of this proposed regulatory initiative. Key stakeholders include federally regulated railways, provincial government departments responsible for transportation, relevant associations and other organizations.

Compliance and enforcement

Compliance with the proposed regulatory requirements will be enforced in accordance with section 41 of the RSA which contains provisions for financial penalties that are applicable for contraventions to regulations. Subsection 41(3) of the RSA specifies that any contraventions with regulations constitute separate offences for each day on which they occur. This enforcement scheme creates an effective deterrent for any contraventions to regulations concerning failure to properly notify interested parties of any proposed railway works.

Contact

Don Pulciani, Director, Safety and Regulatory Affairs Branch, Railway Safety Directorate, Transport Canada, Minto Place, Enterprise Building, 14th Floor, 427 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 990-8690 (telephone), (613) 990-7767 (facsimile).

contient des inexactitudes puisqu'il n'indique pas les destinataires de l'avis pour ce type de travaux ferroviaires. En conséquence, le projet modifiant le Règlement est nécessaire pour corriger ces inexactitudes.

Avantages et coûts

En raison de la nature de ce projet de modification, il n'existe aucun changement prévu dans les coûts pour l'industrie puisque des avis sont déjà donnés aux personnes désignées au paragraphe 5(1) du Règlement.

Une évaluation environnementale stratégique (ÉES) de cette proposition a été effectuée, sous la forme d'une analyse de l'environnement. Selon les conclusions de l'ÉES, la proposition n'est pas susceptible d'entraîner une incidence sur l'environnement.

Consultations

Un message électronique ou une télécopie sera également envoyé à tous les intervenants actuels de la sécurité ferroviaire pour les informer de l'initiative réglementaire proposée. Les intervenants clés comprennent les chemins de fer de compétence fédérale, les ministères provinciaux responsables des transports, les associations connexes et d'autres organisations.

Respect et exécution

La conformité aux dispositions réglementaires proposées sera assurée par l'article 41 de la LSF qui prévoit les sanctions pécuniaires applicables pour une contravention aux règlements. Le paragraphe 41(3) de la LSF stipule que toute contravention aux règlements constitue une infraction distincte pour chacun des jours au cours desquels elle a été commise. Ce mécanisme d'application constitue une mesure de dissuasion efficace pour le manquement au Règlement concernant l'avis à donner aux parties concernées lors de travaux ferroviaires proposés.

Personne-ressource

Don Pulciani, Directeur, Politique de sécurité et Affaires réglementaires, Direction générale de la sécurité ferroviaire, Ministère des Transports, Place Minto, Édifice Entreprise, 14^e étage, 427, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 990-8690 (téléphone), (613) 990-7767 (télécopieur).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 50(1)^a of the *Railway Safety Act*^b, that the Governor in Council, pursuant to subsection 8(1)^c and paragraph 47(a) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Notice of Railway Works Regulations*.

Interested persons may make representations to the Minister of Transport concerning the proposed Regulations within 90 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 Don Pulciani, Director, Safety and Regulatory Affairs Branch, Railway Safety Directorate, Transport Canada, Minto Place, Enterprise Building, 14th Floor,

^a S.C. 1999, c. 9, s. 36
^b R.S., c. 32 (4th Suppl.)
^c S.C., 1999, c. 9, s. 5

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 50(1)^a de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*^b, que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 8(1)^c et de l'alinéa 47a) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur l'avis de travaux ferroviaires*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les quatre-vingt-dix 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 Don Pulciani, directeur, Politique de sécurité et Affaires réglementaires, Direction générale de la sécurité ferroviaire, ministère des Transports,

^a L.C. 1999, ch. 9, art. 36
^b L.R., ch. 32, (4^e suppl.)
^c L.C. 1999, ch. 9, art. 5

427 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 990-8690 (Telephone), (613) 990-7767 (Facsimile).

Ottawa, November 15, 2004

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

Place Minto, édifice Entreprise, 14^e étage, 427, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (tél. : (613) 990-8690; téléc. : (613) 990-7767).

Ottawa, le 15 novembre 2004

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

REGULATIONS AMENDING THE NOTICE OF RAILWAY WORKS REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Section 3 of the *Notice of Railway Works Regulations*¹ is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (d) and by replacing paragraph (e) with the following:

(e) the construction or alteration of any line works that may affect drainage on land adjoining the land on which a line of railway is situated; and

(f) the construction or alteration of utility crossings.

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

(b) in the case of any party proposing to construct a crossing work, excluding the installation of a road crossing warning system, to the following, namely,

(2) The portion of paragraph 5(1)(c) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(c) in the case of any party proposing to alter a crossing work or to install or alter a road crossing warning system, to the following, namely,

COMING INTO FORCE

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

[47-1-o]

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'AVIS DE TRAVAUX FERROVIAIRES

MODIFICATIONS

1. L'article 3 du *Règlement sur l'avis de travaux ferroviaires*¹ est modifié par adjonction, après l'alinéa e), de ce qui suit :

f) la construction ou la modification d'un franchissement par desserte.

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

b) dans le cas d'un promoteur qui se propose de construire un ouvrage de franchissement, à l'exclusion de l'installation d'un système d'avertissement de franchissement routier :

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

c) dans le cas d'un promoteur qui se propose de modifier un ouvrage de franchissement ou d'installer ou de modifier un système d'avertissement de franchissement routier :

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[47-1-o]

¹ SOR/91-103

¹ DORS/91-103

Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations

Statutory authority

Transportation of Dangerous Goods Act, 1992

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* (TDG Act, 1992) and the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* (TDG Regulations) are intended to promote public safety in the transportation of dangerous goods in Canada.

The *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations* amend references in the TDG Regulations to the *International Maritime Dangerous Goods Code* (IMDG Code), published by the International Maritime Organization, the Supplement to the *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air*, published by the International Civil Aviation Organization (Supplement to the ICAO Technical Instructions) and the National Standards of Canada that have been revised, for example, to address valve protection on cylinders, spheres and tubes used to transport gases.

The following safety standards and safety requirements have been updated: CSA B339, CSA B340, IMDG Code, and Supplement to the ICAO Technical Instructions.

Safety standards CSA B339 and B340 that deal with the manufacture, selection and use of cylinders, spheres and tubes for the transport of Class 2 dangerous goods have undergone revisions. CSA B339, published October 2002 and amended November 2003, clarifies the requirement that facilities that requalify, repair, rebuild, etc. cylinders must have employees who are trained. Employers will need to demonstrate that their employees who, for example, conduct hydrostatic pressure testing are trained. The standard also contains minor editorial and administrative changes. CSA B340, published October 2002 and amended January 2004, revises the test criteria regarding valve protection on cylinders. A 1.2-metre drop test replaces the former tople test. (The standards committee continues to work on the test criteria for valve protection. Amendments to the standard will be incorporated into the TDG Regulations.) The standard will also allow compressed natural gas with high methane content to be filled and transported in aluminum cylinders.

Volumes 1 and 2 of the IMDG Code, 2002 Edition (including Amendment 31-02), came into force January 1, 2004. The 2002 Edition has undergone changes in the context of the Code's language, revised Part 6, Construction and Testing of Packagings,

Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses

Fondement législatif

Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

La *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (Loi de 1992) et le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (règlement TMD) ont pour but de promouvoir la sécurité du public relativement au transport des marchandises dangereuses au Canada.

Le *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* modifie des renvois dans le règlement TMD au *Code maritime international des marchandises dangereuses* (Code IMDG) publié par l'Organisation maritime internationale, au *Supplément aux Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* publié par l'Organisation de l'aviation civile internationale (Supplément aux Instructions techniques de l'OACI) et aux normes nationales du Canada qui ont été révisées, par exemple, pour assurer la protection des robinets des bouteilles et tubes utilisés pour le transport de gaz.

Les normes de sécurité ou règles de sécurité suivantes ont été mises à jour : CSA B339, CSA B340, Code IMDG et Supplément aux Instructions techniques de l'OACI.

Les normes de sécurité CSA B339 et CSA B340 qui traitent de la fabrication, de la sélection et de l'utilisation des bouteilles et tubes pour le transport des marchandises dangereuses de classe 2 ont été modifiées. La norme CSA B339, publiée en juin 2003 et modifiée en novembre 2003, précise que les installations qui effectuent entre autres la requalification, la réparation et la réfection des bouteilles doivent embaucher du personnel qualifié. Les employeurs doivent prouver que les employés qui effectuent, par exemple, les essais de pression hydrostatique sont qualifiés. La norme a aussi subi quelques modifications d'ordre rédactionnel et administratif. La norme CSA B340, publiée en juin 2003 et modifiée en janvier 2004, modifie les critères d'essais relatifs à la protection des robinets des bouteilles et exige un essai de chute de 1,2 m plutôt qu'un essai de basculement. (Le comité responsable de la norme travaille toujours sur les critères d'essai pour la protection des robinets. Les modifications à la norme seront incorporées au règlement TMD.) La norme permet aussi de transporter des bouteilles en aluminium remplies de gaz naturel comprimé à teneur élevée en méthane.

Les volumes 1 et 2 du Code IMDG, édition de 2002 (y compris l'Amendement 31-02), sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2004. Les modifications apportées portent sur le libellé du Code, sur la révision de la partie 6, Construction des emballages, des grands

Intermediate Bulk Containers (IBCs), Large Packagings, Portable Tanks and Road Tank Vehicles, to include additional provisions for multi-element gas containers, relaxed limited quantities amounts, and revised packing instruction 200. For example, limited quantity amounts for paints and paint-related products were increased from one litre to five litres.

The 2003-2004 Edition of the Supplement to the ICAO Technical Instructions generally supplements or explains in greater depth the information contained in the ICAO Technical Instructions. The changes are deemed to be administrative in nature.

Subsection 3.5(7) is added to the TDG Regulations to allow the UN number to be entered before the shipping name as an option when identifying dangerous goods on a shipping document. This reflects the current practice in the United States and in international transport of dangerous goods by air and by sea. By 2007, the UN number will be required to be shown on a shipping document before the shipping name. The amendments also include changes to Part 5, Means of Containment, as a result of updating the safety standards.

Alternatives

The TDG program is committed to the principles in the UN Recommendations, which contribute to world-wide harmonization in the transportation of dangerous goods. The TDG Regulations also maintain harmonization with international programmes that are also committed to the principles in the UN Recommendations while providing the flexibility required for all specific conditions found in Canada. The amendments update references in the TDG Regulations to the recent edition of the IMDG Code and to the recent Supplement to the ICAO Technical Instructions.

The standards committee responsible for the manufacture, selection and use of cylinders, spheres, tubes, and other containers for the transport of Class 2 dangerous goods, has representation from a spectrum of manufacturers, users, transporters and regulatory authorities. The committee considered safety issues, cost and practical alternatives, including different time periods for phasing-in the requirements.

The committee is aware of the north-south movement of dangerous goods and the need for compatibility with the U.S. Regulations. The establishment of divergent Canadian requirements could hinder the free flow of dangerous goods into and out of Canada and place restrictions on the Canadian industry.

These amendments enhance the functioning of the transportation of dangerous goods regulatory program. They reflect what has been considered to be the best alternative based on safety and economic grounds. Consequently, no alternative was considered.

Benefits and costs

The amendments align the TDG Regulations with the recent edition of the IMDG Code and the Supplement to the ICAO Technical Instructions that facilitates the international and trans-border movement of dangerous goods. There are minor costs associated with these amendments and the corresponding requirement for re-training. For example, the change in marking of means of containment for limited quantities in the IMDG Code is estimated to result in a minor cost increase. On the other hand, the relaxation in the limited quantity amounts will allow more

réipients pour vrac (GRV), des grands emballages, des citernes mobiles, des véhicules-citernes routiers, des conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM) et épreuves qu'ils doivent subir, afin d'inclure de nouvelles dispositions pour les contenants de gaz à plusieurs éléments, sur l'assouplissement des quantités limitées et sur la révision des instructions d'emballage 200. Par exemple, les quantités limitées pour les peintures et les matières apparentées aux peintures sont passées de un litre à cinq litres.

Le Supplément aux Instructions techniques de l'OACI, édition 2003-2004, vient généralement compléter ou expliquer plus en détails les renseignements fournis dans les Instructions techniques de l'OACI. Les modifications sont plutôt d'ordre administratif.

