

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, JUNE 15, 2005

OTTAWA, LE MERCREDI 15 JUIN 2005

Statutory Instruments 2005

Textes réglementaires 2005

SOR/2005-160 to 174 and SI/2005-54 to 57

DORS/2005-160 à 174 et TR/2005-54 à 57

Pages 1358 to 1464

Pages 1358 à 1464

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 12, 2005, and at least every second Wednesday thereafter.

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

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

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

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

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

AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* Partie II est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 12 janvier 2005, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

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

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

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

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

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

Registration
SOR/2005-160 May 24, 2005

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Order Amending the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Levies Order

Whereas the Governor in Council has, by the *Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency Proclamation*^a, established the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency pursuant to subsection 16(1)^b of the *Farm Products Agencies Act*^c;

Whereas the Agency has been empowered to implement a marketing plan pursuant to that Proclamation;

Whereas the proposed *Order Amending the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Levies Order* is an order of a class to which paragraph 7(1)(d)^d of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*^e, and has been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)^d of that Act, the National Farm Products Council is satisfied that the proposed Order is necessary for the implementation of the marketing plan that the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency is authorized to implement, and has approved the proposed Order;

Therefore, the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*^c and section 8 of the schedule to the *Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency Proclamation*^a, hereby makes the annexed *Order Amending the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Levies Order*.

Ottawa, Ontario, May 20, 2005

ORDER AMENDING THE CANADIAN BROILER HATCHING EGG MARKETING LEVIES ORDER

AMENDMENT

1. Paragraphs 2(1)(a) to (c) of the *Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Levies Order*¹ are replaced by the following:

- (a) in the Province of Ontario, \$0.010448;
- (b) in the Province of Quebec, \$0.004800;
- (c) in the Province of Manitoba, \$0.008200;

^a SOR/87-40
^b S.C. 1993, c. 3, par. 13(b)
^c S.C. 1993, c. 3, s. 2
^d S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)
^e C.R.C., c. 648
¹ SOR/2000-92

Enregistrement
DORS/2005-160 Le 24 mai 2005

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)^a de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair*^c, créé l'Office canadien de commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair;

Attendu que l'Office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation, conformément à cette proclamation;

Attendu que le projet d'ordonnance intitulé *Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada* relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)(d)^d de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*^e, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 22(1)(f) de cette loi;

Attendu que, en vertu de l'alinéa 7(1)(d)^d de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet d'ordonnance est nécessaire à l'exécution du plan de commercialisation que l'Office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu de l'alinéa 22(1)(f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et de l'article 8 de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair*^c, l'Office canadien de commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair prend l'*Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada*, ci-après.

Ottawa (Ontario), le 20 mai 2005

ORDONNANCE MODIFIANT L'ORDONNANCE SUR LES REDEVANCES À PAYER POUR LA COMMERCIALISATION DES ŒUFS D'INCUBATION DE POULET DE CHAIR AU CANADA

MODIFICATION

1. Les alinéas 2(1)(a) à (c) de l'*Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada*¹ sont remplacés par ce qui suit :

- a) dans la province d'Ontario, 0,010448 \$;
- b) dans la province de Québec, 0,004800 \$;
- c) dans la province du Manitoba, 0,008200 \$;

^a L.C. 1993, ch. 3, al. 13b)
^b L.C. 1993, ch. 3, art. 2
^c DORS/87-40
^d L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)
^e C.R.C., ch. 648
¹ DORS/2000-92

COMING INTO FORCE

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

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The amendment increases the levy imposed on producers in Ontario, Quebec and Manitoba for broiler hatching eggs marketed by those producers in interprovincial or export trade.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. La présente ordonnance entre en vigueur à la date de son enregistrement.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie de l'ordonnance.)

La modification vise à augmenter la redevance à payer par tout producteur de l'Ontario, du Québec et du Manitoba pour chaque œuf d'incubation de poulet de chair qu'il commercialise sur le marché interprovincial ou d'exportation.

Registration
SOR/2005-161 May 25, 2005

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order 2005-87-03-01 Amending the Domestic Substances List

Whereas the Minister of the Environment has been provided with information under either paragraph 87(1)(a) or (5)(a) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a in respect of each substance referred to in the annexed Order;

Whereas, in respect of the substances being added to the *Domestic Substances List* pursuant to subsection 87(1) of that Act, the Minister of the Environment and the Minister of Health are satisfied that those substances have been manufactured in or imported into Canada in excess of the quantity prescribed under the *New Substances Notification Regulations* by the person who provided the information;

Whereas the period for assessing the information under section 83 of that Act has expired;

And whereas no conditions under paragraph 84(1)(a) of that Act in respect of the substances are in effect;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsections 87(1) and (5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, hereby makes the annexed *Order 2005-87-03-01 Amending the Domestic Substances List*.

Ottawa, May 19, 2005

Stéphane Dion
Minister of the Environment

Enregistrement
DORS/2005-161 Le 25 mai 2005

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

Arrêté 2005-87-03-01 modifiant la Liste intérieure

Attendu que le ministre de l'Environnement a reçu les renseignements visés aux alinéas 87(1)a) ou (5)a) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a concernant chaque substance visée par l'arrêté ci-après;

Attendu que le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé sont convaincus que celles de ces substances qui sont ajoutées à la *Liste intérieure* en vertu du paragraphe 87(1) de cette loi ont été fabriquées ou importées au Canada, par la personne qui a fourni les renseignements, en une quantité supérieure à celle prévue par le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*;

Attendu que le délai d'évaluation prévu à l'article 83 de cette loi est expiré;

Attendu que les substances ne sont assujetties à aucune condition fixée aux termes de l'alinéa 84(1)a) de cette loi,

À ces causes, en vertu des paragraphes 87(1) et (5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2005-87-03-01 modifiant la Liste intérieure*, ci-après.

Ottawa, le 19 mai 2005

Le ministre de l'Environnement,
Stéphane Dion

ORDER 2005-87-03-01 AMENDING THE DOMESTIC SUBSTANCES LIST

AMENDMENTS

1. (1) Part 1 of the *Domestic Substances List*¹ is amended by deleting the following:

160901-87-1 T

(2) Part 1 of the List is amended by adding the following in numerical number:

9008-64-4 N-P	53563-70-5 N	70942-01-7 N	160901-87-1 T-P
18600-59-4 T	53710-52-4 N-P	73297-27-5 T	174125-95-2 T
25719-52-2 N-P	58205-99-5 N-P	74499-22-2 T	177155-60-1 N-P
26160-89-4 N-P	59262-64-5 N	83016-70-0 N	225789-38-8 N
26602-62-0 N-P	61488-13-9 N-P	105391-15-9 N	227310-69-2 N-P
34229-60-2 N-P	68154-60-9 N-P	115001-58-6 N-P	316374-82-0 N-P
38172-91-7 T	68188-54-5 N-P	131298-45-8 T-P	330666-78-9 N-P
52590-55-3 T-P	68478-65-9 N	152442-40-5 N-P	503621-73-6 N-P
52846-56-7 N	68551-11-1 N	152728-72-8 N	627089-10-5 N-P

ARRÊTÉ 2005-87-03-01 MODIFIANT LA LISTE INTÉRIEURE

MODIFICATIONS

1. (1) La partie 1 de la *Liste intérieure*¹ est modifiée par radiation de ce qui suit :

160901-87-1 T

(2) La partie 1 de la même liste est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

9008-64-4 N-P	53563-70-5 N	70942-01-7 N	160901-87-1 T-P
18600-59-4 T	53710-52-4 N-P	73297-27-5 T	174125-95-2 T
25719-52-2 N-P	58205-99-5 N-P	74499-22-2 T	177155-60-1 N-P
26160-89-4 N-P	59262-64-5 N	83016-70-0 N	225789-38-8 N
26602-62-0 N-P	61488-13-9 N-P	105391-15-9 N	227310-69-2 N-P
34229-60-2 N-P	68154-60-9 N-P	115001-58-6 N-P	316374-82-0 N-P
38172-91-7 T	68188-54-5 N-P	131298-45-8 T-P	330666-78-9 N-P
52590-55-3 T-P	68478-65-9 N	152442-40-5 N-P	503621-73-6 N-P
52846-56-7 N	68551-11-1 N	152728-72-8 N	627089-10-5 N-P

^a S.C. 1999, c. 33
¹ SOR/94-311

^a L.C. 1999, ch. 33
¹ DORS/94-311

2. Part 2 of the List is amended by adding the following in numerical order:

Column 1	Column 2
Substance	Significant New Activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act
105076-77-5 N-S	<p>Any activity other than using it for the dyeing of polyester and modified polyester using batch dyeing techniques</p> <p>The following information must be provided to the Minister, at least 90 days prior to the commencement of the proposed new activity:</p> <p>(a) a description of the proposed significant new activity in relation to the substance;</p> <p>(b) the information specified in Schedule I to the <i>New Substances Notification Regulations</i>; and</p> <p>(c) the information specified in subitems 3(1) to (4) of Schedule II to those Regulations.</p> <p>The above information will be assessed within 90 days after it is received by the Minister.</p> <p>All of the above is as prescribed in Significant New Activity Notice No. 9396, published in the <i>Canada Gazette</i>, Part I, page 3760, December 18, 2004.</p>

2. La partie 2 de la même liste est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2
Substance	Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi
105076-77-5 N-S	<p>Toute activité autre que son utilisation pour la teinture de polyester et de polyester modifié utilisant des modes de traitement de teinture par lot</p> <p>Les renseignements ci-après doivent être fournis au ministre au moins 90 jours avant le début de la nouvelle activité proposée :</p> <p>a) une description de la nouvelle activité proposée à l'égard de la substance;</p> <p>b) les renseignements prévus à l'annexe I du <i>Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles</i>;</p> <p>c) les renseignements prévus aux paragraphes 3(1) à (4) de l'annexe II du même règlement.</p> <p>Les renseignements qui précèdent seront évalués dans les 90 jours suivant leur réception par le ministre.</p> <p>L'énoncé qui précède est conforme à l'Avis de nouvelle activité n° 9396, publié dans la <i>Gazette du Canada</i> Partie I, page 3760, le 18 décembre 2004.</p>

3. (1) Part 3 of the List is amended by deleting the following:

13820-5 N	Alkanediol, polymer with organic dicarboxylic acid Alkanediol polymérisé avec un acide dicarboxylique organique
-----------	--

3. (1) La partie 3 de la même liste est modifiée par radiation de ce qui suit :**(2) Part 3 of the List is amended by adding the following in numerical order:**

12202-7 T	Hydrocarbon resin, polymer with light steam cracked aromatic naphtha piperylene concentrate and medium steam cracked aromatic petroleum naphtha, hydrogenated Résine d'hydrocarbure polymérisée avec le naphta aromatique léger craqué à la vapeur concentré en pipérylène et le naphta de pétrole aromatique moyen craqué à la vapeur, hydrogéné
13900-4 N	Isocyanic acid, polymethylene polyphenylene ester, polymer with methyloxirane, polymer with oxirane, ether with alkylamine Isocyanate de polyméthylène polyphénylène polymérisé avec le méthyloxirane, polymérisé avec l'oxirane, éther avec une alkylamine
14365-1 N	Hexanedioic acid, polymer with 2-aminoethanol, <i>N</i> -(2-aminoethyl)-1,2-ethanediamine and hydrolyzed organosilane Acide hexanedioïque polymérisé avec le 2-aminoéthanol, la <i>N</i> -(2-aminoéthyl)éthane-1,2-diamine et un organosilane hydrolysé
14908-4 T-P	Polyurethane polymer of polyester diol, hydroxyalkyl acid, alkyl diol, aliphatic diisocyanate, hydroxyalkyl diol, salted with 2-(dimethylamino)ethanol Polymère de polyuréthane de polyesterdiol, d'acide hydroxyalkyle, d'alkyldiol de diisocyanate aliphatique, d'hydroxyalkyldiol, salé avec le 2-(diméthylamino)éthanol
15183-0 T-P	Rosin, polymer with <i>p-tert</i> -butylphenol, formaldehyde, maleic anhydride, alkylphenol and pentaerythritol Colophane polymérisée avec le <i>p-tert</i> -butylphénol, le formaldéhyde, l'anhydride maléique, un alkylphénol et le pentaérythritol
15684-6 N-P	Benzenedicarboxylic acid, polymer with 2,2'-[(1-methylethylidene)bis(4,1-phenyleneoxy)]bis[ethanol] and oxiranylmethyl neodecanoate Acide benzènedicarboxylique polymérisé avec le 2,2'-[(1-méthyléthylidène)bis(4,1-phénylèneoxy)]bis[éthanol] et le néodécanoate d'oxiranylméthyle
15747-6 N-P	Poly(oxy-1,2-ethanediyl), α -hydro- ω -hydroxy-, polymer with dibromomethane, alkyl ether α -Hydro- ω -hydroxypoly(oxyéthane-1,2-diyl) polymérisé avec le dibromométhane, éther alkylique
15962-5 N-P	Polyalkylene glycol, polymer with trimethyl-1,6-diisocyanatohexane, alkanol-blocked Polyalkylène glycol polymérisé avec le triméthyl-1,6-diisocyanatohexane, bloqué par un alcanol

(2) La partie 3 de la même liste est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