Le paragraphe 3.5(7) est ajouté au règlement TMD, ce qui permet d'inscrire le numéro UN avant l'appellation réglementaire dans la description des marchandises dangereuses dans le document d'expédition. Cette pratique est permise par le règlement des États-Unis et par les règlements internationaux pour le transport maritime et aérien. Dès 2007, il sera obligatoire d'inscrire le numéro UN avant l'appellation réglementaire. Des modifications ont aussi été apportées à la partie 5, Conteneurs, à la suite de la mise à jour des normes de sécurité.

Solutions envisagées

Le programme de réglementation des marchandises dangereuses s'est engagé à suivre les principes contenus dans les Recommandations de l'ONU qui contribuent à harmoniser à l'échelle mondiale le transport des marchandises dangereuses. Le règlement TMD maintient aussi l'harmonisation avec les programmes internationaux existants, eux-mêmes basés sur les principes des Recommandations de l'ONU, tout en fournissant la flexibilité nécessaire pour satisfaire à toutes les conditions spécifiques exigées au Canada. Les modifications mettent à jour les renvois dans le règlement TMD aux versions les plus récentes du Code IMDG et du Supplément aux Instructions techniques de l'OACI.

Le comité responsable de la norme sur la fabrication, la sélection et l'utilisation de bouteilles, tubes et autres récipients utilisés pour le transport de marchandises dangereuses de classe 2 regroupe plusieurs fabricants, utilisateurs, transporteurs et organismes de réglementation. Le comité a pris en considération la sécurité et les coûts et a envisagé des solutions pratiques, tout en tenant compte des différents délais pour la mise en application progressive des exigences.

Le comité est conscient des déplacements nord-sud des marchandises dangereuses et de la nécessité d'assurer la compatibilité avec les règlements américains. L'élaboration d'exigences canadiennes divergentes pourrait nuire à la libre circulation des marchandises dangereuses à l'intérieur et à l'extérieur du Canada et imposer des restrictions à l'industrie canadienne.

Les modifications soulignent la bonne marche du programme de réglementation sur le transport des marchandises dangereuses. Elles reflètent ce qui a été jugé être la meilleure solution compte tenu de la sécurité et de l'économie. Aucune autre solution n'a donc été envisagée.

Avantages et coûts

Les modifications harmonisent le règlement TMD avec les versions les plus récentes du Code IMDG et du Supplément aux Instructions techniques de l'OACI qui facilitent les mouvements internationaux et transfrontaliers des marchandises dangereuses. Les coûts associés aux modifications et à la formation requise seront minimes. Par exemple, la modification sur le marquage des contenants pour les quantités limitées dans le Code IMDG ne devrait entraîner qu'une augmentation de coût mineure, et l'assouplissement des quantités limitées devrait permettre le

dangerous goods to be moved with less regulatory requirements attached. While minor in nature and consequence, these changes enhance the functioning of the transportation of dangerous goods regulatory program.

Audits of facilities, who refurbish, requalify, etc., cylinders in accordance with CSA B339 found employees lacked the necessary training and/or experience to assure that the cylinders complied with the standard. Training guidelines and/or experience that would be required are under development.

Consultation

The amendments have benefited from discussions and consultations with the Canadian and international air and marine transport communities, the Transportation of Dangerous Goods General Policy Advisory Council and the Federal-Provincial/Territorial TDG Task Force, and following the posting on the Transport Canada Web site of the latest draft. These amendments reflect the concerns raised and the alternatives discussed and adopted.

In addition, the TDG Directorate participates in the development of consensus standards relating to the manufacture, selection and use of means of containment for the transportation of dangerous goods. The safety standards have been prepared and published under the direction of the Canadian Standards Association (CSA), and have been incorporated by reference into the TDG Regulations. The committee developing these standards comprises the spectrum of businesses that, for example, manufacture, use, test or inspect gas containers. These amendments reflect the safety concerns raised, cost and alternatives discussed and adopted by this committee. The consensus process in standards development is, by its nature, one of consultation.

Strategic environmental assessment

In accordance with the 1999 Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals, and the Transport Canada Policy Statement on Strategic Environmental Assessment, a strategic environmental assessment (SEA) of the amendments was conducted, in the form of a Preliminary Scan. The SEA concluded that the amendments are not likely to have important environmental implications.

Compliance and enforcement

Compliance with the TDG Act, 1992, and the TDG Regulations is accomplished through the existing inspection network in Canada. The network includes both federal and provincial inspection forces who inspect all modes of transport and all consignors of dangerous goods. These inspectors ensure that the various safety standards and requirements of the TDG Act, 1992, and the TDG Regulations are complied with.

Contacts

For further information on the Regulatory Impact Analysis Statement, please contact Mr. Kim O'Grady, Chief, Evaluation Division, Transport of Dangerous Goods Directorate, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 9th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 990-1145 (telephone), ogradyk@tc.gc.ca (electronic mail).

For further information on the amendments, please contact Ms. Linda Hume-Sastre, Director, Legislation and Regulations Branch, Transport of Dangerous Goods Directorate, Department

transport d'une gamme importante de marchandises dangereuses sans augmenter les exigences réglementaires. Même si les modifications ont des conséquences mineures, elles améliorent le fonctionnement du programme de réglementation des marchandises dangereuses.

Des vérifications réalisées dans des installations qui effectuent entre autres la réfection et la requalification des bouteilles conformément à la norme CSA B339 ont permis de constater que les employés n'avaient ni la formation ni l'expérience nécessaires pour s'assurer que les bouteilles sont conformes à la norme. Des directives relatives à la formation et à l'expérience requises sont en cours d'élaboration.

Consultations

Les modifications ont fait l'objet de discussions et de consultations dans le cadre de rencontres avec des représentants canadiens et internationaux du domaine du transport aérien et maritime et de réunions du Comité consultatif sur les politiques générales relatives au transport des marchandises dangereuses et du Groupe de travail fédéral-provincial/territorial sur le TMD ainsi qu'à la suite de l'affichage de la dernière version sur le site Web de Transports Canada. Les modifications tiennent compte des préoccupations soulevées et des solutions discutées et adoptées.

De plus, la Direction générale du TMD participe au développement de normes consensuelles portant sur la fabrication, la sélection et l'utilisation de contenants pour le transport de marchandises dangereuses. Ces normes ont été préparées et publiées sous la direction de l'Association canadienne de normalisation (CSA) et elles ont été incorporées par renvoi au règlement TMD. Le comité responsable de l'élaboration de ces normes regroupe des représentants de plusieurs entreprises, notamment celles qui fabriquent, utilisent, mettent à l'essai ou inspectent des récipients de gaz. Les modifications reflètent les préoccupations soulevées relatives à la sécurité, les coûts et les solutions qui ont été discutées et adoptées par ce comité. La politique consensuelle de développement des normes implique, par sa nature même, un processus de consultation.

Évaluation environnementale stratégique

Suivant la directive de 1999 du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes, ainsi que l'énoncé de principes de Transports Canada sur l'évaluation environnementale stratégique, une exploration préliminaire a été menée. La conclusion de l'évaluation est que les modifications n'auront pas de conséquences importantes sur l'environnement.

Respect et exécution

La conformité à la Loi de 1992 et au règlement TMD est vérifiée par le réseau canadien d'inspection. Ce réseau se compose d'inspecteurs fédéraux et provinciaux qui inspectent tous les modes de transport et tous les expéditeurs de marchandises dangereuses. Ces inspecteurs vérifient le respect de toutes les normes de sécurité et de toutes les exigences de la Loi de 1992 et du règlement TMD.

Personnes-ressources

Pour en savoir plus sur le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, il faut s'adresser à Monsieur Kim O'Grady, Chef, Division de l'évaluation, Direction générale du transport des marchandises dangereuses, Ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 9^e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 990-1145 (téléphone), ogradyk@tc.gc.ca (courriel).

Pour en savoir plus sur les modifications, il faut s'adresser à Madame Linda Hume-Sastre, Directrice, Législation et règlements, Direction générale du transport des marchandises

of Transport, Place de Ville, Tower C, 9th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 998-0517 (telephone), (613) 993-5925 (facsimile), humel@tc.gc.ca (electronic mail).

dangereuses, Ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 9^e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 998-0517 (téléphone), (613) 993-5925 (télécopieur), humel@tc.gc.ca (courriel).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 30(1) of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*^a, that the Governor in Council, pursuant to section 27 of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to the Minister of Transport within 75 days after the date of publication of this notice. All representations must be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be sent to Linda Hume-Sastre, Director, Legislation and Regulations Branch, Transport of Dangerous Goods Directorate, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 9th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (Tel.: (613) 998-0517; fax: (613) 993-5925; e-mail: humel@tc.gc.ca).

Ottawa, November 15, 2004

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 30(1) de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*^a, que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 27 de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 75 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 Linda Hume-Sastre, directeur, Direction de la législation et règlements, Direction générale du transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 9^e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : (613) 998-0517; téléc. : (613) 993-5925; courriel : humel@tc.gc.ca).

Ottawa, le 15 novembre 2004

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

REGULATIONS AMENDING THE TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The portion of items 15, 16, 24 and 34 of the table to paragraph 1.3(2)(f) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*¹ in column 2 is replaced by the following:

Item	Column 1 Short Form	Column 2 Safety Standard or Safety Requirement
15 (16)	CSA B339	National Standard of Canada CAN/CSA B339-02, "Cylinders, Spheres and Tubes for the Transportation of Dangerous Goods", October 2002, as amended in November 2003, published by the Canadian Standards Association (CSA)
16 (17)	CSA B340	National Standard of Canada CAN/CSA B340-02, "Selection and Use of Cylinders, Spheres, Tubes, and Other Containers for the Transportation of Dangerous Goods, Class 2", October 2002, as amended in January 2004, published by the Canadian Standards Association (CSA)
24 (15)	IMDG Code	Volumes 1 and 2 of the "International Maritime Dangerous Goods Code", 2002 Edition, including Amendment 31-02, published by the International Maritime Organization (IMO)
34 (35)	Supplement to the ICAO Technical Instructions	Supplement to the "Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air", 2003-2004 Edition, published by the International Civil Aviation Organization (ICAO)

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

MODIFICATIONS

1. Le passage des articles 15 à 17 et 35 du tableau de l'alinéa 1.3(2)(f) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*¹ figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 1 Forme abrégée	Colonne 2 Norme de sécurité ou règle de sécurité
15 (24)	Code IMDG	Volumes 1 et 2 du « Code maritime international des marchandises dangereuses », édition de 2002, y compris l'Amendement 31-02, publié par l'Organisation maritime internationale (OMI)
16 (15)	CSA B339	Norme nationale du Canada CAN/CSA B339-02, « Bouteilles et tubes utilisés pour le transport des marchandises dangereuses », juin 2003, modifiée en novembre 2003, et publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA)
17 (16)	CSA B340	Norme nationale du Canada CAN/CSA B340-02, « Sélection et utilisation de bouteilles, tubes et autres récipients utilisés pour le transport des marchandises dangereuses, classe 2 », juin 2003, modifiée en janvier 2004, et publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA)
35 (34)	Supplément aux Instructions techniques de l'OACI	Supplément aux « Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses », édition de 2003-2004, publié par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

^a S.C. 1992, c. 34

¹ SOR/2001-286

^a L.C. 1992, ch. 34

¹ DORS/2001-286

2. The definitions “IMDG Code” and “Supplement to the ICAO Technical Instructions” in section 1.4 of the Regulations are replaced by the following:

IMDG Code	means Volumes 1 and 2 of the “International Maritime Dangerous Goods Code”, 2002 Edition, including Amendment 31-02, published by the International Maritime Organization (IMO). (Code IMDG)
Supplement to the ICAO Technical Instructions	means the Supplement to the “Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air”, 2003-2004 Edition, published by the International Civil Aviation Organization (ICAO). (Supplément aux Instructions techniques de l’OACI)

3. Section 3.5 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (6):

- (7) Despite subparagraph (1)(c)(v), the UN number required in the description of each of the dangerous goods may be included in the shipping document before the shipping name.

For example, UN1203, GASOLINE, Class 3, PG II

4. (1) Subparagraph 5.10(1)(a)(i) of the Regulations is replaced by the following:

- (i) CSA B340, except clauses 4.1.1.1, 5.1.3(a)(ii) and 5.1.4(a),

(2) Subparagraph 5.10(1)(b)(i) of the Regulations is replaced by the following:

- (i) CSA B340, except clauses 4.1.1.1, 5.1.3(a)(ii) and 5.1.4(a),

(3) Paragraph 5.10(1)(c) of the Regulations is replaced by the following:

- (c) for transport by aircraft, CSA B340, except clauses 4.1.1.1, 5.1.3(a)(ii) and 5.1.4(a);

(4) Subparagraph 5.10(1)(d)(i) of the Regulations is replaced by the following:

- (i) CSA B340, except clauses 4.1.1.1, 5.1.3(a)(ii) and 5.1.4(a),

(5) Subsection 5.10(4) of the Regulations is replaced by the following:

- (4) An inspector referred to in CSA B339 who prepares a certificate of compliance and test report that is referred to in clause 4.18 of that standard must give a copy of the report to the manufacturer of the means of containment. The inspector and the manufacturer must each keep a copy of the report for 3 years for a means of containment that is a specification TC-39M cylinder and for 15 years for all other means of containment.

(6) Subsection 5.10(6) of the Regulations is repealed.

COMING INTO FORCE

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

[47-1-o]

2. Les définitions de « Code IMDG » et « Supplément aux Instructions techniques de l’OACI », à l’article 1.4 du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

Code IMDG	Volumes 1 et 2 du « Code maritime international des marchandises dangereuses », édition de 2002, y compris l’Amendement 31-02, publié par l’Organisation maritime internationale (OMI). (IMDG Code)
Supplément aux Instructions techniques de l’OACI	Supplément aux « Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses », édition de 2003-2004, publié par l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI). (Supplement to the ICAO Technical Instructions)

3. L’article 3.5 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (6), de ce qui suit :

- (7) Malgré le sous-alinéa (1)c)(v), le numéro UN exigé dans la description de chaque marchandise dangereuse peut figurer dans le document d’expédition avant l’appellation réglementaire.

Par exemple :

UN1203, ESSENCE POUR MOTEURS D’AUTOMOBILES, Classe 3, GE II

4. (1) Le sous-alinéa 5.10(1)(a)(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (i) la norme CSA B340, à l’exception des clauses 4.1.1.1, 5.1.3(a)(ii) et 5.1.4(a),

(2) Le sous-alinéa 5.10(1)(b)(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (i) la norme CSA B340, à l’exception des clauses 4.1.1.1, 5.1.3(a)(ii) et 5.1.4(a),

(3) L’alinéa 5.10(1)(c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- c) pour le transport par aéronef, la norme CSA B340, à l’exception des clauses 4.1.1.1, 5.1.3(a)(ii) et 5.1.4(a);

(4) Le sous-alinéa 5.10(1)(d)(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (i) la norme CSA B340, à l’exception des clauses 4.1.1.1, 5.1.3(a)(ii) et 5.1.4(a),

(5) Le paragraphe 5.10(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (4) L’inspecteur visé à la norme CSA B339 qui établit un certificat de conformité et procès-verbal des essais et épreuves qui est mentionné à l’article 4.18 de cette norme remet une copie du procès-verbal au fabricant du contenant. L’inspecteur et le fabricant en conservent chacun une copie pendant 3 ans lorsqu’il s’agit d’un contenant qui est une bouteille à gaz conforme à la spécification TC-39M et pendant 15 ans dans le cas de tous les autres contenants.

(6) Le paragraphe 5.10(6) du même règlement est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[47-1-o]

Traffic on the Land Side of Airports Regulations*Statutory authority**Government Property Traffic Act and Aeronautics Act**Sponsoring department*

Department of Transport

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

The *Traffic on the Land Side of Airports Regulations* (TLSARs) are to be made pursuant to the *Government Property Traffic Act* (GPTA) and the *Aeronautics Act*. The proposed TLSARs are intended to serve as stand-alone regulations respecting the movement of vehicles, pedestrians and wheelchairs and other similar devices, the parking of vehicles, littering and the control of animals on the land side of airports owned by the federal government. The land side (also referred to as the ground side) is that area of an airport not intended to be used for activities related to aircraft operations (e.g. roads, parking areas, sidewalks).

At this time, the above-noted matters on both the land side and air side (i.e. area for activities related to aircraft operations) of an airport are addressed in the *Airport Traffic Regulations* (ATRs) made pursuant to the GPTA. The GPTA authorizes the Governor in Council to make regulations “for the control of traffic on any lands belonging to or occupied by Her Majesty in right of Canada.” In their current form, the ATRs are not structured to address the situation where operational responsibility for a federally owned airport belongs to a third party lessee.

As part of the National Airports Policy (1994), the federal government has granted long-term leases for 24 of its airports (23 to not-for-profit airport authorities, plus the airport in Kelowna which was leased to the local municipality). As a condition of the Agreement to Transfer between Transport Canada and the airport authorities, the Department committed to amend the ATRs to reflect the new circumstances of the transferred airports, namely that the person to be granted certain powers in respect of a transferred airport would be the airport authority rather than the Minister of Transport (the Minister).

Transport Canada is undertaking two separate initiatives to bring the ATRs into line with the new operating and regulatory environment. The first initiative is to carve the land side out of the existing ATRs and to establish stand-alone regulations (TLSARs) dealing with traffic and related matters on the land side of federally owned airports. The second initiative is to incorporate regulations of the air side, currently addressed in the ATRs, into the *Canadian Aviation Regulations*. This Regulatory Impact Analysis Statement refers to the first initiative. The second initiative is

Règlement sur la circulation du côté ville des aéroports*Fondement législatif**Loi relative à la circulation sur les terrains de l'État et Loi sur l'aéronautique**Ministère responsable*

Ministère des Transports

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

Le *Règlement sur la circulation du côté ville des aéroports* (RCCVA) est proposé en vertu de la *Loi relative à la circulation sur les terrains de l'État* (LCTE) et de la *Loi sur l'aéronautique*. Le RCCVA proposé se veut un règlement autonome portant sur les déplacements des véhicules, des piétons et des personnes utilisant un fauteuil roulant ou un autre appareil similaire, le stationnement des véhicules, les ordures et le contrôle des animaux du côté ville des aéroports dont le gouvernement fédéral est le propriétaire. Le côté ville est l'aire située sur les terrains d'un aéroport qui n'est pas destinée aux activités liées à l'utilisation des aéronefs (par exemple, routes, aires de stationnement, trottoirs).

À l'heure actuelle, les questions susmentionnées, tant pour le côté ville que pour le côté piste (c'est-à-dire, aire destinée aux activités liées à l'utilisation des aéronefs) d'un aéroport sont traitées dans le *Règlement sur la circulation aux aéroports* (RCA) pris en vertu de la LCTE. En vertu de la LCTE, le gouverneur en conseil peut, par règlement, « régir la circulation sur les terrains appartenant à Sa Majesté du chef du Canada ou occupés par elle ». Dans sa version actuelle, le RCA ne prévoit pas la situation où la responsabilité opérationnelle d'un aéroport de propriété fédérale est assumée par une tierce partie qui en est le locataire.

Dans le cadre de la Politique nationale des aéroports (1994), le gouvernement fédéral a conclu des baux à long terme avec 24 de ses aéroports (23 avec des administrations aéroportuaires à but non lucratif, plus l'aéroport de Kelowna qui a été loué à la municipalité locale). Comme condition de la convention de cession entre Transports Canada et les administrations aéroportuaires, le Ministère s'est engagé à modifier le RCA afin de refléter les nouvelles circonstances touchant les aéroports cédés, à savoir que la personne qui se voit accorder certains pouvoirs par rapport à un aéroport cédé serait l'administration aéroportuaire plutôt que le ministre des Transports (le ministre).

Transports Canada entreprend deux initiatives distinctes afin de rendre le RCA conforme au nouvel environnement opérationnel et réglementaire. La première initiative consiste à extraire les dispositions touchant le côté ville du RCA actuel et à établir un règlement autonome (RCCVA) portant sur la circulation et les questions connexes du côté ville des aéroports de propriété fédérale. La seconde initiative vise à incorporer la réglementation du côté piste, qui relève actuellement du RCA, dans le *Règlement de l'aviation canadien*. Ce Résumé de l'étude d'impact de la

proceeding as part of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) consultation process. When both initiatives are completed, the ATRs will be repealed.

The proposed TLSARs would be applicable to the 24 leased airports and to 19 airports which are still owned by the federal government and operated by, or on behalf of, the Minister. The airports in these two categories are listed in schedules to the Regulations.

In order to move regulatory requirements applicable to the land side of an airport out of the ATRs, the proposed TLSARs would include a consequential amendment to the ATRs to limit the application of the latter Regulations to those parts of an airport not covered by the new Regulations. Provisions in the ATRs relating to the land side of an airport would be streamlined and modernized in the proposed TLSARs.

Provisions relating to smoking on the land side have not been transferred from the ATRs to the proposed new Regulations, because such matters are now addressed through the *Non-smokers Health Act*.

In addition to the authority, which already exists in the ATRs, to remove and store vehicles parked in contravention of the Regulations, the proposed TLSARs would permit an airport operator to remove and store a vehicle in respect of which notice has been given prohibiting it from entering or being parked on airport property. This broadened application of vehicle removal and storage authority would affect only a small number of individuals, who should not even be on airport property pursuant to provincial trespassing to property legislation. This measure is considered necessary, because certain individuals in receipt of trespassing notices (as a result of their operation of unlicensed taxi and limousine services at the airport) have been known to return to an airport and continue to engage in the activities that led to the issuance of the notices. Such activities might present safety risks to the travelling public, as they may not be regulated by any jurisdiction and may be undertaken without proper insurance.

The proposed TLSARs would also include several amendments to the ATRs. The proposed amendments to sections 2 and 3 of those regulations make it clear that the ATRs will continue to apply to those parts of an airport to which the TLSARs do not. The proposed amendments to the French texts of subsections 40(1) and (4) address concerns raised by the Standing Joint Committee of Regulations, as do the two amendments to the offences section of the ATRs. The latter two proposed amendments address inconsistencies between the ATRs and the *Contraventions Regulations* in respect of certain fines.

Enactment of the proposed TLSARs would necessitate concurrent amendments to two other regulations. Section 3 of the *Government Property Traffic Regulations* (GPTRs) would have to be amended to ensure that property to which the proposed TLSARs would be applicable would not fall within the scope of the former regulations. Property to which the ATRs apply are currently exempt from provisions of the GPTRs. The *Contraventions Regulations* would have to be amended to set out the fines for offences under the proposed TLSARs (see heading "Compliance and Enforcement").

The proposed TLSARs would become effective on the day on which they are registered.

Alternatives

The status quo is not feasible, because the ATRs do not reflect the current airport operating environment. The ATRs were made

réglementation porte sur la première initiative. La seconde a été soumise au processus de consultation du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Lorsque les deux initiatives seront terminées, le RCA sera abrogé.

Le RCCVA proposé s'appliquerait aux 24 aéroports loués et aux 19 aéroports qui sont toujours la propriété du gouvernement fédéral et dont l'exploitation est assurée par le ministre ou en son nom. Les aéroports de ces deux catégories sont énumérés aux annexes du Règlement.

Pour qu'il soit possible d'extraire du RCA les exigences réglementaires applicables au côté ville d'un aéroport, le RCCVA proposé comporterait une modification corrélative au RCA visant à limiter l'application du RCA aux parties d'un aéroport qui ne sont pas visées par le nouveau règlement. Les dispositions du RCA qui se rapportent au côté ville d'un aéroport seraient rationalisées et modernisées dans le RCCVA proposé.

Les dispositions sur l'interdiction de fumer du côté ville n'ont pas été transférées du RCA au nouveau règlement proposé, car ces questions relèvent maintenant de la *Loi sur la santé des non-fumeurs*.