- 16032-3 N Alkanol, [(1-methyl-1,2-ethanediyl)bis(oxy)]bis-, polymer with 1,1'-methylenebis[isocyanatobenzene], methyloxirane and oxirane, block
[(1-Méthyléthane-1,2-diyl)bis(oxy)]bisalcanol polymérisé avec le 1,1'-méthylènebis[isocyanatobenzène], le méthyloxirane et l'oxirane, bloqué
- 16734-3 N-P Alkyl acrylate, polymer with ethenylbenzene, 2-ethylhexyl 2-propenoate and 2-propenoic acid
Acrylate d'alkyle polymérisé avec l'éthénylbenzène, le 2-propénoate de 2-éthylhexyle et l'acide 2-propénoïque
- 16821-0 N-P Rosin, polymer with a monocarboxylic acid, *p-tert*-butylphenol, phenol, formaldehyde and pentaerythritol
Colophane polymérisée avec un acide monocarboxylique, le *p-tert*-butylphénol, le phénol, le formaldéhyde et le pentaérythritol
- 16822-1 N-P Rosin, polymer with a monocarboxylic acid, *p-tert*-butylphenol, phenol, formaldehyde, maleic anhydride and pentaerythritol
Colophane polymérisée avec un acide monocarboxylique, le *p-tert*-butylphénol, le phénol, le formaldéhyde, l'anhydride maléique et le pentaérythritol
- 16824-3 N-P Rosin, polymer with a monocarboxylic acid, branched 4-nonylphenol, phenol, formaldehyde and pentaerythritol
Colophane polymérisée avec un acide monocarboxylique, le 4-nonylphénol ramifié, le phénol, le formaldéhyde et le pentaérythritol
- 16826-5 N-P Rosin, polymer with a monocarboxylic acid, *p-tert*-butylphenol, branched 4-nonylphenol, formaldehyde, maleic anhydride and pentaerythritol
Colophane polymérisée avec un acide monocarboxylique, le *p-tert*-butylphénol, le 4-nonylphénol ramifié, le formaldéhyde, l'anhydride maléique et le pentaérythritol
- 16827-6 N-P Roesin, polymer with a monocarboxylic acid, *p-tert*-butylphenol, formaldehyde, maleic anhydride and pentaerythritol
Colophane polymérisée avec un acide monocarboxylique, le *p-tert*-butylphénol, le formaldéhyde, l'anhydride maléique et le pentaérythritol
- 16998-6 N-P Heteropolycycle, polymer with 1,1'-iminobis[2-propanol], ester with α -methyl- ω -hydroxypoly(oxy-1,2-ethanediyl), amine-terminated
Hétéropolycycle polymérisé avec le 1,1'-iminobis[propan-2-ol], ester avec l' α -méthyl- ω -hydroxypoly(oxyéthane-1,2-diyl), terminé par une amine
- 17020-1 N Alkylene carbonate, reaction products with 1,6-diisocyanatohexane-polypropylene glycol diamine polymer
Carbonate d'alkylène, produits de réaction avec un polymère de 1,6-diisocyanatohexane-polypropylène glycol diamine
- 17054-8 N-P Disubstitutedbenzene, polymer with 3-(dodecenyl)dihydro-2,5-furandione, formaldehyde, 2,2'-[(1-methylethylidene)bis(4,1-phenyleneoxy)]bis[ethanol], α,α' -[(1-methylethylidene)di-4,4-phenylene]bis[ω -hydroxypoly[oxy(methyl-1,2-ethanediyl)]]], methyloxirane and phenol
Disubstitutébenzène polymérisé avec le 3-(dodécényl)dihydrofuranne-2,5-dione, le formaldéhyde, le 2,2'-[(1-méthyléthylidène)bis(4,1-phénylèneoxy)]bis[éthanol], l' α,α' -[(1-méthyléthylidène)di-4,4-phénylène]bis[ω -hydroxypoly[oxy(méthyléthane-1,2-diyl)]]], le méthyloxirane et le phénol
- 17075-2 N Castor oil, polymer with benzoic acid, bisphenol A, epichlorohydrin, alkanediols, isophthalic acid, phosphoric acid, phthalic anhydride, 3a,4,7,7a-tetrahydro-1,3-isobenzofurandione and trimellitic anhydride, compd. with 2-(dimethylamino)ethanol
Huile de ricin polymérisé avec l'acide benzoïque, le bisphénol A, l'épichlorhydrine, des alcanediols, l'acide isophthalique, l'acide phosphorique, l'anhydride phtalique, la 3a,4,7,7a-tétrahydroisobenzofuranne-1,3-dione et l'anhydride trimellitique, composé avec le 2-(diméthylamino)éthanol
- 17178-6 N-P Alkenoic acid, polymer with ethene, compd. with amine
Acide alcénoïque polymérisé avec l'éthène, composé avec une amine
- 17179-7 N Poly[oxy(methyl-1,2-ethanediyl)],[(substituted alkoxy carbonyl)amino]methylethyl]- ω -[2-[[2-hydroxy-1-methylethoxy]carbonyl]amino]methylethoxy]-
[[Substituéalkoxy-carbonyl]amino]méthyléthyl]- ω -(2-[[2-hydroxy-1-méthyléthoxy]carbonyl]amino) méthyléthoxy]poly[oxy(méthyléthane-1,2-diyl)]
- 17183-2 N Substituted phenyl, 2-[[4,5-dihydro-3-methyl-5-oxo-1-(3-sulfophenyl)-1H-pyrazol-4-yl]azo]-, strontium salt
2-[[4,5-Dihydro-3-méthyl-5-oxo-1-(3-sulfophényl)-1H-pyrazol-4-yl]azo]substituéphényl, sel de strontium
- 17226-0 N-P 1,3-Benzenedicarboxylic acid, 1,6-hexanedioic acid, and oxirane, polymer with 1,2-propanediol, 1,2-ethanediol and 2,2'-oxybisethanol
Acide benzène-1,3-dicarboxylique, acide hexane-1,6-dioïque, et l'oxirane, polymérisé avec le propane-1,2-diol, l'éthane-1,2-diol et le 2,2'-oxybiséthanol

17227-1 N-P	1,2-Ethanediol, polymer with 2,2-dimethyl-1,3-propanediol, 1,4-benzenedicarboxylic acid, 2,5-furandione and carbopolycycle Éthane-1,2-diol polymérisé avec le 2,2-diméthylpropane-1,3-diol, l'acide benzène-1,4-dicarboxylique, la furanne-2,5-dione et un carbopolycycle
17285-5 N-P	Poly(oxy-1,2-ethanediyl), α -hydro- ω -hydroxy-, polymer with diisocyanate, alkyl alcohol-blocked α -Hydro- ω -hydroxypoly(oxyéthane-1,2-diyl) polymérisé avec un diisocyanate, bloqué par un alkylalcool
17304-6 N	1-Alkaneaminium, <i>N</i> -alkyl- <i>N,N</i> -dimethyl-, carbonate (1:1) <i>N</i> -Alkyl- <i>N,N</i> -diméthylalcane-1-aminium, carbonate (1:1)
17305-7 N	1-Alkaneaminium, <i>N</i> -alkyl- <i>N,N</i> -dimethyl-, carbonate (2:1) <i>N</i> -Alkyl- <i>N,N</i> -diméthylalcane-1-aminium, carbonate (2:1)
17318-2 T	Hexanedioic acid, polymer with alkyl polyamine and (chloromethyl)oxirane Acide hexanedioïque polymérisé avec une alkylpolyamine et le (chlorométhyl)oxirane
17328-3 N-P	Carboxy containing alkyl methacrylates polymer Carboxy contenant un polymère de méthacrylates d'alkyle

4. Part 4 of the List is amended by adding the following in numerical order:

4. La partie 4 de la même liste est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

Column 1	Column 2
Substance	Significant New Activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act
17121-3 N-S	<p>Any activity using Isooctadecanoic acid, reaction products with tetraethylenepentamine, compounds with di-Bu phosphonate-2,2'-dithiobis[ethanol]alkyl substituted alcohol reaction products, 2,2'-iminobis[ethanol], [N-[3-(C₁₆₋₁₈-alkyloxy)propyl]] derivatives and 4(or 5)-methyl-1<i>H</i>-benzotriazol other than importing it for use in power transmission fluids.</p> <p>The following information must be provided to the Minister, at least 90 days prior to the commencement of the proposed new activity:</p> <p>(a) a description of the proposed significant new activity in relation to the substance;</p> <p>(b) the information specified in Schedule I to the <i>New Substances Notification Regulations</i>;</p> <p>(c) the information specified in subitems 3(1) to (4) of Schedule II to those Regulations; and</p> <p>(d) the concentration of the substance in the final product as a result of the new activity.</p> <p>The above information will be assessed within 90 days after it is received by the Minister.</p> <p>All of the above is as prescribed in Significant New Activity Notice No. 13424, published in the <i>Canada Gazette</i>, Part I, page 518, February 26, 2005.</p>

Colonne 1	Colonne 2
Substance	Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi
17121-3 N-S	<p>Toute activité utilisant l'Acide isoocadécanoïque, produits de réaction avec la tétraéthylène-pentamine, composés avec les produits de réaction de dibutylphosphonate-2,2'-dithiobis[éthanol] alkylsubstituéalcool, le 2,2'-iminobis[éthanol], des dérivés {N-[3-(C₁₆₋₁₈-alkyloxy)propyliques]} et le 4(ou 5)-méthyl-1<i>H</i>-benzotriazole, autre que son importation pour utilisation dans des fluides de transmission d'énergie.</p> <p>Les renseignements ci-après doivent être fournis au ministre au moins 90 jours avant le début de la nouvelle activité proposée :</p> <p>a) une description de la nouvelle activité proposée à l'égard de la substance;</p> <p>b) les renseignements prévus à l'annexe I du <i>Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles</i>;</p> <p>c) les renseignements prévus aux paragraphes 3(1) à (4) de l'annexe II du même règlement;</p> <p>d) la concentration de la substance dans le produit final résultant de la nouvelle activité.</p> <p>Les renseignements qui précèdent seront évalués dans les 90 jours suivant leur réception par le ministre.</p> <p>L'énoncé qui précède est conforme à l'Avis de nouvelle activité n° 13424, publié dans la <i>Gazette du Canada</i> Partie I, page 518, le 26 février 2005.</p>

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(This statement is not part of the Order.)

(Ce résumé ne fait pas partie de l'arrêté.)

Description

Description

The purpose of this publication is to add substances to the *Domestic Substances List* (DSL) and make consequential deletions from the *Non-Domestic Substances List* (NDSL).

L'objectif de cette publication est d'ajouter des substances à la *Liste intérieure* (LIS) et de les radier de la *Liste extérieure* (LES), selon le cas.

Subsection 66(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999) empowers the Minister of the Environment to compile a list of substances, to be known as the DSL, which specifies “all substances that the Minister is satisfied were, between January 1, 1984 and December 31, 1986, (a) manufactured in or imported into Canada by any person in a quantity of not less than 100 kg in any one calendar year; or (b) in Canadian commerce or used for commercial manufacturing purposes in Canada”.

For the purposes of the Act, the DSL is the sole basis for determining whether a substance is “existing” or “new” to Canada. Substances on the DSL are not subject to the requirements of the *New Substances Notification Regulations*, implemented under section 89 of CEPA 1999. Substances that are not on the DSL will require notification and assessment, as prescribed by these Regulations, before they can be manufactured in or imported into Canada.

The DSL was published in the *Canada Gazette*, Part II, in May 1994. However, the DSL is not a static list and is subject, from time to time, to additions, deletions or corrections that are published in the *Canada Gazette*.

Subsection 87(1) of CEPA 1999 requires the Minister to add a substance to the DSL where, (a) the Minister has been provided with information specified in the *New Substances Notification Regulations* and any additional information or test result required under subsection 84(1); (b) the substance was manufactured or imported in excess of the volumes prescribed in the *New Substances Notification Regulations*; (c) the period for assessing the information under section 83 has expired; and (d) no condition specified under paragraph 84(1)(a) in respect of the substance remains in effect.

Subsection 87(5) of CEPA 1999 requires the Minister to add a substance to the DSL where, (a) the Minister has been provided with information specified in the *New Substances Notification Regulations* and any additional information or test result required under subsection 84(1); (b) the period for assessing the information under section 83 has expired; (c) no condition specified under paragraph 84(1)(a) in respect of the substance remains in effect; and (d) the Minister has received a notice that manufacture or import of the substance has commenced.

Substances added to the DSL, if they appear on the NDSL, are deleted from that List as indicated under subsection 66(3), subsection 87(1) and subsection 87(5) of CEPA 1999.

Alternatives

The CEPA 1999 sets out a process for updating the DSL in accordance with strict timelines. Since the substances covered by this List have met the criteria for addition to the DSL, there is no alternative to their addition.

Similarly, there is no alternative to the NDSL deletions since a substance cannot be on both the NDSL and the DSL.

Benefits and Costs

Benefits

This amendment of the DSL will benefit the public, industry and governments, by identifying additional substances and by

Le paragraphe 66(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)] stipule que le ministre de l'Environnement doit établir une liste de substances appelée LIS qui énumère toutes les « substances qu'il estime avoir été, entre le 1^{er} janvier 1984 et le 31 décembre 1986, a) soit fabriquées ou importées au Canada par une personne en des quantités d'au moins 100 kg au cours d'une année; b) soit commercialisées ou utilisées à des fins de fabrication commerciale au Canada ».

Au sens de la Loi, la LIS est le seul document qui permet de déterminer si une substance est « existante » ou « nouvelle » au Canada. Les substances inscrites sur la LIS ne sont pas assujetties aux exigences du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*, lequel fut pris sous le régime de l'article 89 de la LCPE (1999). Les substances non énumérées à la LIS doivent faire l'objet d'un préavis et d'une évaluation, et ce, avant leur fabrication ou leur importation au Canada.

La LIS a été publiée dans la *Gazette du Canada* Partie II en mai 1994. Cependant, la LIS n'est pas fixe dans le temps puisqu'elle peut faire l'objet d'ajouts, d'éliminations ou de corrections, qui sont publiés dans la *Gazette du Canada*.

Le paragraphe 87(1) de la LCPE (1999) exige que le ministre ajoute une substance à la LIS lorsque a) il a reçu des renseignements prescrit par le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles* ou toutes informations additionnelles ou des résultats des tests, requis en vertu du paragraphe 84(1); b) le volume des substances qui ont été manufacturées ou importées est supérieur aux volumes prescrits au *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*; c) le délai d'évaluation prévu à l'article 83 est expiré; et d) aucune condition mentionnée à l'alinéa 84(1)a) reliée à la substance ne demeure en vigueur.

Le paragraphe 87(5) de la LCPE (1999) exige que le ministre ajoute une substance à la LIS lorsque a) il a reçu des renseignements prescrits par le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles* ou toutes informations additionnelles ou des résultats des tests, requis en vertu du paragraphe 84(1); b) le délai d'évaluation prévu à l'article 83 est expiré; c) aucune condition mentionnée à l'alinéa 84(1)a) reliée à la substance ne demeure en vigueur; et d) le ministre a reçu un avis indiquant le début de la fabrication ou de l'importation de la substance.

Les substances ajoutées à la LIS, si elles figurent sur la LES, sont radiées de celle-ci tel que prescrit en vertu du paragraphe 66(3), du paragraphe 87(1) et du paragraphe 87(5) de la LCPE (1999).

Solutions envisagées

La LCPE (1999) fait état d'un processus strict pour l'échéance des mises à jour de la LIS. Étant donné que les substances qui font l'objet de cette liste ont rempli les conditions pour l'ajout à la LIS, il n'existe aucune autre solution de remplacement à leur ajout.

Dans le même ordre d'idées, il n'existe aucune autre solution de remplacement aux radiations de la LES puisqu'une substance ne peut pas figurée sur la LIS et la LES en même temps.

Avantages et coûts

Avantages

Cette modification à la LIS entraînera des avantages pour le public, l'industrie et les gouvernements en identifiant les

exempting from all assessment and reporting requirements under section 81 of CEPA 1999.

Costs

There will be no incremental costs to the public, industry or governments associated with this amendment of the DSL.