En plus du pouvoir de déplacer et d'entreposer un véhicule stationné en contravention des dispositions du Règlement, qui existe déjà dans le RCA, le RCCVA proposé permettrait à l'exploitant d'un aéroport de déplacer et d'entreposer un véhicule qui est interdit par avis d'accéder aux terrains de l'aéroport ou d'être stationné sur ceux-ci. Cet élargissement de la portée du pouvoir de déplacer et d'entreposer un véhicule n'aurait d'impact que sur un petit nombre de personnes, qui ne devraient même pas se trouver sur les terrains de l'aéroport en vertu des lois provinciales sur la violation de propriété. Cette mesure est jugée nécessaire parce que certaines personnes qui ont déjà reçu un avis d'intrusion (en raison de l'exploitation sans permis de services de taxi ou de limousine à l'aéroport) reviennent à l'aéroport y poursuivre les activités visées par cet avis. De telles activités pourraient représenter des risques pour la sécurité du public voyageur, car il se peut qu'elles ne soient pas réglementées par une autorité et qu'elles soient exercées sans une assurance adéquate.

Le RCCVA proposé comporterait aussi plusieurs modifications au RCA. Les modifications proposées aux articles 2 et 3 de ce règlement indiquent clairement que le RCA continuera de s'appliquer aux parties d'un aéroport auxquelles le RCCVA proposé ne s'applique pas. Les modifications proposées à la version française des paragraphes 40(1) et (4) répondent aux préoccupations du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation, de même que les deux modifications proposées à la partie du RCA portant sur les infractions. Ces deux dernières modifications proposées viennent corriger les incohérences entre le RCA et le *Règlement sur les contraventions* en ce qui a trait à certaines amendes.

L'adoption du RCCVA proposé nécessiterait des modifications corrélatives à deux autres règlements. L'article 3 du *Règlement relatif à la circulation sur les terrains du gouvernement* (RCTG) devrait être modifié afin de garantir que les terrains qui seraient visés par le RCCVA proposé ne relèveraient pas du RCTG. Les terrains auxquels s'applique le RCA ne sont pas assujettis actuellement aux dispositions du RCTG. Par ailleurs, le *Règlement sur les contraventions* devrait être modifié afin d'établir les amendes pour les infractions qui relèvent du RCCVA proposé (voir la rubrique « Respect et exécution »).

Le RCCVA proposé entrerait en vigueur à la date de son enregistrement.

Solutions envisagées

Le statu quo n'est pas envisagé parce que le RCA ne reflète pas le cadre actuel de l'exploitation des aéroports. Lorsque le RCA a

at a time when virtually all of the commercial airports in Canada were owned or operated by Transport Canada.

The option of merely amending the ATRs schedules does not accomplish the desired result because, in the case of the airports leased by Transport Canada, the ATRs do not provide authority to the airport operator to erect signs or designate their own employees and contractors as enforcement officers. The federal government has made a contractual agreement with airport authorities to amend the ATRs to provide such authority.

Benefits and costs

The benefits of regulations respecting traffic and other matters on the land side of an airport come in the form of increased safety and efficiency in the operation of that part of the airport. These benefits are realized by persons who use the land side of a federally owned airport (travellers, visitors to the airport including well-wishers and greeters, airport employees, and persons doing business on the airport). Costs are incurred in the enforcement of the Regulations.

There are no material incremental benefits or costs associated with the transfer of existing regulatory requirements from an out-of-date instrument (ATRs) into a new instrument, with the necessary modifications to reflect the current operating and regulatory environment. The introduction of authority to remove and store a vehicle in respect of which notice has been given prohibiting it from entering or being parked on airport property would involve incremental costs, but only to a few persons, all of whom would already be acting in contravention of provincial trespassing legislation. To the extent that such an authority contributes to the safety of the travelling public (by controlling unlicensed and inadequately insured taxi and limousine operations on an airport), it has the potential to generate incremental benefits.

A strategic environmental assessment (SEA) of this proposal was conducted, in the form of a Preliminary Scan. The SEA concluded that the proposal is not likely to have important environmental implications.

Consultation

On June 25, 2002, a briefing was provided to the CARAC Working Group on Airside Access and Vehicle Control Planning, to give notice of Transport Canada's intention to establish new regulations respecting traffic on the land side of federally owned airports. Representatives of a number of airport authorities and airport associations were in attendance at the referenced briefing.

In the summer of 2003, Transport Canada invited the independent operators of federally owned airports to provide comments on a draft of the proposed Regulations. Written and verbal responses were received from 17 of the 22 airport operators. Respondents were favourable to the intent and general direction of the proposed Regulations. Suggestions were made with respect to possible additions to the proposed Regulations and areas for clarification. Transport Canada reviewed all of the comments, which led to a number of amendments in the proposed Regulations.

Compliance and enforcement

The following parties are designated in the proposed TLSARs as enforcement officers: members of the Royal Canadian Mounted Police (RCMP); members of relevant provincial and municipal

été pris, Transports Canada était le propriétaire et l'exploitant de presque tous les aéroports commerciaux du Canada.

Le fait de simplement modifier les annexes du RCA ne permettrait pas d'obtenir le résultat souhaité parce que, dans le cas des aéroports loués par Transports Canada, le RCA ne confère pas à l'exploitant de l'aéroport le pouvoir d'installer des panneaux de signalisation ou de désigner ses propres employés et entrepreneurs comme agents d'exécution. Le gouvernement fédéral a conclu une entente contractuelle avec les administrations aéroportuaires afin de modifier le RCA pour leur accorder un tel pouvoir.

Avantages et coûts

Les avantages d'un règlement sur la circulation et autres questions connexes du côté ville d'un aéroport s'expriment en termes de sécurité et d'efficacité accrues dans l'exploitation de cette zone de l'aéroport. Ces avantages touchent les personnes qui utilisent le côté ville d'un aéroport de propriété fédérale (voyageurs, visiteurs à l'aéroport, y compris les accompagnateurs et le public d'accueil, les employés de l'aéroport et les personnes qui y exercent des activités). Les coûts engagés sont reliés à l'exécution du Règlement.

Aucun avantage ou coût matériel additionnel n'est associé au transfert d'exigences réglementaires actuelles d'un instrument désuet (RCA) à un nouvel instrument, avec les modifications nécessaires pour refléter l'environnement opérationnel et réglementaire actuel. L'établissement du pouvoir de déplacer et d'entreposer des véhicules qui sont interdits par avis d'accéder aux terrains de l'aéroport ou d'être stationnés sur ceux-ci impliquerait des coûts additionnels, mais seulement pour quelques personnes, qui seraient en contravention de la législation provinciale sur la violation de propriété. Dans la mesure où un tel pouvoir contribue à la sécurité du public voyageur, en permettant le contrôle des services de taxi et de limousine sans permis et sans assurance adéquate à l'aéroport, des avantages additionnels peuvent en découler.

Une évaluation environnementale stratégique (EES) de cette proposition a été réalisée, sous la forme d'une exploration préliminaire. L'EES a permis de conclure que la proposition ne risque pas d'entraîner d'incidence environnementale importante.

Consultations

Le 25 juin 2002, une séance d'information a été donnée au Groupe de travail du CCRAC sur la planification de l'accès et du contrôle des véhicules côté piste, afin de l'aviser de l'intention de Transports Canada d'établir un nouveau règlement sur la circulation du côté ville des aéroports de propriété fédérale. Les représentants d'un bon nombre d'administrations aéroportuaires et d'associations aéroportuaires ont participé à cette séance d'information.

À l'été 2003, Transports Canada a invité les exploitants indépendants des aéroports de propriété fédérale à fournir leurs commentaires sur une ébauche du règlement proposé. Dix-sept des vingt-deux exploitants d'aéroports ont fourni des réponses par écrit et oralement. Ces répondants étaient d'accord avec l'intention et l'orientation générale du règlement proposé. Des suggestions ont été faites au sujet d'ajouts possibles au règlement proposé et à l'égard de certains éléments qui pourraient être éclaircis. Après avoir étudié tous les commentaires, Transports Canada a apporté un certain nombre de modifications au règlement proposé.

Respect et exécution

Les parties suivantes sont désignées dans le RCCVA proposé à titre d'agents d'exécution : les membres de la Gendarmerie royale du Canada (GRC); les membres des forces policières provinciales

police forces (including municipal by-law enforcement officers); and employees, agents and contractors assigned to enforcement duties by an airport operator.

The proposed TLSARs are intended to be enforced by means of the *Contraventions Act*. Pursuant to that Act, offences would be designated as contraventions by the Governor in Council in the *Contraventions Regulations*, which allow prosecutions to be handled according to the procedures of the appropriate provincial court.

A fine is the principal form of penalty provided for by the proposed TLSARs. Upon summary conviction, a person who contravenes a provision of the new Regulations would be liable to a fine not exceeding \$500. Opportunities would exist for persons to make a voluntary payment in lieu of appearing in court. The amount of a voluntary payment would be specified on the document completed by an enforcement officer in accordance with the fine specified in the proposed TLSARs or the laws of the province where the contravention took place to notify a person of an alleged contravention committed by that person.

Imprisonment for a term not to exceed six months would be available as a penalty either in substitution for, or in addition to, a fine. Should a person be convicted of operating a vehicle in contravention of a provision of the new Regulations, a court or judge would be able to, in addition to any other penalty, make an order to prohibit that person from driving, for up to one year, on the airport where the contravention occurred.

Contact

Mr. George Phemister, Director, ANS Transfer, Transport Canada, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 998-1168 (telephone), (613) 990-3189 (facsimile), phemisg@tc.gc.ca (electronic mail).

et municipales compétentes (y compris les agents d'exécution des règlements municipaux); les employés, mandataires et entrepreneurs affectés à des fonctions liées à l'application du Règlement par l'exploitant de l'aéroport.

L'application du RCCVA proposé relèverait de la *Loi sur les contraventions*. En vertu de cette loi, les infractions seraient qualifiées de contraventions par le gouverneur en conseil dans le *Règlement sur les contraventions*, lequel prévoit que les poursuites seraient traitées suivant les procédures du tribunal provincial compétent.

Le principal type de sanction prévu par le RCCVA proposé est l'amende. Sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une personne qui contrevient à une disposition du nouveau règlement serait passible d'une amende ne dépassant pas 500 \$. Les personnes trouvées coupables auraient la possibilité de procéder au paiement volontaire de l'amende au lieu de comparaître devant le tribunal. Le montant du paiement volontaire serait précisé dans le document rempli par l'agent d'exécution selon l'amende précisée dans le RCCVA proposé ou l'amende prévue par les lois de la province où l'infraction a été commise afin d'aviser la personne des faits qui lui sont reprochés.

Une peine d'emprisonnement d'au plus six mois pourrait être imposée comme sanction en remplacement ou en sus d'une amende. Lorsqu'une personne serait déclarée coupable de conduite d'un véhicule en contravention d'une disposition du nouveau règlement, le tribunal ou le juge qui rend le jugement pourrait, sans préjudice de toute sanction infligée d'autre part, rendre une ordonnance interdisant à cette personne de conduire un véhicule sur les terrains appartenant à l'aéroport où la contravention a eu lieu, pour une durée d'au plus un an.

Personne-ressource

Monsieur George Phemister, Directeur, Cession du SNA, Transports Canada, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 998-1168 (téléphone), (613) 990-3189 (télécopieur), phemisg@tc.gc.ca (courriel).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 2^a of the *Government Property Traffic Act* and section 4.9^b of the *Aeronautics Act*, proposes to make the annexed *Traffic on the Land Side of Airports Regulations*.