Competitiveness

All nominated substances are added to the DSL if they have been determined to be consistent with the eligibility criteria specified in CEPA 1999. Thus no manufacturer or importer is disadvantaged by this amendment of the DSL.

Consultation

As the content of the notices associated with this amendment does not contain any information that would be subject to comment or objection by the general public, no consultation was required.

Compliance and Enforcement

The DSL identifies substances that, for the purposes of CEPA 1999, are not subject to the requirements of the *New Substances Notification Regulations*. There are no compliance or enforcement requirements associated with the DSL itself.

Contacts

Claire Hughes
Acting Head
Notification Processing and Controls Section
New Substances Branch
Environment Canada
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: (819) 997-9551

Céline Labossière
Senior Economist
Regulatory and Economic Analysis
Economic and Regulatory Affairs Directorate
Environment Canada
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: (819) 997-2377

substances additionnelles et en les exemptant de toutes les exigences reliées à l'article 81 de la Loi.

Coûts

Aucun coût additionnel ne sera encouru par le public, l'industrie et les gouvernements à la suite de cette modification à la LIS.

Compétitivité

Toutes les substances désignées sont ajoutées à la LIS si elles ont été identifiées comme respectant le critère d'admissibilité mentionné à la LCPE (1999). Par conséquent, aucun manufacturier ou importateur n'est pénalisé par cette modification à la LIS.

Consultations

Étant donné que l'avis relié à cette modification énonce qu'aucun renseignement ne fera l'objet de commentaire ou d'objection de la part du public en général, aucune consultation ne s'est avérée nécessaire.

Respect et exécution

La LIS identifie, tel qu'il est requis par la LCPE (1999), les substances qui ne feront pas l'objet d'exigence en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*. Ainsi, il n'y a pas d'exigence de mise en application associée à la LIS.

Personnes-ressources

Claire Hughes
Chef intérimaire
Section des procédures de déclarations et des contrôles
Direction des substances nouvelles
Environnement Canada
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 997-9551

Céline Labossière
Économiste principale
Direction des analyses réglementaires et économiques
Direction générale des affaires économiques et réglementaires
Environnement Canada
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 997-2377

Registration
SOR/2005-162 May 31, 2005

PILOTAGE ACT

Regulations Amending the Laurentian Pilotage Tariff Regulations

P.C. 2005-1046 May 31, 2005

Whereas the Laurentian Pilotage Authority, pursuant to subsection 34(1)^a of the *Pilotage Act*, published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 5, 2005, a copy of the proposed *Regulations Amending the Laurentian Pilotage Tariff Regulations*, substantially in the form set out in the annexed Regulations;

And whereas three notices of objection to the proposed Regulations were filed with the Canadian Transportation Agency in accordance with subsection 34(2)^b of that Act and the Agency will make an investigation of the proposed charges in order to make its recommendation to the Laurentian Pilotage Authority pursuant to subsection 35(1)^c of that Act;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Laurentian Pilotage Tariff Regulations*, made on April 6, 2005 by the Laurentian Pilotage Authority.

REGULATIONS AMENDING THE LAURENTIAN PILOTAGE TARIFF REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The *Laurentian Pilotage Tariff Regulations*¹ are amended by adding the following after section 6:

TEMPORARY SURCHARGE

6.1 A surcharge of 4.9 per cent is payable on each pilotage charge payable under section 2 for a pilotage service provided in District No. 1 until the proceeds of the surcharge total \$4,316,000.

2. Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:

Enregistrement
DORS/2005-162 Le 31 mai 2005

LOI SUR LE PILOTAGE

Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides

C.P. 2005-1046 Le 31 mai 2005

Attendu que, conformément au paragraphe 34(1)^a de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration de pilotage des Laurentides a publié dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 5 mars 2005, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides*, conforme en substance au texte ci-après;

Attendu que trois avis d'opposition au projet de règlement ont été déposés auprès de l'Office des transports du Canada en vertu du paragraphe 34(2)^b de la *Loi sur le pilotage* et que celui-ci fera enquête sur les droits proposés afin de faire une recommandation à ce sujet à l'Administration de pilotage des Laurentides conformément au paragraphe 35(1)^c de cette loi;

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides*, ci-après, pris le 6 avril 2005 par l'Administration de pilotage des Laurentides.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES TARIFS DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

MODIFICATIONS

1. Le *Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides*¹ est modifié par adjonction, après l'article 6, de ce qui suit :

DROIT SUPPLÉMENTAIRE TEMPORAIRE

6.1 Un droit supplémentaire de 4,9 pour cent est à payer sur chaque droit de pilotage à payer en application de l'article 2 pour un service de pilotage rendu dans la circonscription n° 1 jusqu'à ce que le produit des droits supplémentaires totalise 4 316 000 \$.

2. L'annexe 2 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

^a S.C. 1998, c. 10, s. 150

^b S.C. 1996, c. 10, s. 251(2)

^c S.C. 1998, c. 10, s. 151

¹ SOR/2001-84

^a L.C. 1998, ch. 10, art. 150

^b L.C. 1996, ch. 10, par. 251(2)

^c L.C. 1998, ch. 10, art. 151

¹ DORS/2001-84

SCHEDULE 2
(definition of “time factor” in section 1 and sections 2 and 9)

PILOTAGE CHARGES

Item	Column 1 Pilotage Service	Column 2 District	Column 3 Basic Charge (\$)	Column 4 Charge per Unit (\$)	Column 5 Charge per Time Factor (\$)	Column 6 Charge per Hour or Part of an Hour (\$)	Column 7 Minimum Charge (\$)	Column 8 Maximum Charge (\$)
1.	Trip	1	N/A	32.88	16.19	N/A	841.27	N/A
		2	N/A	19.81	11.40	N/A	662.54	N/A
2.	Movage	1	378.50	12.46	N/A	N/A	841.27	N/A
		1-1 or 2	360.48	11.87	N/A	N/A	801.21	N/A
3.	Anchorage during a trip or a movage	1	292.69	3.15	N/A	N/A	N/A	N/A
		1-1 or 2	278.75	3.00	N/A	N/A	N/A	N/A
4.	Docking of a ship at a wharf or pier at the end of a trip	1	224.03	2.31	N/A	N/A	N/A	435.56
		2	213.36	2.20	N/A	N/A	N/A	414.82
5.	Request by a master, owner or agent of a ship for a pilot designated by the Corporation to perform a docking or undocking	2	360.48	8.15	N/A	N/A	662.54	N/A
6.	Detention of a pilot at a pilot boarding station or on board ship	1	N/A	N/A	N/A	0.00 for first half hour, 87.30 for first hour, including the first half hour, and 87.30 for each subsequent hour	N/A	N/A
		1-1 or 2	N/A	N/A	N/A	0.00 for first half hour, 83.14 for first hour, including the first half hour, and 83.14 for each subsequent hour	N/A	N/A
7.	Ship movements required for adjusting a ship's compasses	1	378.50	12.46	N/A	N/A	N/A	N/A
		1-1 or 2	360.48	11.87	N/A	N/A	N/A	N/A
8.	Trip or movage of a dead ship	1, 1-1 or 2	1.5 times the pilotage charges set out in items 1 to 7	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
9.	Cancellation of a request for pilotage services if the pilot reports for pilotage duty	1	469.56	N/A	N/A	0.00 for the first hour, 174.59 for the second hour including the first hour, and 87.30 for each subsequent hour ¹	N/A	N/A
		1-1 or 2	447.20	N/A	N/A	0.00 for the first hour, 166.28 for the second hour including the first hour, and 83.14 for each subsequent hour ¹	N/A	N/A
10.	A pilot is carried on a ship beyond the district for which the pilot is licenced	1	N/A	N/A	N/A	87.30	N/A	N/A
		1-1 or 2	N/A	N/A	N/A	83.14	N/A	N/A
11.	Except in the case of emergency, a master, owner or agent of a ship, after filing a notice required by section 8 or 9 of the <i>Laurentian Pilotage Authority Regulations</i> , makes a request that the movage or departure occur at a time before that set out in the notice	1	1,953.84	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
		1-1 or 2	1,860.80	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

¹ The number of chargeable hours of service is calculated from the later of the time for which the pilotage services are requested and the time the pilot reports for pilotage duty until the time of cancellation

ANNEXE 2
(définition de « facteur temps » à l'article 1 et aux articles 2 et 9)

DROITS DE PILOTAGE

Article	Service de pilotage	Colonne 2 Circonscription	Colonne 3 Droit forfaitaire (\$)	Colonne 4 Droit par unité (\$)	Colonne 5 Droit par facteur temps (\$)	Colonne 6 Droit par heure ou fraction d'heure (\$)	Colonne 7 Droit minimum (\$)	Colonne 8 Droit maximum (\$)
1.	Voyage	1	S/O	32,88	16,19	S/O	841,27	S/O
		2	S/O	19,81	11,40	S/O	662,54	S/O
2.	Déplacement	1	378,50	12,46	S/O	S/O	841,27	S/O
		1-1 ou 2	360,48	11,87	S/O	S/O	801,21	S/O
3.	Mouillage au cours d'un voyage ou d'un déplacement	1	292,69	3,15	S/O	S/O	S/O	S/O
		1-1 ou 2	278,75	3,00	S/O	S/O	S/O	S/O
4.	Accostage d'un navire à un quai ou à une jetée à la fin d'un voyage	1	224,03	2,31	S/O	S/O	S/O	435,56
		2	213,36	2,20	S/O	S/O	S/O	414,82
5.	Accostage ou appareillage d'un navire effectué par un pilote désigné par la Corporation, à la demande du capitaine, du propriétaire ou de l'agent du navire	2	360,48	8,15	S/O	S/O	662,54	S/O
6.	Prolongation du séjour d'un pilote à une station d'embarquement de pilotes ou à bord d'un navire	1	S/O	S/O	S/O	0,00 pour la première demi-heure, 87,30 pour la première heure, y compris la première demi-heure, et 87,30 pour chaque heure suivante	S/O	S/O
		1-1 ou 2	S/O	S/O	S/O	0,00 pour la première demi-heure, 83,14 pour la première heure, y compris la première demi-heure, et 83,14 pour chaque heure suivante	S/O	S/O
7.	Mouvement d'un navire effectué pour la régulation des compas	1	378,50	12,46	S/O	S/O	S/O	S/O
		1-1 ou 2	360,48	11,87	S/O	S/O	S/O	S/O
8.	Voyage ou déplacement d'un navire mort	1, 1-1 ou 2	1,5 fois les droits de pilotage prévus aux articles 1 à 7	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
9.	Annulation d'une demande de services de pilotage si le pilote se présente pour effectuer ses fonctions de pilotage	1	469,56	S/O	S/O	0,00 pour la première heure, 174,59 pour la deuxième heure, y compris la première heure, et 87,30 pour chaque heure suivante ¹	S/O	S/O
		1-1 ou 2	447,20	S/O	S/O	0,00 pour la première heure, 166,28 pour la deuxième heure, y compris la première heure, et 83,14 pour chaque heure suivante ¹	S/O	S/O
10.	Transport d'un pilote à bord d'un navire au-delà de la circonscription pour laquelle il est breveté	1	S/O	S/O	S/O	87,30	S/O	S/O
		1-1 ou 2	S/O	S/O	S/O	83,14	S/O	S/O
11.	Sauf en cas d'urgence, un départ ou un déplacement effectué avant l'heure prévue dans les préavis exigés par les articles 8 ou 9 du <i>Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides</i> , à la demande du capitaine, du propriétaire ou de l'agent du navire	1	1 953,84	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
		1-1 ou 2	1 860,80	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O

¹ Le nombre d'heures facturables pour un service est calculé soit à partir du moment où les services d'un pilote sont requis, soit à partir du moment de l'arrivée du pilote à l'endroit où il doit effectuer ses fonctions de pilotage, selon la plus tardive de ces heures, jusqu'au moment où la demande est annulée

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. These Regulations come into force on July 1, 2005.**3. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juillet 2005.****REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT****RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(This statement is not part of the Regulations.)**(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)***Description****Description**

The Laurentian Pilotage Authority (the Authority) is responsible for administering, in the interest of safety, an efficient pilotage service within Canadian waters in and around the Province of Quebec, north of the northern entrance to Saint-Lambert Lock, except the waters of Chaleur Bay, south of Cap d'Espoir. The Authority also prescribes tariffs of pilotage charges that are fair, reasonable and sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

L'Administration de pilotage des Laurentides (l'Administration) a le mandat d'administrer, aux fins de la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes sises dans la province de Québec et les eaux limitrophes, au nord de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert, à l'exception des eaux de la baie des Chaleurs au sud du Cap d'Espoir. De plus, l'Administration fixe des tarifs de droits de pilotage équitables et raisonnables suffisants pour lui permettre le financement autonome de ses activités.

These tariff amendments are necessary for the Authority to meet the increase in fees that must be paid to the Corporation des pilotes du Saint-Laurent central inc. (CPSLC), the pilotage service providers in District No. 1 (between Saint-Lambert Lock and the port of Québec), as a result of an arbitrator's decision that was confirmed by the Federal Court of Canada on October 1, 2004. The increase is 5 percent greater than the increase originally budgeted by the Authority which took effect on July 1, 2002. The Authority projected 3 percent only and the arbitrator decided on 8 percent hence 5 percent short fall.

Des modifications tarifaires s'imposent en raison d'une augmentation des honoraires que doit verser l'Administration à la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central inc. (CPSLC), son fournisseur de service de pilotage dans la circonscription n° 1, (c.-à-d. entre l'écluse de Saint-Lambert et le port de Québec), à la suite d'une décision arbitrale homologuée par la Cour fédérale le 1^{er} octobre 2004. Cette augmentation est de 5 p. 100 supérieure à celle budgétée par l'Administration et qui prenait effet le 1^{er} juillet 2002. L'Administration avait projeté 3 p. 100 alors que la décision arbitrale a concédé 8 p. 100 d'où un manque de 5 p. 100 depuis juillet 2002.

The financial impact of the Federal Court's order is twofold. First, to meet a 5 percent general increase in pilotage fees, the Authority must increase its tariff at the same level in District No. 1. Second, the Authority must reimburse the CPSLC, an amount equal to 5 percent on all pilot fees for the services provided from July 1, 2002, until the coming into force of the 5 percent general increase. This debt could amount to approximately \$4,000,000 in capital and interest, which the Authority will borrow and then repay within 36 months. In order to do so, the Authority must temporarily increase its tariff for District No. 1 by 4.9 percent until the amount borrowed has been repaid in full. Consequently, a surcharge will be included in the tariff as a temporary measure.