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 must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice. Each representation must be in writing and be sent to George Phemister, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5. (Tel.: (613) 998-1168; fax: (613) 990-3189; e-mail: phemisg@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

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 2^a de la *Loi relative à la circulation sur les terrains de l'État* et de l'article 4.9^b de la *Loi sur l'aéronautique*, se propose de prendre le *Règlement sur la circulation du côté ville des aéroports*, 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 à George Phemister, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : (613) 998-1168; téléc. : (613) 990-3189; courriel : phemisg@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

^a S.C. 1992, c. 47, s. 72.1, as enacted by S.C. 1996, c. 7, s. 38

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

^a L.C. 1992, ch. 47, art. 72.1, édicté par L.C. 1996, ch. 7, art. 38

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

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, November 15, 2004

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Ottawa, le 15 novembre 2004

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

TRAFFIC ON THE LAND SIDE OF AIRPORTS REGULATIONS

INTERPRETATION

1. The following definitions apply in these Regulations.

“airport” means an aerodrome in respect of which an airport certificate issued under Subpart 2 of Part III of the *Canadian Aviation Regulations* is in force. (*aéroport*)

“airport operator” means

(a) in the case of an airport set out in Schedule 1, the Minister; and

(b) in the case of an airport set out in Schedule 2, the person or organization that has been issued an airport certificate under section 302.03 of the *Canadian Aviation Regulations* in respect of the airport. (*exploitant de l'aéroport*)

“land side”, in respect of an airport, means an area that is on airport property, that is not intended to be used for activities related to aircraft operations and to which the non-travelling public has access. (*côté ville*)

“Minister” means the Minister of Transport. (*ministre*)

“parking area” means any area on airport property designated by a sign as an area for parking vehicles. (*aire de stationnement*)

“road” means a highway, street or work designed and intended for or used for the circulation of vehicles, excluding a parking area and a sidewalk. (*route*)

“sign” means a sign, device or pavement marking communicating instructions that is erected or placed under the authority of the airport operator. (*panneau de signalisation*)

“vehicle” means

(a) an automobile, over-snow vehicle, truck, commercial passenger vehicle or any self-propelled vehicle or device and includes an air cushion vehicle as defined in section 2 of the *Air Cushion Vehicle Regulations* but does not include a wheelchair or other similar device or an aircraft; and

(b) a bicycle or any cycle, regardless of the number of wheels it may have. (*véhicule*)

APPLICATION

2. These Regulations apply in respect of the land side of an airport set out in Schedule 1 or 2.

GENERAL

3. The parking fine category applicable at an airport set out in column 1 of an item of Schedule 2 to these Regulations is the category set out in column 3 of the item.

RÈGLEMENT SUR LA CIRCULATION DU CÔTÉ VILLE DES AÉROPORTS

DÉFINITIONS

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

« aéroport » Aérodrome à l'égard duquel un certificat d'aéroport délivré en vertu de la sous-partie 2 de la partie III du *Règlement de l'aviation canadien* est en vigueur. (*aéroport*)

« aire de stationnement » Aire située sur les terrains d'un aéroport qui est désignée par un panneau de signalisation comme aire de stationnement de véhicules. (*parking area*)

« côté ville » À l'égard d'un aéroport, aire qui est située sur les terrains de l'aéroport, qui n'est pas destinée aux activités liées à l'utilisation des aéronefs et à laquelle le public non voyageur a accès. (*land side*)

« exploitant de l'aéroport »

a) Dans le cas d'un aéroport figurant à l'annexe 1, le ministre;

b) dans le cas d'un aéroport figurant à l'annexe 2, la personne ou l'organisme auxquels un certificat d'aéroport a été délivré à l'égard de l'aéroport en vertu de l'article 302.03 du *Règlement de l'aviation canadien*. (*airport operator*)

« ministre » Le ministre des Transports. (*Minister*)

« panneau de signalisation » Panneau, dispositif ou marque sur la chaussée qui donnent des instructions et qui sont érigés ou placés sous l'autorité de l'exploitant de l'aéroport. (*sign*)

« route » Autoroute, rue ou ouvrage conçus pour la circulation de véhicules et destinés ou utilisés à cette fin. La présente définition exclut les aires de stationnement et les trottoirs. (*road*)

« véhicule »

a) Automobile, véhicule circulant sur la neige, camion, véhicule commercial de passagers ou tout véhicule ou appareil autopropulsé. La présente définition comprend les aéroglisseurs au sens de l'article 2 du *Règlement sur les aéroglisseurs*, mais exclut les fauteuils roulants ou autres appareils similaires et les aéronefs;

b) bicyclette ou tout cycle, quel qu'en soit le nombre de roues. (*vehicle*)

APPLICATION

2. Le présent règlement s'applique au côté ville d'un aéroport figurant aux annexes 1 ou 2.

DISPOSITION GÉNÉRALE

3. La catégorie d'amendes de stationnement applicable à chaque aéroport figurant à la colonne 1 de l'annexe 2 du présent règlement correspond à la catégorie d'amendes de stationnement figurant à la colonne 3.

PART 1

OPERATION OF VEHICLES —
VEHICLE TRAFFIC AND PARKING

4. (1) An airport operator may, in order to ensure the safety of persons and goods and the efficient operation of the airport, erect or have erected or place or have placed signs

- (a) regulating
 - (i) the rate of speed of vehicles or classes of vehicles, and
 - (ii) the load limit or dimensions for vehicles or classes of vehicles;
- (b) regulating or prohibiting
 - (i) the parking or stopping of vehicles or classes of vehicles, and
 - (ii) the movement of vehicles or classes of vehicles; and
- (c) designating
 - (i) areas for the parking of vehicles or classes of vehicles,
 - (ii) areas for the loading or unloading of vehicles or classes of vehicles, and
 - (iii) roads as one-way roads.

(2) An enforcement officer authorized under section 21 may, for the purpose of ensuring the safety of persons and goods and the efficient operation of the airport, give instructions for directing or controlling traffic.

5. No person shall operate a vehicle at a rate of speed greater than

- (a) the speed specified by the airport operator on a sign; or
- (b) if no speed is specified by the airport operator, 50 km/h.

6. No person shall operate a vehicle unless

- (a) the person holds all licences, permits and certificates required by the laws of the province and the municipality in which the airport is located for the operation of the vehicle in that province and municipality; and
- (b) the vehicle is registered and equipped as required by the laws of the province and the municipality in which the airport is located.

7. (1) Subject to subsection (2), no person shall operate a vehicle elsewhere than on a road or in a parking area.

(2) An airport operator may authorize a person to operate a vehicle elsewhere than on a road or in a parking area, subject to any conditions that are necessary to ensure the safety of persons and goods and the efficient operation of the airport.

8. (1) Subject to subsection (2), the operator of a vehicle shall obey

- (a) any instructions applicable to the vehicle displayed on a sign; and
- (b) any instructions applicable to the vehicle given by an enforcement officer in accordance with subsection 4(2).

(2) In case of conflict between the instructions referred to in paragraphs (1)(a) and (b), the operator of a vehicle shall obey the instructions given by an enforcement officer.

(3) Subject to these Regulations, the operator of a vehicle shall, in respect of the operation of the vehicle, obey the laws of the province and the municipality in which the airport is located.

PARTIE 1

CONDUITE DES VÉHICULES — CIRCULATION
ET STATIONNEMENT DES VÉHICULES

4. (1) L'exploitant de l'aéroport peut, pour assurer la sécurité des personnes et des biens, ainsi que l'exploitation efficiente de l'aéroport, ériger ou faire ériger ou placer ou faire placer des panneaux de signalisation aux fins suivantes :

- a) régler ce qui suit :
 - (i) la vitesse des véhicules ou des catégories de véhicules,
 - (ii) les limites de poids ou les dimensions des véhicules ou des catégories de véhicules;
- b) régler ou interdire ce qui suit :
 - (i) le stationnement ou l'arrêt des véhicules ou des catégories de véhicules,
 - (ii) le déplacement des véhicules ou des catégories de véhicules;
- c) désigner ce qui suit :
 - (i) des aires pour le stationnement des véhicules ou des catégories de véhicules,
 - (ii) des aires de débarcadère pour les véhicules ou des catégories de véhicules,
 - (iii) des routes comme routes à sens unique.

(2) L'agent d'exécution autorisé en vertu de l'article 21 peut, pour assurer la sécurité des personnes et des biens, ainsi que l'exploitation efficiente de l'aéroport, donner des instructions pour diriger ou contrôler la circulation.

5. Il est interdit de conduire un véhicule à une vitesse excédant :

- a) la vitesse précisée par l'exploitant de l'aéroport sur un panneau de signalisation;
- b) 50 km/h, lorsqu'aucune vitesse n'a été précisée par l'exploitant de l'aéroport.

6. Il est interdit à toute personne de conduire un véhicule à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) la personne est titulaire des permis, des licences et des certificats exigés en vertu des lois de la province et de la municipalité où est situé l'aéroport pour conduire le véhicule dans la province et la municipalité;
- b) le véhicule est immatriculé et équipé conformément aux lois de la province et de la municipalité où est situé l'aéroport.

7. (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit de conduire un véhicule ailleurs que sur une route ou dans une aire de stationnement.

(2) L'exploitant de l'aéroport peut autoriser une personne à conduire un véhicule ailleurs que sur une route ou dans une aire de stationnement, sous réserve de toute condition nécessaire pour assurer la sécurité des personnes et des biens, ainsi que l'exploitation efficiente de l'aéroport.

8. (1) Sous réserve du paragraphe (2), toute personne qui conduit un véhicule doit se conformer aux instructions applicables au véhicule :

- a) qui figurent sur un panneau de signalisation;
- b) qui sont données par un agent d'exécution conformément au paragraphe 4(2).

(2) En cas d'incompatibilité entre les instructions prévues aux alinéas (1)a) et b), toute personne qui conduit un véhicule doit se conformer aux instructions données par un agent d'exécution.

(3) Sous réserve du présent règlement, toute personne qui conduit un véhicule doit se conformer, à l'égard de la conduite du véhicule, aux lois de la province et de la municipalité où est situé l'aéroport.

9. (1) No person shall

- (a) park a vehicle outside a parking area; or
- (b) stop a vehicle outside a parking area in order to load or unload persons or goods except where it is permitted by a sign.

(2) No person shall park or stop a vehicle in a manner that obstructs traffic.

(3) Despite subsections (1) and (2), an airport operator may authorize a person to park or stop a vehicle in a place where there is no sign authorizing the parking or stopping of vehicles, subject to any conditions that are necessary to ensure the safety of persons and goods and the efficient operation of the airport.

(4) An airport operator may move and store in a suitable place, at the risk and expense of the vehicle's owner or operator, a vehicle that has been parked or stopped in contravention of this Part or of a notice prohibiting that vehicle from entering or parking on airport property.

10. (1) An airport operator may issue or authorize the issuance of a permit in respect of the parking of a vehicle in a specified parking area and may, in respect of the permit, specify a period of validity and any conditions necessary for the safety of persons and goods and the efficient operation of the airport.

(2) An airport operator may revoke a permit if the permit holder fails to comply with a condition of the permit.

11. No person shall park a vehicle in a parking area reserved for permit holders unless the person holds a permit authorizing them to park in that area and they park the vehicle in accordance with the conditions of the permit.

12. (1) No person shall park a vehicle in a parking area where parking spaces are marked so as to wholly or partially occupy more than one space.

- (2) No person shall park a vehicle in a parking area
 - (a) during the hours within which parking is prohibited in the parking area; or
 - (b) for a period greater than that indicated on a sign or greater than that for which a fee has been paid.

- (3) No person shall park a vehicle in a parking area reserved
 - (a) subject to paragraph (b), for a certain person or a specified class of person or vehicle unless the person is the person or a person of the specified class or is operating a vehicle of the specified class; or
 - (b) for persons with disabilities unless the vehicle is identified by a sign issued by a government agency responsible for such signs as a vehicle used for the transport of a person with a disability and a person with a disability is using the vehicle at the time.

13. The operator of a vehicle shall, at the request of an enforcement officer, produce

9. (1) Il est interdit :

- a) de stationner un véhicule à l'extérieur d'une aire de stationnement;
- b) d'arrêter un véhicule à l'extérieur d'une aire de stationnement pour faire monter ou descendre des personnes ou charger ou décharger des biens, sauf indication contraire d'un panneau de signalisation.

(2) Il est interdit de stationner ou d'arrêter un véhicule de manière à nuire à la circulation.

(3) Malgré les paragraphes (1) et (2), l'exploitant de l'aéroport peut autoriser une personne à stationner ou à arrêter un véhicule à un endroit où il n'y a pas de panneau de signalisation autorisant le stationnement ou l'arrêt, sous réserve de toute condition nécessaire pour assurer la sécurité des personnes et des biens, ainsi que l'exploitation efficiente de l'aéroport.