Les impacts financiers de cette ordonnance de la Cour fédérale sont de deux ordres. D'abord, pour faire face à une augmentation récurrente de 5 p. 100 des honoraires de pilotage, l'Administration doit hausser son tarif au même niveau pour la circonscription n° 1. D'autre part, l'Administration doit verser à CPSLC une somme correspondant à l'écart accumulé de 5 p. 100 des frais de pilotage pour les services rendus par cette corporation entre le 1^{er} juillet 2002, jusqu'à l'entrée en vigueur de la hausse tarifaire récurrente de 5 p. 100. Cette dette pourrait totaliser, en capital et intérêts, un montant d'environ 4 000 000 \$, lequel sera emprunté par l'Administration et remboursé sur une période de 36 mois. Pour ce faire, l'Administration doit temporairement ses tarifs dans la circonscription n° 1 de 4,9 p. 100 jusqu'à paiement complet de cet emprunt. Cette mesure transitoire prend la forme d'un droit supplémentaire compris dans le tarif.

Alternatives**Solutions envisagées**

The Authority considered various alternatives to meet the increase in pilotage fees, both for future services and for accumulated past services. It was decided that it would be preferable to borrow the required amount from a financial institution. After considering various options for repaying the loan, the Authority chose a 36-month term. However, the loan is subject to government approval.

L'Administration a évalué divers moyens de payer cette hausse des honoraires, tant pour l'avenir que pour les sommes accumulées. Il a été décidé d'emprunter la somme requise auprès d'une institution financière. Après avoir tenu des consultations sur les divers scénarios d'amortissement de ce prêt, l'Administration a choisi un terme de 36 mois. Cet emprunt est cependant sujet à des approbations gouvernementales.

Because the Authority has no accumulated surplus and its cost-revenue ratio has been approximately 1.00 percent for the past several years, it has no resources allowing it to repay, even in part, the debt created by the 5 percent increase ordered by the arbitrator.

Puisque l'Administration ne dispose d'aucun surplus accumulé et que son ratio d'exploitation est d'environ 1,00 p. 100 depuis plusieurs années, elle n'a aucune ressource propre pour acquitter même partiellement la dette découlant de l'augmentation supplémentaire de 5 p. 100 ordonnée par la décision arbitrale.

Benefits and Costs

The general 5 percent tariff increase in District No. 1 will generate, as of July 1, 2005, an amount of \$742,000 for 2005, and \$1,302,000 for 2006. The temporary surcharge of 4.9 percent will generate revenues of \$756,000 between July 1 to December 31, 2005 and \$1,390,000 in 2006. These amounts will be used entirely for the repayment of the \$4,316,000 loan, until it has been repaid in full in 2008. The surcharge will then cease to apply.

During the period when both increases apply, they will represent an increase in pilotage charges of approximately \$375 per trip for a ship transiting the St. Lawrence River between the pilot boarding stations in District No. 1, which is a distance of 140 nautical miles. The average duration of such a trip is 11.1 hours. The average supplementary cost per pilotage mile will be \$2.68.

The tariff increase is necessary to cover all costs associated with the pilot fee increases following the Federal Court's order. It will ensure the continued efficiency and safety of the pilotage service, and at the same time enable the Authority to maintain its financial autonomy.

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

Consultation

During the month of October 2004, the Authority consulted the main pilotage service user groups about how to deal with the Federal Court's order. Although they understand that the Authority is subject to restrictions beyond its control, the user groups' representatives indicated that they will object to the tariff increases because of their financial impact.

In spite of the outcome of the consultation, the Authority has no choice but to comply with the Court's order and pay the amounts involved.

Following the pre-publication of the amendment in the *Canada Gazette*, Part I, on March 5, 2005, three notices of objection were filed with the Canadian Transportation Agency (CTA), one by the Canadian Shipowners Association, another from the Shipping Federation of Canada and a third one from the CPSLC.

Pursuant to subsection 34(4) of the *Pilotage Act* (the Act), the CTA is now conducting an investigation into the tariff increase. The CTA is to make a recommendation at the beginning of August 2005, within 120 days after receiving the objections.

Subsection 34(1) of the Act allows a tariff to come into force 31 days after publication in the *Canada Gazette*. In view of the investigation process arising from the objections, the CTA's decision will probably not be received in time to obtain the approval of the Governor in Council and implement the tariff on the planned date of July 1, 2005.

Avantages et coûts

La hausse récurrente de tarif de 5 p. 100 dans la circonscription n° 1 générera à partir du 1^{er} juillet 2005 une somme de 742 000 \$ pour l'année 2005, et de 1 302 000 \$ pour 2006. Le droit supplémentaire et temporaire de 4,9 p. 100 produira notamment des revenus de 756 000 \$ du 1^{er} juillet au 31 décembre 2005 et 1 390 000 \$ en 2006. Ces derniers montants seront entièrement consacrés au remboursement de l'emprunt de 4 316 000 \$, jusqu'à paiement complet en 2008. Dès lors, ce droit supplémentaire prendra fin.

Durant la période où elles s'appliqueront simultanément, ces hausses représenteront une augmentation des droits de pilotage d'environ 375 \$ par voyage pour un navire qui transite sur le fleuve Saint-Laurent, entre les stations d'embarquement de pilotes situées dans la circonscription n° 1, c'est-à-dire 140 milles marins. La durée moyenne d'un tel voyage est de 11,1 heures. Le coût moyen supplémentaire par mille piloté sera de l'ordre de 2,68 \$.

Cette majoration tarifaire est nécessaire pour couvrir les coûts associés à l'augmentation des honoraires des pilotes suite à l'ordonnance de la Cour fédérale. Les modifications permettront à l'Administration de maintenir un service de pilotage efficace et sécuritaire tout en assurant son autonomie financière.

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

Consultations

Au cours du mois d'octobre 2004, l'Administration a consulté les principaux groupes d'utilisateurs de services de pilotage relativement au traitement à réserver à l'ordonnance de la Cour fédérale. Bien qu'ils comprennent que l'Administration est soumise à des contraintes contre lesquelles elle n'exerce aucun contrôle, les principaux représentants des usagers ont indiqué qu'ils s'opposeraient aux augmentations tarifaires qui en découlent, vu leur impact financier.

Malgré le résultat de cette consultation, l'Administration n'a d'autre choix que d'obtempérer à l'ordre de la Cour fédérale et de payer les sommes visées.

À la suite de la publication au préalable du projet de règlement dans la *Gazette du Canada* Partie I le 5 mars 2005, trois avis d'opposition motivés ont été déposés auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) par l'Association des armateurs canadiens, la Fédération maritime du Canada et CPSLC.

En vertu du paragraphe 34(4) de la *Loi sur le pilotage* (la Loi), l'OTC procède actuellement à une enquête relativement à l'augmentation de tarif. L'OTC doit faire une recommandation au début d'août 2005, soit dans les 120 jours suivant la réception des avis d'opposition.

Le paragraphe 34(1) de la Loi permet qu'un tarif entre en vigueur 31 jours après sa publication dans la *Gazette du Canada*. Compte tenu du processus engagé devant l'OTC, il est probable que la décision de cet organisme ne soit pas reçue à temps pour obtenir l'approbation de la gouverneure en conseil et mettre en application le tarif à la date prévue du 1^{er} juillet 2005.

Consequently, the Authority wants to use subsection 34(1) of the Act to have the new tariff come into force by July 1, 2005, which is more than 31 days after its publication. Otherwise, the Authority will have to postpone payment of its debt, thus increasing its interest payments and its deficit for the current year.

If the CTA recommends a pilotage tariff that is lower than that prescribed by the Authority, the Authority will have to reimburse to any person who has paid the prescribed amount the difference between that amount and the recommended amount along with interest, in accordance with subsection 35(4) of the Act.

Compliance and Enforcement

Section 45 of the Act provides the enforcement mechanism for the Regulations. It states that no customs officer at any port in Canada shall grant a clearance to a ship if the officer is informed by an Authority that pilotage charges in respect of the ship are outstanding and unpaid.

Section 48 of the Act provides a penalty of up to \$5,000 if the Regulations are contravened.

Contact

Jean-Claude Michaud
Chief Executive Officer
Laurentian Pilotage Authority
555 René-Lévesque Blvd. West, Suite 1501
Montreal, Quebec
H2Z 1B1
Telephone: (514) 283-6320
FAX: (514) 496-2409

Conséquemment, l'Administration désire se prévaloir du paragraphe 34(1) de la Loi afin que le nouveau tarif entre en vigueur dès le 1^{er} juillet 2005, soit plus de 31 jours après sa publication. À défaut, l'Administration devra reporter le moment où elle fera face à ses obligations financières, augmentant ainsi ses dépenses d'intérêts et le déficit prévu pour l'année en cours.

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

Respect et exécution

L'article 45 de la Loi fournit le mécanisme d'application du règlement, à savoir que l'Administration peut informer l'agent des douanes, dans un port au Canada, de ne pas autoriser le départ d'un navire lorsque les droits de pilotage concernant le navire sont exigibles et impayés.

L'article 48 de la Loi prévoit des sanctions en cas d'infraction, notamment une amende pouvant aller jusqu'à 5 000 \$.

Personne-ressource

Jean-Claude Michaud
Premier dirigeant
Administration de pilotage des Laurentides
555, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 1501
Montréal (Québec)
H2Z 1B1
Téléphone : (514) 283-6320
TÉLÉCOPIEUR : (514) 496-2409

Registration
SOR/2005-163 May 31, 2005

MEAT INSPECTION ACT

Regulations Amending the Meat Inspection Regulations, 1990

P.C. 2005-1047 May 31, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to section 20^a of the *Meat Inspection Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Meat Inspection Regulations, 1990*.

REGULATIONS AMENDING THE MEAT INSPECTION REGULATIONS, 1990

AMENDMENT

1. Paragraph 3(3)(d) of the *Meat Inspection Regulations, 1990*¹ is replaced by the following:

(d) a meat product that is produced in a federal penitentiary and sent or conveyed to another federal penitentiary;

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Under the *Meat Inspection Act* (MIA), the Canadian Food Inspection Agency regulates the safety and quality of meat products imported into Canada or produced in federally registered establishments for export or interprovincial trade. The *Meat Inspection Regulations, 1990* (MIR) establishes standards for meat products, the licencing, registration, maintenance and operation of federally-registered meat establishments, packaging and labelling requirements and for the import and export of meat products.

Section 8 of the MIA prohibits the sending or conveying of meat products across provincial boundaries unless they were produced in a federally registered establishment and comply with prescribed standards and packaging and labelling requirements. Subsection 3(3) of the MIR provides for exemptions from the application of section 8 of the MIA.

^a S.C. 1993, c. 44, s. 184

^b R.S., c. 25 (1st Supp.)

¹ SOR/90-288

Enregistrement
DORS/2005-163 Le 31 mai 2005

LOI SUR L'INSPECTION DES VIANDES

Règlement modifiant le Règlement de 1990 sur l'inspection des viandes

C.P. 2005-1047 Le 31 mai 2005

Sur recommandation du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et en vertu de l'article 20^a de la *Loi sur l'inspection des viandes*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de 1990 sur l'inspection des viandes*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE 1990 SUR L'INSPECTION DES VIANDES

MODIFICATION

1. L'alinéa 3(3)d) du *Règlement de 1990 sur l'inspection des viandes*¹ est remplacé par ce qui suit :

d) le produit de viande produit dans un pénitencier fédéral et expédié ou transporté à un autre pénitencier fédéral;

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

L'Agence canadienne d'inspection des aliments réglemente, sous le régime de la *Loi sur l'inspection des viandes* (LIV), la salubrité et la qualité des produits de viande importés au Canada ou produits dans des établissements agréés par le fédéral en vue de l'exportation ou du commerce interprovincial. Le *Règlement de 1990 sur l'inspection des viandes* (RIV) établit les normes applicables aux produits de viande, à la délivrance de permis, à l'agrément, à l'entretien et à l'exploitation des établissements de transformation des viandes agréés par le fédéral et à l'emballage et à l'étiquetage ainsi qu'à l'importation et à l'exportation de produits de viande.

L'article 8 de la LIV interdit l'expédition et le transport des produits de viande d'une province à une autre à moins que les produits de viande aient été préparé dans un établissement agréé au fédéral, et qu'ils soient conformes, de même que leur emballage et leur étiquetage, aux normes réglementaires. Le paragraphe 3(3) du RIV prévoit des exemptions à l'application de l'article 8 de la LIV.

^a L.C. 1993, ch. 44, art. 184

^b L.R., ch. 25 (1^{er} suppl.)

¹ DORS/90-288

Paragraph 3(3)(d) of the MIR provides for the interprovincial movement of a meat product if it is prepared in a federal penitentiary and sent or conveyed to another federal penitentiary. Under section 2 of the MIR, “prepared” means a meat product that has been cooked or dehydrated or to which has been added any substance other than meat, a meat by-product or mechanically separated meat.

Unfortunately, “prepared” as defined in the MIR is too narrow to encompass some of the other meat processing activities undertaken in federal penitentiaries. The broader term “produced” would more closely reflect the Canadian Food Inspection Agency’s policy to exempt all meat products, including carcasses and primal cuts, that are prepared in a less restrictive sense from the prohibitions in section 8 of the MIA.

This is a minor amendment to an existing exemption provision and there will be little or no impact on the general public or the environment.

Alternatives

Option 1 - Status Quo

The existing wording of paragraph 3(3)(d) does not allow all meat products produced in federal penitentiaries to be exempt from the application of section 8 of the MIA. If the current wording is not modified, it may result in unnecessary costs and delays in meat production in federal penitentiaries.

Option 2 - Broaden the definition of “prepared”

Broadening the current definition of “prepared” in the MIR may address the problem associated with the defined term. However, a revised definition of this term would necessitate a number of other amendments to the remainder of the MIR.

Option 3 - Amend the wording of paragraph 3(3)(d) (preferred option)

Implementation of this minor amendment will allow all meat products produced in federal penitentiaries to be eligible for the exemption of section 8 of the MIA, as was always intended. The most efficient way to accomplish this objective is to maintain the current definition of “prepared”, and to revise the wording of paragraph 3(3)(d) of the MIR instead.

Benefits and Costs

This is a minor amendment to better reflect the intended policy, and will have little or no financial impact upon the Canadian Food Inspection Agency or upon industry.

Consultation

Because of the nature of this amendment, it was not necessary to consult with industry on the amendment.

The Regulation was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on April 9, 2005 for a 15-day comment period. No comments were received.

L’alinéa 3(3)(d) du RIV prévoit le transport interprovincial des produits de viande préparés dans des pénitenciers fédéraux et expédiés ou transportés dans d’autres pénitenciers fédéraux. Selon l’article 2 du RIV, « préparé » s’entend d’un produit de viande comestible qui a été cuit ou déshydraté ou auquel a été ajoutée une substance autre que de la viande, un sous-produit de viande ou de la viande séparée mécaniquement.