(4) L'exploitant de l'aéroport peut, aux risques et dépens de son propriétaire ou de la personne qui le conduit, déplacer et entreposer dans un endroit convenable un véhicule qui est stationné ou arrêté en contravention de la présente partie ou d'un avis interdisant à ce véhicule d'accéder aux terrains de l'aéroport ou d'être stationné sur ceux-ci.

10. (1) L'exploitant de l'aéroport peut délivrer un permis de stationnement d'un véhicule dans une aire de stationnement précisée ou en autoriser la délivrance et préciser, à l'égard du permis, une période de validité et toute condition nécessaire pour assurer la sécurité des personnes et des biens, ainsi que l'exploitation efficiente de l'aéroport.

(2) L'exploitant de l'aéroport peut annuler un permis si le titulaire du permis ne se conforme pas aux conditions imposées par le permis.

11. Il est interdit à toute personne de stationner un véhicule dans une aire de stationnement réservée aux titulaires de permis à moins qu'elle ne soit titulaire d'un permis l'autorisant à stationner le véhicule dans cette aire et qu'elle ne le stationne conformément aux conditions imposées par le permis.

12. (1) Il est interdit de stationner un véhicule dans une aire de stationnement de manière à occuper en tout ou en partie plus d'une place où les places de stationnement sont marquées.

- (2) Il est interdit de stationner un véhicule dans une aire de stationnement :
 - a) pendant les heures au cours desquelles le stationnement n'y est pas autorisé;
 - b) pendant une période qui excède la période indiquée par un panneau de signalisation ou la période pour laquelle des droits ont été payés.

(3) Il est interdit à toute personne de stationner un véhicule dans une aire de stationnement réservée sauf dans les cas suivants :

- a) sous réserve de l'alinéa b), lorsque l'aire de stationnement est réservée à une personne ou à une catégorie de personne ou de véhicule précisées, il s'agit de la personne elle-même ou d'une personne qui fait partie de cette catégorie de personne ou qui conduit un véhicule de cette catégorie de véhicule;
- b) lorsque l'aire de stationnement est réservée aux personnes ayant des déficiences, le véhicule est utilisé à ce moment par une personne ayant une déficience et est identifié au moyen d'une vignette délivrée par une autorité gouvernementale chargée des vignettes comme un véhicule servant au transport d'une personne ayant une déficience.

13. Toute personne qui conduit un véhicule doit, sur demande d'un agent d'exécution, présenter les documents suivants :

- (a) any permit issued by the airport operator under this Part;
- (b) any licence or permit authorizing them to operate the vehicle;
- (c) any certificate of registration of the vehicle under the person's control; and
- (d) any other certificate required in respect of the vehicle by the laws of the province and the municipality in which the airport is located.

14. The operator of a vehicle that is involved in an accident shall report the accident as required by the laws of the province and the municipality in which the accident occurred.

PART 2

PEDESTRIANS, ANIMALS AND LITTERING

15. (1) An airport operator may, in order to ensure the safety of persons and goods and the efficient operation of the airport,

- (a) erect or have erected or place or have placed signs
 - (i) regulating or prohibiting the movement of pedestrians and persons using a wheelchair or other similar device,
 - (ii) designating areas for the use of pedestrians and persons using a wheelchair or other similar device,
 - (iii) prohibiting animals from being at large without the prior authorization of the airport operator, and
 - (iv) prohibiting littering; and
- (b) mark any portion of a road for the use of pedestrians and persons using a wheelchair or other similar device.

(2) An enforcement officer authorized under section 21 may, for the purpose of ensuring the safety of persons and goods and the efficient operation of the airport, give instructions for directing or controlling pedestrian traffic and that of persons using a wheelchair or other similar device.

Pedestrians

16. (1) Subject to subsection (2), pedestrians and persons using a wheelchair or other similar device shall obey

- (a) any instructions displayed on a sign; and
- (b) any instructions given by an enforcement officer in accordance with subsection 15(2).

(2) In case of conflict between the instructions referred to in paragraphs (1)(a) and (b), pedestrians and persons using a wheelchair or other similar device shall obey the instructions given by an enforcement officer.

17. Pedestrians and persons using a wheelchair or other similar device shall, to the extent possible,

- (a) where there is a sidewalk or a portion of a road has been marked or an area designated for their use, use the sidewalk or the marked portion of the road or the designated area; or
- (b) where there is no sidewalk and no portion of a road has been marked or area designated for their use, use the shoulder of the road and face oncoming traffic.

- a) tout permis délivré par l'exploitant de l'aéroport en vertu de la présente partie;
- b) toute licence ou tout permis l'autorisant à conduire le véhicule;
- c) tout certificat d'immatriculation du véhicule relevant d'elle;
- d) tout autre certificat exigé à l'égard du véhicule par les lois de la province et de la municipalité où est situé l'aéroport.

14. Toute personne qui conduit un véhicule en cause dans un accident doit signaler l'accident conformément aux lois de la province et de la municipalité où l'accident a eu lieu.

PARTIE 2

PIÉTONS, ANIMAUX ET ORDURES

15. (1) L'exploitant de l'aéroport peut, pour assurer la sécurité des personnes et des biens, ainsi que l'exploitation efficace de l'aéroport :

- a) ériger ou faire ériger ou placer ou faire placer des panneaux de signalisation aux fins suivantes :
 - (i) réglementer ou interdire le déplacement des piétons et des personnes utilisant un fauteuil roulant ou un autre appareil similaire,
 - (ii) désigner des endroits pour l'usage des piétons et des personnes utilisant un fauteuil roulant ou un autre appareil similaire,
 - (iii) interdire de laisser des animaux en liberté sans obtenir au préalable l'autorisation de l'exploitant de l'aéroport,
 - (iv) interdire de jeter des ordures;

b) marquer des parties sur une route pour l'usage des piétons et des personnes utilisant un fauteuil roulant ou un autre appareil similaire.

(2) L'agent d'exécution autorisé en vertu de l'article 21 peut, pour assurer la sécurité des personnes et des biens, ainsi que l'exploitation efficace de l'aéroport, donner des instructions pour diriger ou contrôler la circulation des piétons et des personnes utilisant un fauteuil roulant ou un autre appareil similaire.

Piétons

16. (1) Sous réserve du paragraphe (2), les piétons et les personnes utilisant un fauteuil roulant ou un autre appareil similaire doivent se conformer aux instructions :

- a) qui figurent sur un panneau de signalisation;
- b) qui sont données par un agent d'exécution conformément au paragraphe 15(2).

(2) En cas d'incompatibilité entre les instructions visées aux alinéas (1)a) et b), les piétons et les personnes utilisant un fauteuil roulant ou un autre appareil similaire doivent se conformer aux instructions données par un agent d'exécution.

17. Les piétons et les personnes utilisant un fauteuil roulant ou un autre appareil similaire doivent, dans la mesure du possible, circuler :

- a) sur le trottoir ou sur les parties marquées sur une route ou aux endroits désignés pour leur usage, lorsqu'il y a un trottoir ou des parties marquées sur une route ou des endroits désignés pour leur usage;
- b) sur l'accotement dans le sens contraire de la circulation des véhicules sur une route, lorsqu'il n'y a pas de trottoir ou de parties marquées sur la route ou d'endroits désignés pour leur usage.

18. Where no portion of a road has been marked and no area designated as a pedestrian crossing and no sign prohibits the crossing of the road, pedestrians and persons using a wheelchair or other similar device shall, when crossing that road, yield the right-of-way to vehicles using the road.

Animals

19. (1) No person shall permit an animal to be at large without the prior authorization of the airport operator.

(2) An airport operator may issue an authorization to permit an animal to be at large, subject to any conditions that are necessary to ensure the safety of persons and goods and the efficient operation of the airport.

(3) An airport operator may, at the expense of the owner or the person in charge of an animal found contrary to subsection (1), cause the animal to be driven off the airport property, confined or impounded in accordance with the laws of the province and the municipality in which the airport is located.

Littering

20. No person shall throw, deposit or knowingly leave any form of trash or garbage except in a container provided for that purpose.

PART 3

ENFORCEMENT

Enforcement Officers

21. The following persons are authorized as enforcement officers for the purposes of these Regulations:

- (a) members of the Royal Canadian Mounted Police;
- (b) members of the police force of the province or the municipality in which the airport is located;
- (c) by-law enforcement officers of the municipality in which the airport is located; and
- (d) an airport operator and their agents, contractors and employees assigned to duties related to the enforcement of these Regulations.

Punishment

22. Any person who contravenes a provision of these Regulations is liable on summary conviction to

- (a) a fine in an amount equal to the lesser of
 - (i) the fine prescribed under the highway traffic laws of the province in which the offence was committed, as amended from time to time, and
 - (ii) \$500;
- (b) a term of imprisonment not exceeding six months; or
- (c) the fine and the term of imprisonment referred to in paragraphs (a) and (b).

23. (1) Any person who is alleged to have contravened a provision of these Regulations, other than section 5 or 6, subsection 8(3) or section 14, may register a plea of guilty to the alleged

18. Lorsqu'aucune partie n'a été marquée sur une route, qu'il n'y a aucun endroit désigné comme passage pour piétons et qu'aucun panneau de signalisation n'interdit de traverser la route, les piétons et les personnes utilisant un fauteuil roulant ou un autre appareil similaire traversant la route doivent accorder la priorité aux véhicules utilisant la route.

Animaux

19. (1) Il est interdit de laisser un animal en liberté sans obtenir au préalable l'autorisation de l'exploitant de l'aéroport.

(2) L'exploitant de l'aéroport peut délivrer une autorisation pour permettre de laisser un animal en liberté, sous réserve de toute condition nécessaire pour assurer la sécurité des personnes et des biens, ainsi que l'exploitation efficiente de l'aéroport.

(3) L'exploitant de l'aéroport peut, aux frais du propriétaire ou de la personne responsable de l'animal et conformément aux lois de la province et de la municipalité où est situé l'aéroport, faire chasser des terrains appartenant à l'aéroport, faire détenir ou faire mettre en fourrière tout animal trouvé en liberté en contravention du paragraphe (1).

Ordures

20. Il est interdit de jeter, de déposer ou de sciemment laisser, sous quelque forme que ce soit, des rebuts ou des déchets, sauf dans les poubelles prévues à cette fin.

PARTIE 3

APPLICATION

Agents d'exécution

21. Les personnes suivantes sont autorisées à titre d'agents d'exécution pour l'application du présent règlement :

- a) les membres de la Gendarmerie royale du Canada;
- b) les membres de la force policière de la province ou de la municipalité où est situé l'aéroport;
- c) les agents d'exécution des règlements de la municipalité où est situé l'aéroport;
- d) l'exploitant de l'aéroport et ses mandataires, ses entrepreneurs et ses employés affectés à des fonctions liées à l'application du présent règlement.

Peines

22. Toute personne qui contrevient à une disposition du présent règlement est passible, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire :

- a) soit d'une amende égale au moins élevé des montants suivants :
 - (i) l'amende prévue par les lois sur la circulation routière de la province où l'infraction a été commise, avec ses modifications successives,
 - (ii) 500 \$;
- b) soit d'une peine d'emprisonnement d'au plus six mois;
- c) soit de l'amende et de la peine d'emprisonnement visées aux alinéas a) et b).

23. (1) Toute personne présumée avoir contrevenu à l'une des dispositions du présent règlement, à l'exception des articles 5 ou 6, du paragraphe 8(3) ou de l'article 14, peut déposer un aveu

offence by making payment in accordance with the terms and conditions set out on a ticket or other notification document in the amount of

- (a) \$30 in the case of a contravention of subsection 9(1), section 11, subsection 12(1) or (2) or paragraph 12(3)(a) at an airport set out in Schedule 1;
- (b) \$40 in the case of a contravention of subsection 9(1), section 11, subsection 12(1) or (2) or paragraph 12(3)(a) at an airport in parking fine category 1 set out in Schedule 2;
- (c) \$40 in the case of a contravention of subsection 9(2) at an airport set out in Schedule 1;
- (d) \$50 in the case of a contravention of section 13, 16, 17 or 18 or subsection 19(1) at an airport set out in Schedule 1;
- (e) \$50 in the case of a contravention of subsection 9(1), section 11, subsection 12(1) or (2) or paragraph 12(3)(a) at an airport in parking fine category 2 set out in Schedule 2;
- (f) \$50 in the case of a contravention of subsection 9(2) at an airport in parking fine category 1 set out in Schedule 2;
- (g) \$75 in the case of a contravention of subsection 9(2) at an airport in parking fine category 2 set out in Schedule 2;
- (h) \$75 in the case of a contravention of subsection 7(1), 8(1) or (2) or section 20; and
- (i) \$100 in the case of a contravention of paragraph 12(3)(b).