Malheureusement, la définition de « préparé » dans le RIV est trop restrictive pour englober certaines des autres activités de préparation de la viande effectuées dans les pénitenciers fédéraux. Le terme plus générique « produit » refléterait plus étroitement la politique de l’Agence canadienne d’inspection des aliments qui vise à exempter des interdictions de l’article 8 de la LIV tous les produits de viande, y compris les carcasses et les coupes primaires, qui sont préparés, selon le sens moins restrictif donné à ce terme.

Il s’agit d’une modification d’une disposition d’exemption existante qui revêt peu d’importance et qui aura vraisemblablement peu ou pas d’incidence sur le grand public ou l’environnement.

Solutions envisagées

Option 1 - Statu quo

Le libellé actuel de l’alinéa 3(3)(d) ne permet pas que tous les produits de viande produits dans les pénitenciers fédéraux soient exempts de l’application de l’article 8 de la LIV. Si le libellé actuel n’est pas modifié, il pourrait en résulter des coûts non nécessaires et des retards dans la production de viandes dans les pénitenciers fédéraux.

Option 2 - Élargir la définition du terme « préparé »

L’élargissement de la définition actuelle de « préparé » dans le RIV pourrait régler les problèmes liés au terme défini. Cependant, une définition révisée de ce terme nécessiterait un certain nombre de modifications au reste du RIV.

Option 3 - Modifier le libellé de l’alinéa 3(3)(d) (option préférée)

La mise en œuvre de cette modification mineure permettra que tous les produits de viande produits dans les pénitenciers fédéraux soient admissibles à l’exemption de l’article 8 de la LIV, comme on le prévoyait au départ. La manière la plus efficace de réaliser cet objectif est de maintenir la définition actuelle de « préparé » et de modifier plutôt le libellé de l’alinéa 3(3)(d) du RIV.

Avantages et coûts

Il s’agit d’une modification de peu d’importance qui reflétera plus fidèlement la politique ciblée et n’aura vraisemblablement peu ou pas d’incidence financière sur l’Agence canadienne d’inspection des aliments ni sur l’industrie.

Consultations

En raison de la nature de cette modification, il n’était pas nécessaire de consulter l’industrie au sujet de la modification.

Le règlement a été l’objet d’une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 9 avril 2005 suivie d’une période de commentaires de 15 jours. Aucune présentation n’a été reçue.

Compliance and Enforcement

No compliance or enforcement issues are anticipated following the registration of this amendment.

Contact

Dr. Lucie Brisebois
Chief
Regulations and Procedures
Food of Animal Origin Division
Canadian Food Inspection Agency
159 Cleopatra Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0Y9
Telephone: (613) 221-7049
FAX: (613) 221-7296
E-mail: lbrisebois@inspection.gc.ca

Respect et exécution

On ne prévoit aucun problème d'application de la réglementation ni de conformité à la suite de l'enregistrement de cette modification.

Personne-ressource

Dre Lucie Brisebois
Chef
Réglementation et méthodes
Division des aliments d'origine animale
Agence canadienne d'inspection des aliments
159, Promenade Cleopatra
Ottawa (Ontario)
K1A 0Y9
Téléphone : (613) 221-7049
TÉLÉCOPIEUR : (613) 221-7296
Courriel : lbrisebois@inspection.gc.ca

Registration
SOR/2005-164 May 31, 2005

CUSTOMS ACT

Regulations Amending the Proof of Origin of Imported Goods Regulations

P.C. 2005-1048 May 31, 2005

Whereas, pursuant to paragraph 167.1(b)^a of the *Customs Act*^b, the annexed Regulations give effect, in part, to a public announcement made on July 15, 2002;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness and the Minister of Finance, pursuant to section 35.1^c and paragraphs 164(1)(i)^d and 167.1(b)^a of the *Customs Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Proof of Origin of Imported Goods Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE PROOF OF ORIGIN OF IMPORTED GOODS REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) Section 1 of the *Proof of Origin of Imported Goods Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

“alteration” means a modification, other than a repair, that does not include an operation or process that either destroys the essential characteristics of a good or creates a new or commercially different good. (*modification*)

“minor processing” means, with respect to a good,

- (a) mere dilution with water or any other substance that does not materially alter the characteristics of the good;
- (b) cleaning, including removal of rust, grease, paint or any other coating;
- (c) applying any preservative or decorative coating, including any lubricant, protective encapsulation, preservative or decorative paint, or metallic coating;
- (d) trimming, filing or cutting off small amounts of excess material;
- (e) packing or repacking of the good for transport, storage or sale;
- (f) packaging or repackaging the good for retail sale or relabelling of the good in one or more official languages of a Party to CIFTA; or
- (g) repairs or alterations, washing, laundering or sterilizing. (*traitement mineur*)

“repair” means the adjustment of a machine, instrument, electrical device or other article, including replacing or refitting of parts to restore the article to its original operating condition. (*réparation*)

^a S.C. 1992, c. 28, s. 31(1)

^b R.S., c. 1 (2nd Suppl.)

^c S.C. 1997, c. 14, s. 37

^d S.C. 1992, c. 28, s. 30(1)

¹ SOR/98-52

Enregistrement
DORS/2005-164 Le 31 mai 2005

LOI SUR LES DOUANES

Règlement modifiant le Règlement sur la justification de l'origine des marchandises importées

C.P. 2005-1048 Le 31 mai 2005

Attendu que le règlement ci-après met en œuvre, aux termes de l'alinéa 167.1b)^a de la *Loi sur les douanes*^b, une partie de la mesure annoncée publiquement le 15 juillet 2002,

À ces causes, sur recommandation de la ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et du ministre des Finances et en vertu de l'article 35.1^c et des alinéas 164(1)i)^d et 167.1b)^a de la *Loi sur les douanes*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la justification de l'origine des marchandises importées*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA JUSTIFICATION DE L'ORIGINE DES MARCHANDISES IMPORTÉES

MODIFICATIONS

1. (1) L'article 1 du *Règlement sur la justification de l'origine des marchandises importées*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« États-Unis »

- a) Le territoire douanier des États-Unis, lequel comprend les cinquante États, le District de Columbia et Porto Rico;
- b) les zones franches situées sur le territoire des États-Unis et de Porto Rico;
- c) les régions s'étendant au-delà des eaux territoriales des États-Unis et qui, conformément au droit international et au droit interne des États-Unis, sont des régions à l'égard desquelles les États-Unis sont habilités à exercer des droits pour ce qui concerne les fonds marins et leur sous-sol ainsi que leurs ressources naturelles. (*United States*)

« modification » Transformation, autre qu'une réparation, qui ne comporte aucune opération ni aucun processus ayant pour effet de détruire les caractéristiques essentielles d'un produit ou de créer un produit nouveau ou commercialement distinct. (*alteration*)

« réparation » Réglage d'une machine, d'un instrument, d'un dispositif électrique ou d'un autre article, y compris le remplacement ou l'entretien des pièces visant à rétablir l'état de fonctionnement initial. (*repair*)

« traitement mineur » À l'égard d'un produit, s'entend :

- a) de la simple dilution dans l'eau ou dans toute autre substance qui n'en modifie pas sensiblement les caractéristiques;
- b) du nettoyage, notamment l'enlèvement de rouille, de graisse, de peinture ou de tout autre revêtement;

^a L.C. 1992, ch. 28, par. 31(1)

^b L.R., ch. 1 (2^e suppl.)

^c L.C. 1997, ch. 14, art. 37

^d L.C. 1992, ch. 28, par. 30(1)

¹ DORS/98-52

“transaction value” means the price actually paid or payable for the good or material with respect to the transaction between the producer of the good and the buyer of the good or the seller of the material, respectively, adjusted in accordance with paragraphs 1, 3 and 4 of Article 8 of the Customs Valuation Code as defined in section 1 of the *CIFTA Rules of Origin Regulations*. (*valeur transactionnelle*)

“United States” means

- (a) the customs territory of the United States, the 50 states of the United States, the District of Columbia and Puerto Rico;
- (b) the foreign trade zones located in the United States and Puerto Rico; and
- (c) any areas beyond the territorial seas of the United States within which, in accordance with international law and its domestic law, the United States may exercise rights with respect to the seabed and subsoil and their natural resources. (*États-Unis*)

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

« produit » S’entend d’une marchandise au sens de la Loi. (*French version only*)

2. Subsections 4(2) and (3) of the Regulations are replaced by the following:

(2) Subject to subsections (3) to (5), where the benefit of the General Preferential Tariff, Commonwealth Caribbean Countries Tariff or Least Developed Country Tariff is claimed for goods, the importer or owner of the goods shall, for the purposes of section 35.1 of the Act, furnish to an officer, as proof of origin, at the times set out in section 13, the prescribed form completed in English or French and signed by the exporter in the beneficiary country.

(3) The importer and owner of goods that originate in a beneficiary country are exempt from the requirements of subsection 35.1(1) of the Act, if the importer or owner

- (a) furnishes to an officer, at the times set out in section 13, an exporter’s statement of origin in the form set out in the schedule, completed in English or French and signed by the exporter in the beneficiary country; or
- (b) declares to an officer in writing, at the time set out in paragraph 13(a), that it has in its possession
 - (i) the completed and signed prescribed form referred to in subsection (2), or
 - (ii) an exporter’s statement of origin referred to in paragraph (a).

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

10. (1) Subject to subsections (1.1) to (4), where the benefit of preferential tariff treatment under CIFTA is claimed for goods, the importer or owner of the goods shall, for the purposes of section 35.1 of the Act, furnish to an officer, as proof of origin, at the times set out in section 13, a Certificate of Origin for the goods, completed in English, French, Hebrew or Arabic.

c) de l’application d’un agent de conservation ou d’un revêtement décoratif, notamment un lubrifiant, une capsule protectrice, de la peinture pour conservation ou décoration et un revêtement métallique;

d) du rognage, du limage ou du découpage de petites quantités de matière excédentaire;

e) de l’emballage ou du réemballage du produit pour le transport, le stockage ou la vente;

f) du conditionnement ou du reconditionnement du produit pour la vente au détail ou du réétiquetage du produit dans une ou plusieurs langues officielles d’un pays partie à l’ALÉCI;

g) des réparations ou modifications, du lavage, du lessivage ou de la stérilisation. (*minor processing*)

« valeur transactionnelle » Prix effectivement payé ou à payer relativement à un produit ou à une matière en rapport avec la transaction entre le producteur et l’acheteur du produit ou le vendeur de la matière, respectivement, rajustée en vertu des paragraphes 1, 3 et 4 de l’article 8 du Code de la valeur en douane au sens du *Règlement sur les règles d’origine (ALÉCI)*. (*transaction value*)

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

« produit » S’entend d’une marchandise au sens de la Loi. (*French version only*)

2. Les paragraphes 4(2) et (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(2) Sous réserve des paragraphes (3) à (5), lorsque le bénéfice du tarif de préférence général, du tarif des pays antillais du Commonwealth ou du tarif des pays les moins développés est demandé pour des marchandises, leur importateur ou leur propriétaire fournit à l’agent aux moments prévus à l’article 13, à titre de justification de l’origine pour l’application de l’article 35.1 de la Loi, le formulaire réglementaire, rempli en français ou en anglais et signé par l’exportateur dans le pays bénéficiaire en cause.

(3) L’importateur et le propriétaire de marchandises originaires d’un pays bénéficiaire sont exemptés de l’application du paragraphe 35.1(1) de la Loi si l’un d’eux :

- a) soit fournit à l’agent, aux moments prévus à l’article 13, la déclaration d’origine de l’exportateur en la forme prévue à l’annexe, remplie en français ou en anglais et signée par l’exportateur dans le pays bénéficiaire en cause;
- b) soit déclare à l’agent par écrit, au moment prévu à l’alinéa 13a), qu’il a en sa possession l’un des documents suivants :
 - (i) le formulaire réglementaire visé au paragraphe (2), rempli et signé,
 - (ii) la déclaration d’origine visée à l’alinéa a).

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

10. (1) Sous réserve des paragraphes (1.1) à (4), lorsque le bénéfice du traitement tarifaire préférentiel de l’ALÉCI est demandé pour des marchandises, leur importateur ou leur propriétaire fournit à l’agent aux moments prévus à l’article 13, à titre de justification de l’origine pour l’application de l’article 35.1 de la Loi, le certificat d’origine de ces marchandises, rempli en français, en anglais, en hébreu ou en arabe.

(1.1) Where goods, except for goods listed in any of Chapters 50 through 63 of the List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff*, are shipped to Canada from Israel or another CIFTA beneficiary through the United States, a Declaration of Minor Processing, as prescribed by the Minister, completed in English or French and signed by the exporter in the United States, shall accompany the Certificate of Origin referred to in subsection (1) if

- (a) the goods do not undergo further production in the United States other than minor processing; or
- (b) any processing that occurs in the United States does not increase the transaction value of the goods by greater than 10%.

(2) The importer and owner of the goods are exempt from the requirements of subsection 35.1(1) of the Act if the importer or owner furnishes to an officer, at the time set out in paragraph 13(a), a written and signed declaration, in English or French, that certifies that the goods originate in Israel or another CIFTA beneficiary and that the completed Certificate of Origin referred to in subsection (1) and, if applicable, the completed Declaration of Minor Processing referred to in subsection (1.1) are in the importer's possession.

COMING INTO FORCE

4. These Regulations are deemed to have come into force on July 15, 2002.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Under the terms of the Canada-Israel Free Trade Agreement (CIFTA), Canada and Israel have agreed to implement those provisions of the Agreement that concern originating goods (other than goods of Chapters 50 through 63) from Israel or another CIFTA beneficiary which have been transhipped through the United States but which have not undergone further production, other than minor processing, in the United States or any processing that occurred in the United States which did not increase the transaction value of the goods by greater than 10 per cent.

Description

The *Canada-Israel Free Trade Agreement Implementation Act* gave effect to the free trade agreement signed by Canada and Israel in 1996 and implemented on January 1, 1997, which contemplated a future arrangement to permit goods originating in either Canada or Israel or another CIFTA beneficiary to maintain their originating status when they enter the commerce of a non-party to the agreement that has its own separate free trade agreements with Canada and Israel. In particular, it would allow goods from one CIFTA party to enter the commerce of the United States and be transhipped through or undergo certain minor processing operations in that country prior to exportation to another CIFTA party.

This "minor processing" provision was specifically included in Article 3.5 of the Agreement. However, Canada and Israel agreed, pursuant to Article 5.12 of CIFTA, to delay implementation of

(1.1) Lorsque des marchandises, autres que celles désignées à l'un des chapitres 50 à 63 de la liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes*, sont expédiées à partir d'Israël ou d'un autre bénéficiaire de l'ALÉCI vers le Canada via les États-Unis, une déclaration de traitement mineur en la forme établie par le ministre, remplie en français ou en anglais et signée par l'exportateur aux États-Unis, accompagne le certificat d'origine visé au paragraphe (1) lorsque, selon le cas :

- a) les marchandises n'ont fait l'objet d'aucune production supplémentaire aux États-Unis, à l'exception d'un traitement mineur;
- b) le traitement que les marchandises subissent aux États-Unis ne fait pas augmenter leur valeur transactionnelle de plus de 10 %.

(2) L'importateur et le propriétaire des marchandises sont exemptés de l'application du paragraphe 35.1(1) de la Loi si l'un d'eux fournit à l'agent, au moment prévu à l'alinéa 13a), une déclaration écrite et signée, en français ou en anglais, attestant que les marchandises sont originaires d'Israël ou d'un autre bénéficiaire de l'ALÉCI et que l'importateur a en sa possession le certificat d'origine visé au paragraphe (1) dûment rempli et, s'il y a lieu, la déclaration de traitement mineur prévue au paragraphe (1.1) dûment remplie.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent règlement est réputé être entré en vigueur le 15 juillet 2002.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

En vertu des modalités de l'Accord de libre-échange entre le Canada et Israël (ALÉCI), le Canada et Israël ont convenu de mettre en œuvre les dispositions de l'Accord relatives au « traitement mineur » aux États-Unis, ainsi qu'au traitement sur le territoire des États-Unis qui n'augmente pas la valeur transactionnelle de plus de 10 p. cent, de marchandises (à l'exception d'une marchandise désignée aux chapitres 50 à 63) originaires d'Israël ou d'un autre bénéficiaire de l'ALÉCI expédiées en transit vers les États-Unis.

Description

La *Loi de mise en œuvre de l'Accord de libre-échange Canada-Israël* rend exécutoire l'Accord de libre-échange signé par le Canada et Israël en 1996 et entré en vigueur le 1^{er} janvier 1997 lequel prévoyait une entente future qui permettrait aux marchandises originaires du Canada ou d'Israël ou d'un autre bénéficiaire de l'ALÉCI de conserver leur statut originaire lorsqu'elles sont versées au commerce d'un pays non-partie à l'Accord qui a son propre accord de libre-échange distinct avec le Canada et Israël. En particulier, cela permettrait aux marchandises d'une partie à l'ALÉCI d'être versées au commerce des États-Unis et d'être expédiées via les États-Unis ou de faire l'objet de certaines opérations de « traitement mineur » dans ce pays avant d'être exportées vers une autre partie à l'ALÉCI.

La disposition visant le « traitement mineur » a été spécifiquement incluse dans l'article 3.5 de l'Accord. En vertu de l'article 5.12 de l'ALÉCI, sa mise en œuvre a été reportée jusqu'au

this provision until verification methods to enforce it, a declaration of minor processing and an obligation regarding the completion of the declaration of minor processing had been established. Furthermore, in the definition of "minor processing" certain relabelling procedures have been added to the provision for packaging and the operations relating specifically to textiles and apparel have been removed.

For goods (other than goods of Chapters 50 through 63) originating in Israel or another CIFTA beneficiary which have been transhipped through the United States but which have not undergone further production, other than minor processing, in the United States or any processing that occurred in the United States which did not increase their transaction value by greater than 10 per cent and then exported to Canada, a number of amendments are needed to certain regulations made under the *Customs Act* so as to meet the trade objectives agreed upon by Canada and Israel.

The *Regulations Amending the Proof of Origin of Imported Goods Regulations* provide for a declaration by United States exporters that must accompany a Certificate of Origin for goods originating in Israel or another CIFTA beneficiary and which must state whether the goods have been subject, in the United States, to any minor processing or any processing that did not increase the transaction value of the goods by greater than 10 per cent prior to their export to Canada. The details of the information to be provided on the form, which has been agreed upon by officials from both Canada and Israel, as contemplated in the Agreement, are prescribed by the Minister in accordance with section 2 of the *Customs Act*.

Coinciding with these changes are amendments to subsections 4(2) and (3) of the *Proof of Origin of Imported Goods Regulations* to correct a technical anomaly that relates to certain proof of origin requirements.

The relevant requirements under subsections 4(2) and (3) of the Regulations pertain to goods imported from countries entitled to the benefits of the General Preferential Tariff (to which an entitlement still applies to Israeli goods), the Commonwealth Caribbean Countries Tariff and the Least Developed Countries Tariff. The presentation of an exporter's statement of origin was incorrectly offered under subsection 4(2) of the *Proof of Origin of Imported Goods Regulations* as an alternative to the prescribed Form A - Certificate of Origin, and should have been more properly established under subsection 4(3) of the Regulations as a condition for exempting an importer or owner of qualifying goods from the requirement to present the prescribed form at the time of accounting under subsections 32(1), (3) or (5) of the *Customs Act*.

The amendments to subsections 4(2) and (3) make no substantive change to the existing Regulations and will have no impact on the administration of the proof of origin requirements for the aforementioned tariff treatments.

Alternatives

Since these amending Regulations are needed to expand and confirm Canada's CIFTA-related obligations, there is no practical alternative to proceeding with them. The adjustments to the proof

moment où le Canada et Israël aient établi les méthodes appliquées pour les procédures de vérification requises aux fins de l'exécution, la déclaration de traitement mineur et l'obligation de remplir la déclaration de traitement mineur. De plus, dans la définition de « traitement mineur », certaines procédures visant le réétiquetage ont été ajoutées dans la disposition visant le conditionnement et les opérations touchant spécifiquement les produits textiles et les vêtements en ont été retirées.

En ce qui a trait aux marchandises (à l'exception des marchandises indiquées aux chapitres 50 à 63) originaires d'Israël ou d'un autre bénéficiaire de l'ALÉCI expédiées en transit vers les États-Unis qui n'ont fait l'objet d'aucune production supplémentaire, à l'exception d'un « traitement mineur » dans ce pays ou de traitement qui augmente la valeur transactionnelle de 10 p. cent ou moins dans ce pays, avant d'être exportées vers le Canada, plusieurs modifications doivent être apportées à certains règlements établis en vertu de la *Loi sur les douanes* afin d'atteindre les objectifs commerciaux convenus par le Canada et Israël.

Le *Règlement modifiant le Règlement sur la justification de l'origine des marchandises importées* prévoit qu'une déclaration faite par les exportateurs américains doit accompagner un certificat d'origine pour les marchandises originaires d'Israël ou d'un autre pays bénéficiaire de l'ALÉCI. Cette déclaration doit stipuler si les marchandises en cause ont subi un « traitement mineur » aux États-Unis, ou un traitement qui en a augmenté la valeur transactionnelle de plus de 10 p. cent dans ce pays, avant d'être exportées au Canada. Les détails des renseignements à fournir sur le formulaire, qui ont été convenus par les fonctionnaires du Canada et d'Israël, sont prescrits par le ministre en vertu de l'article 2 de la *Loi sur les douanes*.

Coincitant avec ces changements, des modifications aux paragraphes 4(2) et (3) du *Règlement sur la justification de l'origine des marchandises importées* sont apportées afin de corriger une anomalie technique qui a trait à certaines exigences relatives à la justification de l'origine.

Les exigences pertinentes en vertu des paragraphes 4(2) et (3) du règlement ont trait aux marchandises importées de pays pouvant bénéficier du Tarif de préférence général (auquel sont toujours admissibles les marchandises israéliennes), du Tarif des pays antillais du Commonwealth et du Tarif des pays les moins développés. La présentation de la déclaration d'origine d'un exportateur était incorrectement offerte en vertu du paragraphe 4(2) du *Règlement sur la justification de l'origine des marchandises importées* comme remplacement direct du formulaire A prescrit - Certificat d'origine. Cette déclaration aurait dû être plus correctement établie en vertu du paragraphe 4(3) du règlement comme une condition permettant d'exempter un importateur ou un propriétaire de marchandises admissibles de la nécessité de présenter le formulaire prescrit au moment de la déclaration en détail en vertu des paragraphes 32(1), (3) ou (5) de la *Loi sur les douanes*.

Les modifications aux paragraphes 4(2) et (3) n'apportent aucun changement significatif au règlement existant et n'auront aucune incidence sur l'administration des exigences relatives à la justification de l'origine pour les traitements tarifaires susmentionnés.

Solutions envisagées

Étant donné que ce règlement est nécessaire pour étendre et confirmer les obligations du Canada relatives en la matière, il n'y a aucune autre possibilité pratique d'y parvenir. Les rajustements

of origin requirements could not be enforced if they were implemented by administrative means alone.

The technical changes to subsections 4(2) and (3) of the *Proof of Origin of Imported Goods Regulations* would otherwise have to be carried out under separate amending regulations. To carry out separate amendments later on would be more costly than to make the changes now.

Benefits and Costs

The implementation of these provisions in CIFTA expands the application of the Agreement and thereby enhances export opportunities for those Canadian exporters and producers who deal with customers in Israel. It is expected that this will lead to an increase in two-way trade between Canada and Israel. Two-way trade between Canada and Israel was \$861.4 million in 2003. Any additional costs for Canadian businesses should be minimal.

Consultation

The Government consulted widely with Canadian industry associations and individual companies during the original negotiation of the CIFTA and subsequent to the implementation of the Agreement. A number of consultations were held with the Sectoral Advisory Groups on International Trade, as well as with the provinces and other interested parties.

The Canada Border Services Agency (CBSA) (in part, formerly known as the Canada Customs and Revenue Agency) issued a Customs Notice on July 5, 2002, to inform the public of the proposed regulatory changes. That notice made available summaries of the proposed amendments to the CIFTA-related regulations that are being sponsored by both the Department of Finance and the CBSA. A second notice issued on July 15, 2002, advised interested persons that the proposed amendments announced in the first notice would come into force on the date of the second notice.

There were no outside consultations with respect to the proposed amendments to subsections 4(2) and (3) of the *Proof of Origin of Imported Goods Regulations*, since these are technical changes that will have no impact on importers or on the actual administration of the proof of origin requirements.

These Regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 4, 2004, and no comments were received.

Compliance and Enforcement

In order for importers to use the CIFTA preferential tariff treatment on imported goods, they must comply with the conditions of the *Proof of Origin of Imported Goods Regulations*. The changes are not expected to create any additional compliance or enforcement problems for the CBSA, since the volume of additional importations from the United States that could qualify for the CIFTA preferential tariff treatment is not expected to be significant.

The technical changes to subsections 4(2) and (3) of the *Proof of Origin of Imported Goods Regulations* raise no compliance or enforcement issues.

aux exigences relatives à la justification de l'origine ne pourraient pas être appliqués s'ils devaient être mis en œuvre en ayant recours seulement à des mesures administratives.

Les changements techniques aux paragraphes 4(2) et (3) du *Règlement sur la justification de l'origine des marchandises importées* devraient autrement être effectués au moyen d'un règlement modificateur distinct. Le moment était propice pour effectuer ces changements techniques.

Avantages et coûts

La mise en œuvre de ces dispositions de l'ALÉCI étend l'application des dispositions de l'Accord et par conséquent améliorera les occasions d'exportations pour les exportateurs et producteurs canadiens qui font affaire avec des clients en Israël. Il s'ensuit que cela mènera à une augmentation des échanges commerciaux entre le Canada et Israël. En 2003, les échanges bilatéraux entre le Canada et Israël ont représenté la somme de 861.4 millions de dollars. Tout coût additionnel pour les entreprises canadiennes devrait être négligeable.

Consultations

Le gouvernement a largement consulté les associations industrielles canadiennes et les entreprises individuelles durant la négociation originale de l'ALÉCI en 1995 et 1996 ainsi qu'après la mise en œuvre de l'Accord. Il y a eu aussi plusieurs discussions au cours des dernières années avec les Groupes de consultations sectorielles sur le commerce extérieur, ainsi qu'avec les provinces et les autres parties d'intérêt.

L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) (en partie, anciennement connue sous le nom de l'Agence des douanes et du revenu du Canada) a envoyé au public un avis des douanes le 5 juillet 2002 afin de l'informer des changements réglementaires proposés, y compris les ébauches des modifications proposées aux règlements liés à l'ALÉCI qui sont parrainées par le ministère des Finances et par l'ASFC. Un second avis, émis le 15 juillet 2002, avisait les personnes intéressées que les modifications proposées dans le premier avis entreraient en vigueur à la date de ce deuxième avis.

Il n'y a pas eu de consultation externe en ce qui a trait aux changements aux paragraphes 4(2) et (3) du *Règlement sur la justification de l'origine des marchandises importées*, puisqu'il s'agit de changements techniques qui n'auront aucune incidence sur l'administration des exigences relatives à la justification de l'origine.

Ce règlement a été publié au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 4 septembre 2004 et aucune observation n'a été reçue.

Respect et exécution

Pour qu'un importateur puisse demander le traitement tarifaire préférentiel ALÉCI pour des marchandises importées, il doit satisfaire aux conditions du *Règlement sur la justification de l'origine des marchandises importées*. On ne s'attend pas à ce que les changements créent des problèmes supplémentaires en matière d'observation ou d'exécution pour l'ASFC étant donné que le volume des importations supplémentaires en provenance des États-Unis qui pourraient être admissibles au traitement tarifaire préférentiel ALÉCI ne devrait pas être important.

Les changements techniques apportés aux paragraphes 4(2) et (3) du *Règlement sur la justification de l'origine des marchandises importées* ne soulèvent aucun problème d'observation ou d'exécution.

It is expected that the current financial and human resources of the CBSA will be sufficient to apply the provisions of these amending Regulations.

Contact

Ms. Brenda Goulet
Origin Policy Unit
Origin and Valuation Division
Policy and Operational Development Directorate
Canada Border Services Agency
Killeany Place
150 Isabella Street, 11th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0L8
Telephone: (613) 954-6860
FAX: (613) 954-5500
E-mail: Brenda.Goulet@cbsa-asfc.gc.ca

Les ressources financières et humaines actuelles de l'ASFC sont suffisantes pour assurer l'observation des changements réglementaires.