(2) Any person who is alleged to have contravened section 5 or 6, subsection 8(3) or section 14 may register a plea of guilty to the alleged offence by making payment in accordance with the terms and conditions set out on a ticket or other notification document in the amount equal to the lesser of

- (a) the fine prescribed under the highway traffic laws of the province in which the offence was committed, as amended from time to time; and
- (b) \$500.

24. If a payment is made in accordance with section 23 by or on behalf of a person who is alleged to have contravened a provision of these Regulations, the payment shall be considered to be in full satisfaction of any penalty that may be imposed on summary conviction of that person for the alleged contravention.

25. If a person is convicted of operating a vehicle in contravention of these Regulations, the convicting court or judge may, in addition to any other penalty imposed, make an order prohibiting the person from operating any vehicle on the airport property where the contravention occurred for a period not exceeding one year after the date of the conviction.

CONSEQUENTIAL AMENDMENTS

Airport Traffic Regulations

26. Section 2 of the *Airport Traffic Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

“land side” means land side as defined in section 1 of the *Traffic on the Land Side of Airports Regulations*; (*côté ville*)

¹ C.R.C., c. 886

de culpabilité relatif aux faits reprochés en effectuant, conformément aux modalités figurant sur la contravention ou toute autre notification, un paiement de :

- a) 30 \$, dans le cas d'une contravention au paragraphe 9(1), à l'article 11, aux paragraphes 12(1) ou (2) ou à l'alinéa 12(3)a) à un aéroport figurant à l'annexe 1;
- b) 40 \$, dans le cas d'une contravention au paragraphe 9(1), à l'article 11, aux paragraphes 12(1) ou (2) ou à l'alinéa 12(3)a) à un aéroport inclus dans la catégorie 1 d'amendes de stationnement figurant à l'annexe 2;
- c) 40 \$, dans le cas d'une contravention au paragraphe 9(2) à un aéroport figurant à l'annexe 1;
- d) 50 \$, dans le cas d'une contravention aux articles 13, 16, 17 ou 18 ou au paragraphe 19(1) à un aéroport figurant à l'annexe 1;
- e) 50 \$, dans le cas d'une contravention au paragraphe 9(1), à l'article 11, aux paragraphes 12(1) ou (2) ou à l'alinéa 12(3)a) à un aéroport inclus dans la catégorie 2 d'amendes de stationnement figurant à l'annexe 2;
- f) 50 \$, dans le cas d'une contravention au paragraphe 9(2) à un aéroport inclus dans la catégorie 1 d'amendes de stationnement figurant à l'annexe 2;
- g) 75 \$, dans le cas d'une contravention au paragraphe 9(2) à un aéroport inclus dans la catégorie 2 d'amendes de stationnement figurant à l'annexe 2;
- h) 75 \$, dans le cas d'une contravention aux paragraphes 7(1), 8(1) ou (2) ou à l'article 20;
- i) 100 \$, dans le cas d'une contravention à l'alinéa 12(3)b).

(2) Toute personne présumée avoir contrevenu aux articles 5 ou 6, au paragraphe 8(3) ou à l'article 14 peut déposer un aveu de culpabilité relatif aux faits reprochés en effectuant, conformément aux modalités figurant sur la contravention ou toute autre notification, un paiement égal au moins élevé des montants suivants :

- a) l'amende prévue par les lois sur la circulation routière de la province où l'infraction a été commise, avec ses modifications successives;
- b) 500 \$.

24. S'il est effectué conformément à l'article 23 par ou pour une personne présumée avoir contrevenu à une disposition du présent règlement, le paiement est considéré comme étant le règlement total de toute amende qui peut être imposée, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, à cette personne relative aux faits reprochés.

25. Lorsqu'une personne est déclarée coupable de conduite d'un véhicule en contravention du présent règlement, le tribunal ou le juge qui rend le jugement peut, sans préjudice de toute autre sanction infligée, rendre une ordonnance interdisant à cette personne de conduire un véhicule sur les terrains appartenant à l'aéroport où la contravention a eu lieu pour une période maximale d'un an après la date de la déclaration de culpabilité.

MODIFICATIONS CORRÉLATIVES

Règlement sur la circulation aux aéroports

26. L'article 2 du *Règlement sur la circulation aux aéroports*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« côté ville » S'entend au sens de l'article 1 du *Règlement sur la circulation du côté ville des aéroports*. (*land side*)

¹ C.R.C., ch. 886

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

3. These Regulations apply in respect of an area other than the land side of an airport set out in Schedule I or II.

28. (1) The portion of subsection 40(1) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

40. (1) Toute personne accusée d'avoir enfreint une disposition de la présente partie régissant le stationnement de véhicules à moteur peut, dans les 72 heures suivant la fin du jour où l'infraction est censée s'être produite, jours fériés exclus, déposer un aveu de culpabilité relatif à la présumée infraction et payer au tribunal, soit en personne, soit par la poste :

(2) Subsection 40(4) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(4) Lorsqu'une personne accusée d'avoir enfreint une disposition de la présente partie régissant le stationnement de véhicules à moteur a, conformément au paragraphe (1), payé au tribunal l'amende imposée pour cette infraction, aucune autre sanction ne lui sera imposée pour cette infraction.

29. Subsection 50(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) Every person who contravenes subsection 41.1(1) or (2) is liable on summary conviction to a fine of \$20.

(3) Every person who contravenes section 49 is liable on summary conviction to a fine of \$75.

30. Paragraph 51(1)(g) of the Regulations is replaced by the following:

(g) \$75, where the alleged offence relates to smoking or littering in contravention of section 49;

COMING INTO FORCE

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

SCHEDULE 1

*(Sections 1 and 2 and subsection 23(1))*AIRPORTS OWNED BY AND OPERATED BY
OR ON BEHALF OF THE MINISTER

Item	Column 1 Airport	Column 2 Province
1.	Baie-Comeau Airport	Quebec
2.	Chevery Airport	Quebec
3.	Churchill Airport	Manitoba
4.	Havre-Saint-Pierre Airport	Quebec
5.	Îles-de-la-Madeleine Airport	Quebec
6.	Kuujuuaq Airport	Quebec
7.	Lourdes-de-Blanc-Sablon Airport	Quebec
8.	Mont-Joli Airport	Quebec
9.	Natashquan Airport	Quebec
10.	Penticton Airport	British Columbia
11.	Port Hardy Airport	British Columbia
12.	Rimouski Airport	Quebec
13.	Saint-Hubert Airport	Quebec
14.	Sandspit Airport	British Columbia
15.	Schefferville Airport	Quebec
16.	Sept-Îles Airport	Quebec
17.	St. Anthony Airport	Newfoundland and Labrador
18.	Saint-Jean Airport	Quebec
19.	Wabush Airport	Newfoundland and Labrador

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

3. Le présent règlement s'applique à une aire autre que le côté ville d'un aéroport figurant aux annexes I ou II.

28. (1) Le passage du paragraphe 40(1) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

40. (1) Toute personne accusée d'avoir enfreint une disposition de la présente partie régissant le stationnement de véhicules à moteur peut, dans les 72 heures suivant la fin du jour où l'infraction est censée s'être produite, jours fériés exclus, déposer un aveu de culpabilité relatif à la présumée infraction et payer au tribunal, soit en personne, soit par la poste :

(2) Le paragraphe 40(4) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Lorsqu'une personne accusée d'avoir enfreint une disposition de la présente partie régissant le stationnement de véhicules à moteur a, conformément au paragraphe (1), payé au tribunal l'amende imposée pour cette infraction, aucune autre sanction ne lui sera imposée pour cette infraction.

29. Le paragraphe 50(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Quiconque enfreint les paragraphes 41.1(1) ou (2) est passible, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une amende de 20 \$.

(3) Quiconque enfreint l'article 49 est passible, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une amende de 75 \$.

30. L'alinéa 51(1)(g) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

g) 75 \$, si l'infraction reprochée consiste à fumer ou à jeter des ordures en contravention de l'article 49;

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

ANNEXE 1

*(articles 1 et 2 et paragraphe 23(1))*AÉROPORTS APPARTENANT AU MINISTRE
ET EXPLOITÉS PAR LUI OU EN SON NOM

Article	Colonne 1 Aéroport	Colonne 2 Province
1.	Baie-Comeau, aéroport de	Québec
2.	Chevery, aéroport de	Québec
3.	Churchill, aéroport de	Manitoba
4.	Havre-Saint-Pierre, aéroport de	Québec
5.	Îles-de-la-Madeleine, aéroport des	Québec
6.	Kuujuuaq, aéroport de	Québec
7.	Lourdes-de-Blanc-Sablon, aéroport de	Québec
8.	Mont-Joli, aéroport de	Québec
9.	Natashquan, aéroport de	Québec
10.	Penticton, aéroport de	Colombie-Britannique
11.	Port Hardy, aéroport de	Colombie-Britannique
12.	Rimouski, aéroport de	Québec
13.	Saint-Hubert, aéroport de	Québec
14.	Sandspit, aéroport de	Colombie-Britannique
15.	Schefferville, aéroport de	Québec
16.	Sept-Îles, aéroport de	Québec
17.	St. Anthony, aéroport de	Terre-Neuve-et-Labrador
18.	Saint-Jean, aéroport de	Québec
19.	Wabush, aéroport de	Terre-Neuve-et-Labrador

SCHEDULE 2
(Sections 1, 2 and 3 and subsection 23(1))

AIRPORTS OWNED BY BUT NOT OPERATED BY
OR ON BEHALF OF THE MINISTER

Item	Column 1 Airport	Column 2 Province	Column 3 Parking Fine Category
1.	Calgary International Airport	Alberta	2
2.	Calgary / Springbank Airport	Alberta	1
3.	Charlottetown Airport	Prince Edward Island	1
4.	Edmonton International Airport	Alberta	2
5.	Fredericton Airport	New Brunswick	1
6.	Gander International Airport	Newfoundland and Labrador	1
7.	Greater Moncton International Airport	New Brunswick	1
8.	Halifax International Airport	Nova Scotia	2
9.	Kelowna Airport	British Columbia	1
10.	London Airport	Ontario	1
11.	Montréal – Pierre Elliott Trudeau International Airport	Quebec	2
12.	Montréal / Mirabel International Airport	Quebec	2
13.	Ottawa Macdonald-Cartier International Airport	Ontario	2
14.	Prince George Airport	British Columbia	1
15.	Québec / Jean Lesage International Airport	Quebec	1
16.	Regina International Airport	Saskatchewan	1
17.	Saint John Airport	New Brunswick	1
18.	St. John's International Airport	Newfoundland and Labrador	1
19.	Saskatoon / John G. Diefenbaker International Airport	Saskatchewan	1
20.	Thunder Bay Airport	Ontario	1
21.	Toronto / Lester B. Pearson International Airport	Ontario	2
22.	Vancouver International Airport	British Columbia	2
23.	Victoria International Airport	British Columbia	1
24.	Winnipeg International Airport	Manitoba	2

[47-1-o]

ANNEXE 2
(articles 1, 2 et 3 et paragraphe 23(1))