Personne-ressource

Mme Brenda Goulet
Unité de la politique de l'origine
Division de l'origine et de l'établissement de la valeur
Direction de l'élaboration de la politique et des opérations
Agence des services frontaliers du Canada
Place Killeany
150, rue Isabella, 11^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0L8
Téléphone : (613) 954-6860
TÉLÉCOPIEUR : (613) 954-5500
Courriel : Brenda.Goulet@cbsa-asfc.gc.ca

Registration
SOR/2005-165 May 31, 2005

CUSTOMS ACT

Regulations Amending the Refund of Duties Regulations

P.C. 2005-1049 May 31, 2005

Whereas, pursuant to paragraph 167.1(b)^a of the *Customs Act*^b, the annexed Regulations give effect, in part, to a public announcement made on July 15, 2002;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, pursuant to paragraphs 74(1)(c.11)^c and (3)(b)^d, 164(1)(i)^e and (j) and 167.1(b)^a of the *Customs Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Refund of Duties Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE REFUND OF DUTIES REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Section 12 of the *Refund of Duties Regulations*¹ is replaced by the following:

12. In accordance with subsection 75(2) of the Act, if the quantity of imported goods released is less than the quantity in respect of which duties were paid and no refund of duties has been granted in respect of the deficient quantity, an officer may, where the goods were deficient in quantity before their arrival in Canada, at the request of the person by whom the duties were paid, apply any duties paid in respect of the deficient quantity of the goods to any duties that become due on the deficient quantity if any portion of the goods is subsequently imported by the same importer or owner, on condition that the person submits to the officer a copy of the document referred to in paragraph 9(a) or a written statement as described in paragraph 9(b), as the case may be.

2. The heading of Part 5 of the Regulations is replaced by the following:

GOODS IMPORTED FROM ISRAEL OR ANOTHER CIFTA BENEFICIARY OR SHIPPED THROUGH THE UNITED STATES

3. Section 21 of the Regulations is replaced by the following:

21. This Part applies to the granting of a refund under paragraph 74(1)(c.11) of the Act of duties paid on the following goods in respect of which no claim for preferential tariff treatment under CIFTA was made at the time the goods were accounted for under subsection 32(1), (3) or (5) of the Act:

Enregistrement
DORS/2005-165 Le 31 mai 2005

LOI SUR LES DOUANES

Règlement modifiant le Règlement sur le remboursement des droits

C.P. 2005-1049 Le 31 mai 2005

Attendu que, aux termes de l'alinéa 167.1b)^a de la *Loi sur les douanes*^b, le règlement ci-après met en œuvre, en partie, une mesure annoncée publiquement le 15 juillet 2002,

À ces causes, sur recommandation de la ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et en vertu des alinéas 74(1)c.11)^c et (3)b)^d, 164(1)i)^e et j) et 167.1b)^a de la *Loi sur les douanes*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le remboursement des droits*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE REMBOURSEMENT DES DROITS

MODIFICATIONS

1. L'article 12 du *Règlement sur le remboursement des droits*¹ est remplacé par ce qui suit :

12. À la demande de la personne qui a payé les droits sur des marchandises importées et dédouanées en quantité inférieure à celle pour laquelle il y a eu paiement, sans octroi de remboursement pour les manquants, si les marchandises manquaient déjà avant l'arrivée de l'expédition au Canada, l'agent peut, en vertu du paragraphe 75(2) de la Loi, imputer le trop-perçu sur les droits applicables aux importations ultérieures de telles marchandises par l'intéressé, à la condition que celui-ci remette à l'agent une copie du document visé à l'alinéa 9a) ou l'attestation écrite visée à l'alinéa 9b).

2. Le titre de la partie 5 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

MARCHANDISES IMPORTÉES D'ISRAËL OU D'UN AUTRE BÉNÉFICIAIRE DE L'ALÉCI OU EXPÉDIÉES VIA LES ÉTATS-UNIS

3. L'article 21 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

21. La présente partie s'applique à l'octroi d'un remboursement, en vertu de l'alinéa 74(1)c.11) de la Loi, des droits payés sur les marchandises importées ci-après qui n'ont pas fait l'objet d'une demande visant l'obtention du traitement tarifaire préférentiel de l'ALÉCI au moment de leur déclaration en détail en application des paragraphes 32(1), (3) ou (5) de la Loi :

^a S.C. 1992, c. 28, s. 31(1)

^b R.S., c. 1 (2nd Suppl.)

^c S.C. 2001, c. 28, s. 29

^d S.C. 1997, c. 36, s. 175(4)

^e S.C. 1992, c. 28, s. 30(1)

¹ SOR/98-48

^a L.C. 1992, ch. 28, par. 31(1)

^b L.R., ch. 1 (2^e suppl.)

^c L.C. 2001, ch. 28, art. 29

^d L.C. 1997, ch. 36, par. 175(4)

^e L.C. 1992, ch. 28, par. 30(1)

¹ DORS/98-48

(a) goods that were imported on or after January 1, 1997, from Israel or another CIFTA beneficiary; and

(b) goods, except for goods listed in any of Chapters 50 through 63 of the List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff*, that were shipped to Canada from Israel or another CIFTA beneficiary through the United States on or after July 15, 2002, if

(i) the goods did not undergo further production in the territory of the United States other than minor processing, or

(ii) any processing that occurred in the territory of the United States with respect to the goods did not increase the transaction value of the goods by greater than 10 per cent.

4. Section 22 of the Regulations is replaced by the following:

22. An application for a refund of duties must be supported by a copy of the Certificate of Origin for the goods in respect of which the application is made and, if applicable, a copy of the written and signed Declaration of Minor Processing required by subsection 10(1.1) of the *Proof of Origin of Imported Goods Regulations*.

COMING INTO FORCE

5. These Regulations are deemed to have come into force on July 15, 2002.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Under the terms of the Canada-Israel Free Trade Agreement (CIFTA), Canada and Israel have agreed to implement those provisions of the Agreement that concern originating goods (other than goods of Chapters 50 through 63) from Israel or other CIFTA beneficiary which have been transhipped through the United States but which have not undergone further production, other than minor processing, in the United States or any processing that occurred in the United States which did not increase the transaction value of the goods by greater than ten per cent.

Description

The *Canada-Israel Free Trade Agreement Implementation Act* (CIFTA), which gave effect to the free trade agreement that was signed by Canada and Israel in 1996 and implemented on January 1, 1997, contemplated a future arrangement to permit goods originating in either Canada or Israel or another CIFTA beneficiary to maintain their originating status when they enter the commerce of a non-party to the agreement that has its own separate free trade agreements with Canada and Israel. In particular, it would allow goods from one CIFTA party to enter the commerce of the United States and be transhipped through or undergo certain minor processing operations in that country prior to exportation to another CIFTA party.

This “minor processing” provision was specifically included in Article 3.5 of the Agreement. However, Canada and Israel agreed, pursuant to Article 5.12 of CIFTA, to delay implementation of this provision until verification methods to enforce it, a declaration of minor processing and an obligation to complete the

a) les marchandises importées d’Israël ou d’un autre bénéficiaire de l’ALÉCI le 1^{er} janvier 1997 ou après cette date;

b) les marchandises, autres que celles visées aux chapitres 50 à 63 de la liste des dispositions tarifaires du *Tarif des douanes*, expédiées à partir d’Israël ou d’un autre bénéficiaire de l’ALÉCI vers le Canada via les États-Unis le 15 juillet 2002 ou après cette date, si les marchandises n’ont fait l’objet, aux États-Unis :

(i) d’aucune production supplémentaire, à l’exception d’un traitement mineur,

(ii) d’aucun traitement qui a fait augmenter leur valeur transactionnelle de plus de 10 pour 100.

4. L’article 22 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

22. La demande de remboursement des droits doit être accompagnée d’une copie du certificat d’origine des marchandises en cause et, s’il y a lieu, d’une copie de la déclaration de traitement mineur écrite et signée prévue au paragraphe 10(1.1) du *Règlement sur la justification de l’origine des marchandises importées*.

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. Le présent règlement est réputé être entré en vigueur le 15 juillet 2002.

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

En vertu des modalités de l’Accord de libre-échange entre le Canada et Israël (ALÉCI), le Canada et Israël ont convenu de mettre en œuvre les dispositions de l’Accord relatives au « traitement mineur » aux États-Unis, ainsi qu’au traitement sur le territoire des États-Unis qui n’augmente pas la valeur transactionnelle de plus de 10 p. cent, de marchandises (à l’exception d’un produit indiqué aux chapitres 50 à 63) originaires d’Israël ou d’un autre bénéficiaire de l’ALÉCI expédiées en transit vers les États-Unis.

Description

La *Loi de mise en œuvre de l’Accord de libre-échange Canada-Israël* (ALÉCI), qui rend exécutoire l’Accord de libre-échange signé par le Canada et Israël en 1996 et entré en vigueur le 1^{er} janvier 1997, prévoyait une entente future qui permettrait aux marchandises originaires du Canada ou d’Israël ou d’un autre bénéficiaire de l’ALÉCI de conserver leur statut originaire lorsqu’elles sont versées au commerce d’un pays non-partie à l’Accord qui a son propre accord de libre-échange distinct avec le Canada et Israël. En particulier, cela permettrait aux marchandises d’une partie à l’ALÉCI d’être versées au commerce des États-Unis et d’y être expédiées en transit ou de faire l’objet de certaines opérations de « traitement mineur » dans ce pays avant d’être exportées vers une autre partie à l’ALÉCI.

La disposition visant le « traitement mineur » a été spécifiquement incluse dans l’article 3.5 de l’Accord. En vertu de l’article 5.12 de l’ALÉCI, sa mise en œuvre a été reportée jusqu’au moment où le Canada et Israël auraient établi les méthodes appliquées pour les procédures de vérification requises aux fins de

declaration of minor processing had been established. Furthermore, in the definition of “minor processing” certain relabelling procedures have been added to the provision for packaging and the operations relating specifically to textiles and apparel have been removed.

For goods (other than goods of Chapters 50 through 63) originating in Israel or another CIFTA beneficiary which have been transhipped through the United States but which have not undergone further production, other than minor processing, in the United States or any processing that occurred in the United States which did not increase the transaction value of the goods by greater than ten per cent and exported to Canada, a number of amendments are needed to the *Refund of Duties Regulations* made under the *Customs Act* so as to meet the trade objectives agreed upon by Canada and Israel.

The *Regulations Amending the Refund of Duties Regulations* extend the customs duties refund entitlement to those CIFTA goods (other than goods of Chapters 50 through 63) from Israel or another CIFTA beneficiary which have been transhipped through the United States but which have not undergone further production, other than minor processing, in the United States or any processing that occurred in the United States did not increase their transaction value by greater than ten per cent, in cases where the CIFTA preferential tariff is not claimed at the time of accounting.

In order for the extension of the refund entitlement to apply, these amendments require an importer to provide evidence in the form of a declaration from the United States exporter to indicate what processes, if any, the goods have undergone in the United States. Details of the information needed for such a declaration are outlined in the *Regulations Amending the Proof of Origin of Imported Goods Regulations*.

Alternatives

Since these Regulations are needed to expand and confirm Canada's CIFTA-related obligations, there is no practical alternative to proceeding with them. The expansion of the refund entitlement provisions could not be implemented by administrative procedures alone, as there would be no means of ensuring uniform compliance on the part of United States exporters or Canadian refund claimants.

Benefits and Costs

The implementation of the “minor processing” provisions of CIFTA expand the application of the Agreement and thereby enhance export opportunities for those Canadian exporters and producers who deal with customers in Israel. It is expected that this will lead to an increase in two-way trade between Canada and Israel. Two-way trade between Canada and Israel was \$861.4 million in 2003. Any additional costs for Canadian businesses should be minimal.

Consultation

The Government consulted widely with Canadian industry associations and individual companies during the negotiation of the original CIFTA and subsequent to the implementation of the Agreement. A number of consultations were also held with the

l'exécution, la déclaration de traitement mineur et l'obligation de remplir la déclaration de traitement mineur. De plus, dans la définition de « traitement mineur », certaines procédures visant le réétiquetage ont été ajoutées dans la disposition visant le conditionnement et les opérations touchant spécifiquement les produits textiles et les vêtements en ont été retirées.

En ce qui a trait aux marchandises (à l'exception d'un produit indiqué aux chapitres 50 à 63) originaires d'Israël ou d'un autre bénéficiaire de l'ALÉCI expédiées en transit vers les États-Unis aux fins de « traitement mineur » ou de traitement qui augmente la valeur transactionnelle de 10 p. cent ou moins avant d'être ré-exportées vers le Canada, plusieurs modifications doivent être apportées au *Règlement sur le remboursement des droits* établi en vertu de la *Loi sur les douanes* afin d'atteindre les objectifs commerciaux convenus par le Canada et Israël.

Le *Règlement modifiant le Règlement sur le remboursement des droits* étend l'admissibilité à un remboursement des droits de douane à toute marchandise ALÉCI (à l'exception d'un produit indiqué aux chapitres 50 à 63) expédiée d'Israël ou d'un autre bénéficiaire de l'ALÉCI via les États-Unis ou faisant l'objet d'un « traitement mineur » ou d'un traitement qui augmente la valeur transactionnelle de 10 p. cent ou moins aux États-Unis et exportée au Canada lorsque le tarif préférentiel ALÉCI n'est pas réclamé au moment de la déclaration en détail.

Afin que l'extension de l'admissibilité à un remboursement puisse s'appliquer, ces modifications exigent que l'importateur fournisse des éléments de preuve en présentant une déclaration de l'exportateur américain qui indique quels traitements, s'il y en a, les marchandises ont subis aux États-Unis. Les détails des renseignements nécessaires pour une telle déclaration sont énoncés dans le *Règlement sur la justification de l'origine des marchandises importées*.

Solutions envisagées

Étant donné que ces modifications sont nécessaires pour étendre et confirmer les obligations du Canada en la matière, il n'y a aucune autre possibilité pratique d'y parvenir. L'élargissement des dispositions en matière d'admissibilité à un remboursement ne pourrait être mis en œuvre seulement à l'aide de mesures administratives, étant donné qu'il n'y aurait aucun moyen d'assurer un niveau approprié d'observation de la part des exportateurs américains ou des demandeurs de remboursement canadiens.

Avantages et coûts

La mise en œuvre de la disposition du « traitement mineur » de l'ALÉCI étend l'application des dispositions de l'Accord et par conséquent améliorera les occasions d'exportations pour les exportateurs et producteurs canadiens qui font affaire avec des clients en Israël. Il s'ensuit que cela mènera à une augmentation des échanges commerciaux entre le Canada et Israël. En 2003, les échanges bilatéraux entre le Canada et Israël ont représenté la somme de 861.4 millions de dollars. Tout coût additionnel pour les entreprises canadiennes devrait être négligeable.

Consultations

Le gouvernement a largement consulté les associations industrielles canadiennes et les entreprises individuelles durant la négociation de l'Accord original de l'ALÉCI en 1995 et 1996 ainsi qu'après la mise en œuvre de l'Accord. Il y a eu aussi plusieurs

Sectoral Advisory Groups on International Trade, as well as with the provinces and other interested parties.