AÉROPORTS APPARTENANT AU MINISTRE MAIS
NON EXPLOITÉS PAR LUI OU EN SON NOM

Article	Colonne 1 Aéroport	Colonne 2 Province	Colonne 3 Catégorie d'amendes de stationnement
1.	Calgary, aéroport international de	Alberta	2
2.	Calgary / aéroport de Springbank	Alberta	1
3.	Charlottetown, aéroport de	Île-du-Prince-Édouard	1
4.	Edmonton, aéroport international d'	Alberta	2
5.	Fredericton, aéroport de	Nouveau-Brunswick	1
6.	Gander, aéroport international de	Terre-Neuve-et-Labrador	1
7.	Grand Moncton, aéroport international du	Nouveau-Brunswick	1
8.	Halifax, aéroport international de	Nouvelle-Écosse	2
9.	Kelowna, aéroport de	Colombie-Britannique	1
10.	London, aéroport de	Ontario	1
11.	Montréal, aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de	Québec	2
12.	Montréal (Mirabel), aéroport international de	Québec	2
13.	Ottawa, aéroport international Macdonald-Cartier d'	Ontario	2
14.	Prince George, aéroport de	Colombie-Britannique	1
15.	Québec / aéroport international Jean-Lesage	Québec	1
16.	Regina, aéroport international de	Saskatchewan	1
17.	Saint John, aéroport de	Nouveau-Brunswick	1
18.	St. John's, aéroport international de	Terre-Neuve-et-Labrador	1
19.	Saskatoon / aéroport international John G. Diefenbaker	Saskatchewan	1
20.	Thunder Bay, aéroport de	Ontario	1
21.	Toronto / aéroport international Lester B. Pearson	Ontario	2
22.	Vancouver, aéroport international de	Colombie-Britannique	2
23.	Victoria, aéroport international de	Colombie-Britannique	1
24.	Winnipeg, aéroport international de	Manitoba	2

[47-1-o]

INDEX

Vol. 138, No. 47 — November 20, 2004

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canadian International Trade Tribunal**

- Architect and engineering services — Inquiry..... 3280
 Notice No. HA-2004-007 — Appeal 3280

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

- Commission**
 *Addresses of CRTC offices — Interventions..... 3281
- Decisions**
 2004-476 to 2004-494..... 3282
- Public hearing**
 2004-10-1..... 3285
- Public notices**
 2004-83 — Call for applications for a broadcasting licence to carry on a radio programming undertaking to serve Woodstock, Ontario 3285
 2004-84 — Call for applications for a broadcasting licence to carry on a television programming undertaking to serve the Niagara region..... 3286
 2004-85 3287
 2004-86 — Call for comments on changes to the winback rules regarding their application to both customers and subscribers..... 3287

GOVERNMENT HOUSE

- Awards to Canadians 3264
 Awards to Canadians (*Erratum*) 3264

GOVERNMENT NOTICES**Finance, Dept. of**

- Statements**
 Bank of Canada, balance sheet as at October 31, 2004.... 3273
 Bank of Canada, balance sheet as at November 3, 2004... 3275

Industry, Dept. of

- Appointments..... 3265

Public Safety and Emergency Preparedness, Dept. of

- Criminal Code**
 Two-year review of list of entities 3268

Superintendent of Financial Institutions, Office of the

- Bank Act**
 Exemption order..... 3268
- Insurance Companies Act**
 Allianz Global Risks US Insurance Company — Order to insure in Canada risks 3268
 Endurance Reinsurance Corporation of America — Order to insure in Canada risks 3269
 Omega General Insurance Company — Letters patent of incorporation and order to commence and carry on business 3269

Transport, Dept. of

- Canada Shipping Act**
 Order approving the amended fees proposed by Western Canada Marine Response Corporation..... 3269

MISCELLANEOUS NOTICES

- Brook Development Planning Inc., relocation of seaplane terminal in Burrard Inlet, B.C. 3288
 Buchanan Design Group, replacement of the Bayers Mill Bridge over the Musquodoboit River, N.S. 3288

MISCELLANEOUS NOTICES — Continued

- *Canada Trust Company (The) and Canada Trustco Mortgage Company, letters patent of amalgamation 3289
 Compton Petroleum Corp., bridge over Carrot Creek, Alta.. 3289
 *Co-operative Trust Company of Canada, Concentra Financial Services Association and 3553256 Canada Inc., letters patent of amalgamation 3290
 First Union Rail Corporation, documents deposited..... 3290
 Flex Leasing I, LLC and Flex Leasing Corporation, documents deposited 3291
 Friendship Charities, relocation of head office 3292
 GATC 85-1, 85-2 and 86-2, documents deposited..... 3292
 Georgian Trail Board of Management (The), pedestrian bridge over Black Ash Creek, Ont. 3292
 HSBC Mortgage Corporation (Canada), reduction of stated capital..... 3293
 Indiana Michigan Power Statutory Trust-2004-A, documents deposited 3294
 Manufacturers and Traders Trust Company, document deposited 3294
 Manulife Canada Ltd. and The Manufacturers Life Insurance Company, notice of intention..... 3294
 Progress Rail Services Corporation, document deposited.... 3295
 Robichaud, Yrois and Gerald Beck, mollusc culture in suspension in Richibucto Harbour, N.B. 3296
 St. Paul Fire and Marine Insurance Company and United States Fidelity and Guaranty Company, transfer and assumption agreement..... 3295
 *St. Paul Guarantee Insurance Company and Travelers Casualty and Surety Company of Canada, letters patent of amalgamation..... 3296
 United States Fidelity and Guaranty Company, release of assets 3296
 Van Barr, Christopher Charles, bridge over the Carp River, Ont. 3289

PARLIAMENT**Commissioner of Canada Elections**

- Canada Elections Act**
 Compliance agreements 3278

House of Commons

- *Filing applications for private bills (1st Session, 38th Parliament)..... 3277

Senate

- Applications for a Private Act
 *Boy Scouts of Canada 3277
 *General Synod of the Anglican Church of Canada (The)..... 3277

PROPOSED REGULATIONS**Canadian Food Inspection Agency**

- Health of Animals Act**
 Regulations Amending the Health of Animals Regulations..... 3299

Health, Dept. of

- Food and Drugs Act**
 Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1330 — Sibutramine)..... 3306
 Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1425 — Clopyralid) 3311

Transport, Dept. of

- Aeronautics Act**
 Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and V) 3321

PROPOSED REGULATIONS — Continued**Transport, Dept. of — Continued***Aeronautics Act — Continued*

Regulations Amending the Canadian Aviation
Regulations (Parts I, VI, VII and VIII)..... 3337

Canada Shipping Act

Regulations Amending the Boating Restriction
Regulations..... 3315

Government Property Traffic Act and Aeronautics Act

Traffic on the Land Side of Airports Regulations 3402

PROPOSED REGULATIONS — Continued**Transport, Dept. of — Continued***Motor Vehicle Safety Act*

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety
Regulations (Expiration Date for Certain Technical
Standards Documents)..... 3381

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety
Regulations (Standards 210.1 and 210.2)..... 3385

Railway Safety Act

Regulations Amending the Notice of Railway Works
Regulations..... 3394

Transportation of Dangerous Goods Act, 1992

Regulations Amending the Transportation of Dangerous
Goods Regulations 3397

INDEX

Vol. 138, n° 47 — Le 20 novembre 2004

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

Brook Development Planning Inc., déplacement d'une hydrobase dans le bras Burrard (C.-B.).....	3288
Buchanan Design Group, remplacement du pont Bayers Mill au-dessus de la rivière Musquodoboit (N.-É.).....	3288
Compagnie d'Assurance Saint Paul (La) et United States Fidelity and Guaranty Company, convention de transfert et de prise en charge.....	3295
*Compagnie d'Assurance St. Paul Garantie et Travelers, Compagnie d'assurance dommages et de cautionnement du Canada, lettres patentes de fusion.....	3296
Compton Petroleum Corp., pont au-dessus du ruisseau Carrot (Alb.).....	3289
First Union Rail Corporation, dépôt de documents.....	3290
Flex Leasing I, LLC et Flex Leasing Corporation, dépôt de documents.....	3291
Friendship Charities, changement de lieu du siège social.....	3292
GATC 85-1, 85-2 and 86-2, dépôt de documents.....	3292
Georgian Trail Board of Management (The), passerelle au-dessus du ruisseau Black Ash (Ont.).....	3292
Indiana Michigan Power Statutory Trust-2004-A, dépôt de documents.....	3294
Manufacturers and Traders Trust Company, dépôt de document.....	3294
Manuvie Canada Ltée et La Compagnie d'Assurance-Vie Manufacturers, avis d'intention.....	3294
Progress Rail Services Corporation, dépôt de document.....	3295
Robichaud, Yrois et Gerald Beck, culture de mollusques en suspension dans le havre de Richibucto (N.-B.).....	3296
*Société Canada Trust (La) et Hypothèques Trustco Canada, lettres patentes de fusion.....	3289
*Société de fiducie co-opérative du Canada (La), Association de services financiers Concentra et 3553256 Canada Inc., lettres patentes de fusion.....	3290
Société hypothécaire HSBC (Canada), réduction de capital déclaré.....	3293
United States Fidelity and Guaranty Company, libération d'actif.....	3296
Van Barr, Christopher Charles, pont au-dessus de la rivière Carp (Ont.).....	3289

AVIS DU GOUVERNEMENT**Finances, min. des**

Bilans	
Banque du Canada, bilan au 31 octobre 2004.....	3274
Banque du Canada, bilan au 3 novembre 2004.....	3276

Industrie, min. de l'

Nominations.....	3265
------------------	------

Sécurité publique et de la Protection civile, min. de la

Code criminel	
Examen biennal de la liste d'entités.....	3268

Surintendant des institutions financières, bureau du

Loi sur les banques	
Arrêté d'exemption.....	3268
Loi sur les sociétés d'assurances	
Compagnie d'assurance Allianz Risques mondiaux É.-U. — Ordonnance portant garantie des risques au Canada.....	3268

AVIS DU GOUVERNEMENT (suite)**Surintendant des institutions financières, bureau du (suite)**

Endurance, société de réassurance d'Amérique — Ordonnance portant garantie des risques au Canada.....	3269
Omega Compagnie d'Assurance Générale — Lettres patentes de constitution et autorisation de fonctionnement.....	3269
Transports, min. des	
Loi sur la marine marchande du Canada	
Arrêté approuvant les droits modifiés proposés par la Western Canada Marine Response Corporation.....	3269

COMMISSIONS**Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes**

*Adresses des bureaux du CRTC — Interventions.....	3281
Audience publique	
2004-10-1.....	3285
Avis publics	
2004-83 — Appel de demandes de licence de radiodiffusion visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio pour desservir Woodstock (Ontario).....	3285
2004-84 — Appel de demandes de licence de radiodiffusion visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de télévision pour desservir la région de Niagara.....	3286
2004-85.....	3287
2004-86 — Appel d'observations sur les changements aux règles de reconquête s'appliquant à la fois aux clients et aux abonnés.....	3287
Décisions	
2004-476 à 2004-494.....	3282

Tribunal canadien du commerce extérieur

Avis n° HA-2004-007 — Appel.....	3280
Services d'architecture et d'ingénierie — Enquête.....	3280

PARLEMENT**Chambre des communes**

*Demandes introductives de projets de loi privés (1 ^{re} session, 38 ^e législature).....	3277
--	------

Commissaire aux élections fédérales

Loi électorale du Canada	
Transactions.....	3278

Sénat

Demandes d'adoption d'une loi d'intérêt privé	
*Boy Scouts du Canada (Les).....	3277
*General Synod of the Anglican Church of Canada (The).....	3277

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Agence canadienne d'inspection des aliments**

Loi sur la santé des animaux	
Règlement modifiant le Règlement sur la santé des animaux.....	3299

Santé, min. de la

Loi sur les aliments et drogues	
Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1330 — sibutramine).....	3306
Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1425 — clopyralid).....	3311

Transports, min. des

Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses	
Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.....	3397

RÈGLEMENTS PROJETÉS (suite)**Transports, min. des (suite)**

Loi relative à la circulation sur les terrains de l'État et Loi sur l'aéronautique	
Règlement sur la circulation du côté ville des aéroports ...	3402
Loi sur l'aéronautique	
Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et V)	3321
Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, VI, VII et VIII)	3337
Loi sur la marine marchande du Canada	
Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux	3315

RÈGLEMENTS PROJETÉS (suite)**Transports, min. des (suite)**

Loi sur la sécurité automobile	
Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (date de cessation d'effet de certains documents de normes techniques)	3381
Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (normes 210.1 et 210.2)	3385
Loi sur la sécurité ferroviaire	
Règlement modifiant le Règlement sur l'avis de travaux ferroviaires	3394
RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL	
Décorations à des Canadiens.....	3264
Décorations à des Canadiens (<i>Erratum</i>).....	3264



If undelivered, return COVER ONLY to:
Government of Canada Publications
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Publications du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5