The Canada Border Services Agency (CBSA) (in part, formerly known as the Canada Customs and Revenue Agency) issued a Customs Notice on July 5, 2002, to inform the public of the proposed regulatory changes. That notice made available summaries of the proposed amendments to the CIFTA-related regulations that are being sponsored by the CBSA. A second notice issued on July 15, 2002, advised interested persons that the proposed amendments announced in the first notice would come into force on the date of the second notice.

These Regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 4, 2004, and no comments were received.

Compliance and Enforcement

The amending Regulations contain their own compliance mechanisms designed to ensure compliance with the extended refund claim provisions.

In cases where a person has paid customs duties at the time of accounting and seeks a refund by claiming the CIFTA preferential tariff, the requirement in the *Regulations Amending the Refund of Duties Regulations* to provide appropriate supporting information and statements from United States exporters prevent the automatic payment of the claim. The *Regulations Amending the Proof of Origin of Imported Goods Regulations* also obliges importers to provide sufficient information and statements from United States exporters to support any application of the CIFTA preferential tariff to CIFTA-origin goods transhipped or subject to minor processing in the United States.

As required by CIFTA, the customs service of each party has put procedures in place to exchange written notices of and information concerning any actual or prospective administrative measures that might affect the operation of the Agreement. This will provide opportunities for predictable and transparent administration by the parties involved.

It is expected that the current financial and human resources of the CBSA will be sufficient to apply the provisions of these amending Regulations.

Contact

Ms. Brenda Goulet
Origin Policy Unit
Origin and Valuation Division
Policy and Operational Development Directorate
Canada Border Services Agency
Killeany Place
150 Isabella Street, 11th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0L8
Telephone: (613) 954-6860
FAX: (613) 954-5500
E-mail: Brenda.Goulet@cbsa-asfc.gc.ca

discussions au cours des dernières années avec les Groupes de consultations sectorielles sur le commerce extérieur, ainsi qu'avec les provinces et les autres parties d'intérêt.

L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) (en partie, anciennement connue sous le nom de l'Agence des douanes et du revenu du Canada) a envoyé au public un avis des douanes le 5 juillet 2002 afin de l'informer des changements réglementaires proposés, y compris les ébauches des modifications proposées aux règlements liés à l'ALÉCI qui sont parrainées par l'ASFC. Un second avis a été émis le 15 juillet 2002 pour aviser les personnes intéressées que les modifications proposées annoncées dans le premier avis entreraient en vigueur à la date du deuxième avis.

Ce règlement a été publié au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 4 septembre 2004 et aucune observation n'a été reçue.

Respect et exécution

Le règlement modificateur contient ses propres mécanismes qui sont conçus pour assurer le respect des dispositions élargies relatives aux demandes de remboursement.

Lorsqu'une personne a payé des droits de douanes au moment de la déclaration en détail et cherche à obtenir un remboursement en vertu du tarif préférentiel ALÉCI, l'exigence dans le *Règlement modifiant le Règlement sur le remboursement des droits* visant à obtenir les renseignements et relevés justificatifs appropriés des exportateurs américains empêche le paiement automatique du remboursement. En outre, le *Règlement modifiant le Règlement sur la justification de l'origine des marchandises importées* oblige les importateurs à fournir suffisamment de renseignements et de relevés provenant des exportateurs américains pour appuyer toute demande du tarif préférentiel ALÉCI à l'égard de marchandises originaires de l'ALÉCI expédiées via les États-Unis ou ayant fait l'objet d'un « traitement mineur » aux États-Unis.

Conformément à l'ALÉCI, l'administration douanière de chaque partie a mis des procédures en place pour échanger des avis écrits et des renseignements concernant toute mesure administrative susceptible de modifier l'application de l'Accord. Cela favorisera une administration prévisible et transparente de la part des parties concernées.

Les ressources humaines et financières actuelles de l'ASFC sont suffisantes pour assurer l'observation des dispositions de ces règlements modificateurs.

Personne-ressource

Mme Brenda Goulet
Unité de la politique de l'origine
Division de l'origine et de l'établissement de la valeur
Direction de l'élaboration de la politique et des opérations
Agence des services frontaliers du Canada
Place Killeany
150, rue Isabella, 11^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0L8
Téléphone: (613) 954-6860
TÉLÉCOPIEUR : (613) 954-5500
Courriel : Brenda.Goulet@cbsa-asfc.gc.ca

Registration
SOR/2005-166 May 31, 2005

CUSTOMS TARIFF

Order Amending the Schedule to the Customs Tariff, 2005-2

P.C. 2005-1050 May 31, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 82 of the *Customs Tariff*^a, hereby makes the annexed *Order Amending the Schedule to the Customs Tariff, 2005-2*.

**ORDER AMENDING THE SCHEDULE
TO THE CUSTOMS TARIFF, 2005-2**

AMENDMENT

1. The Description of Goods of tariff item No. 9931.00.00 in the List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff*¹ is amended by replacing the reference to “Effective from April 1, 2002 to March 31, 2005” with a reference to “Effective from April 1, 2002 to March 31, 2006”.

COMING INTO FORCE

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Order.)

Description

The *Order Amending the Schedule to the Customs Tariff, 2005-2* extends tariff item No. 9931.00.00 for a period of twelve months, in its current form. The tariff item provides for duty-free entry of certain textile items used in the manufacture of upholstered furniture.

Alternatives

No alternatives were considered. An Order made pursuant to section 82 of the *Customs Tariff* is the appropriate and timely mechanism.

Benefits and Costs

This one-year extension will provide adequate time for the completion of consultations necessary before a lengthier extension is considered for the item. The goods benefiting from this tariff item have enjoyed duty-free treatment for the last 6 years and the measure has assisted Canadian furniture manufacturers in competing more effectively in both the domestic and export markets. Estimated revenues forgone are some \$500,000 annually.

^a S.C. 1997, c. 36
¹ S.C. 1997, c. 36

Enregistrement
DORS/2005-166 Le 31 mai 2005

TARIF DES DOUANES

Décret modifiant l'annexe du Tarif des douanes, 2005-2

C.P. 2005-1050 Le 31 mai 2005

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 82 du *Tarif des douanes*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe du Tarif des douanes, 2005-2*, ci-après.

**DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE DU
TARIF DES DOUANES, 2005-2**

MODIFICATION

1. Dans la Dénomination des marchandises du n° tarifaire 9931.00.00 de la liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes*¹, « Du 1^{er} avril 2002 au 31 mars 2005 » est remplacé par « Du 1^{er} avril 2002 au 31 mars 2006 ».

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

Le *Décret modifiant l'annexe du Tarif des douanes, 2005-2* prévoit la prorogation du numéro tarifaire 9931.00.00 sous sa forme actuelle pendant une période de douze mois. Ce numéro tarifaire permet l'importation en franchise de droits de douane de certains textiles servant à la fabrication de meubles capitonnés.

Solutions envisagées

Aucune autre solution n'a été envisagée. La prise d'un décret en vertu de l'article 82 du *Tarif des douanes* constitue le mécanisme approprié pour agir rapidement dans les circonstances.

Avantages et coûts

Cette période de douze mois permettra de mener les consultations requises avant d'envisager une prorogation de plus longue durée. Les marchandises faisant partie de ce numéro tarifaire ont pu être importées en franchise de droits de douane au cours des six dernières années, ce qui a aidé les fabricants de meubles canadiens à être plus concurrentiels au pays et sur les marchés étrangers. On estime à 500 000 \$ environ les revenus auxquels il est renoncé en raison de cette mesure.

^a L.C. 1997, ch. 36
¹ L.C. 1997, ch. 36

Consultation

Consultations were undertaken with other federal government departments and parties having an interest in this matter and there was no opposition.

Compliance and Enforcement

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

Contact

Deborah Hoeg
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: (613) 996-7099

Consultations

Des consultations ont été menées auprès d'autres ministères et de parties concernées; aucune opposition n'a été exprimée.

Respect et exécution

La question de l'observation ne se pose pas. C'est à l'Agence des services frontaliers du Canada qu'il incombe d'assurer l'application des lois et règlements douaniers et tarifaires.

Personne-ressource

Deborah Hoeg
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : (613) 996-7099

Registration
SOR/2005-167 May 31, 2005

FOOD AND DRUGS ACT

Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1397 — Schedule F)

P.C. 2005-1053 May 31, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to subsection 30(1)^a of the *Food and Drugs Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1397 — Schedule F)*.

REGULATIONS AMENDING THE FOOD AND DRUG REGULATIONS (1397 — SCHEDULE F)

AMENDMENT

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

Adefovir and its salts and derivatives
Adéfovîr, ses sels et dérivés

Almotriptan and its salts
Almotriptan et ses sels

Cetorelix and its salts
Cétrorélix et ses sels

Ketanserin and its salts
Kétansérine et ses sels

Phenylpropanolamine and its salts and derivatives for veterinary use
Phénylpropanolamine, ses sels et dérivés, destinés à l'usage vétérinaire

Tadalafil and its salts
Tadalafil et ses sels

Teflubenzuron
Teflubenzuron

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

This amendment adds 7 medicinal ingredients to Part I of Schedule F to the *Food and Drug Regulations*.

^a S.C. 1999, c. 33, s. 347
¹ C.R.C., c. 870

Enregistrement
DORS/2005-167 Le 31 mai 2005

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1397 — annexe F)

C.P. 2005-1053 Le 31 mai 2005

Sur recommandation du ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 30(1)^a de la *Loi sur les aliments et drogues*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1397 — annexe F)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES ALIMENTS ET DROGUES (1397 — ANNEXE F)

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 :

Adéfovîr, ses sels et dérivés
Adefovir and its salts and derivatives

Almotriptan et ses sels
Almotriptan and its salts

Cétrorélix et ses sels
Cetorelix and its salts

Kétansérine et ses sels
Ketanserin and its salts

Phénylpropanolamine, ses sels et dérivés, destinés à l'usage vétérinaire
Phenylpropanolamine and its salts and derivatives, for veterinary use

Tadalafil et ses sels
Tadalafil and its salts

Teflubenzuron
Teflubenzuron

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Cette modification ajoute 7 ingrédients médicinaux à la partie I de l'annexe F du *Règlement sur les aliments et drogues*.

^a L.C. 1999, ch. 33, art. 347
¹ C.R.C., ch. 870

Schedule F is a list of medicinal ingredients, the sale of which is regulated under sections C.01.041 to C.01.049 of the *Food and Drug Regulations*. Part I of Schedule F lists medicinal ingredients that require a prescription for human use and for veterinary use. Part II of Schedule F lists medicinal ingredients that require a prescription for human use, but do not require a prescription for veterinary use if so labelled or if in a form unsuitable for human use.

The Drug Schedule Status Committee determined the necessity for prescription status for each of the medicinal ingredients in this amendment on the basis of established and publicly available criteria. These criteria include, but are not limited to, concerns related to toxicity, pharmacological properties and therapeutic uses of the ingredients.

Description of the medicinal ingredients:

1. **Adefovir and its salts and its derivatives** - a nucleotide analogue. Adefovir is used to treat chronic hepatitis B, a serious and potentially life-threatening viral illness which primarily attacks the liver. Routine lab monitoring and periodic liver biopsies are part of therapy. Specialized knowledge is required to treat hepatitis B and its many potential complications.
2. **Almotriptan and its salts** - a selective 5-hydroxytryptamine_{1B/1D} (5-HT_{1B/1D}) receptor agonist. Almotriptan is used for the acute treatment of migraine attacks with or without aura in adults. Activation of receptors in the cranial arteries is believed to result in constriction of the arteries and relief of migraine headache. The safe use of almotriptan requires that patients receive individualized instructions and assessments by a medical practitioner.
3. **Cetrorelix and its salts** - gonadotropin-releasing hormone (GnRH) antagonist. Cetrorelix injection is used to help control the release of eggs from the ovaries of women undergoing assisted conception procedures such as in-vitro fertilization. It acts by inducing a rapid, reversible suppression of gonadotropin secretion and the prevention of premature luteinizing hormone surges in women undergoing controlled ovarian hyper stimulation. Cetrorelix injection should be prescribed by practitioners who are experienced in fertility treatment. Although the product may be self-administered, it requires direct practitioner supervision and a continuous laboratory monitoring.
4. **Ketanserin and its salts** - serotonin S₂ receptor antagonist. Ketanserin is indicated for the treatment of wounds in horses on or below the tarsal or carpal joints and to prevent the formation of excessive granulation tissue at these wound sites. It may require surgical intervention before use. The use of ketanserin requires individualized instructions and direct practitioner supervision.

L'annexe F est une liste d'ingrédients médicinaux, dont la vente est régie expressément par les articles C.01.041 à C.01.049 du *Règlement sur les aliments et drogues*. La partie I de l'annexe F énumère des ingrédients qui requièrent une ordonnance pour usage humain et pour usage vétérinaire. La partie II de l'annexe F énumère les ingrédients qui requièrent une ordonnance pour usage humain, mais n'en requièrent pas pour un usage vétérinaire si l'étiquette l'affiche ou si la forme ne convient pas aux humains.

Le comité chargé d'examiner le statut des médicaments a déterminé la classification comme médicament sur ordonnance pour chacun des ingrédients médicinaux énumérés dans cette modification, sur la foi de critères établis et rendus publics. Ces critères incluent, entre autres, les questions de toxicité, les propriétés pharmacologiques et les usages thérapeutiques des ingrédients.

Description des ingrédients médicinaux:

1. **Adéfoviri, ses sels et dérivés** — un analogue du nucléotide. On utilise l'adéfoviri pour soigner les patients atteints d'hépatite B chronique, une maladie virale grave qui peut mettre la vie en danger et qui affecte surtout le foie. Une surveillance de routine en laboratoire et des biopsies du foie à intervalles réguliers font partie du traitement thérapeutique. Il est nécessaire de posséder des connaissances spécialisées pour soigner l'hépatite B et ses nombreuses complications possibles.
2. **Almotriptan et ses sels** — un agoniste sélectif des récepteurs de 5-hydroxytryptamine_{1B/1D} (5-HT_{1B/1D}). L'almotriptan est utilisé pour les soins actifs des attaques de migraine, avec ou sans aura, chez les adultes. On croit que l'activation des récepteurs dans les artères crâniennes entraîne la constriction des artères et le soulagement des maux de tête causés par les migraines. Afin d'assurer l'innocuité de l'almotriptan, les patients doivent obtenir des directives et des évaluations individualisées de la part d'un médecin praticien.
3. **Cétorélix et ses sels** — un antagoniste de l'hormone de libération de gonadotrophines (GnRH). On utilise le cétorélix par injection pour permettre de contrôler la libération des ovules dans les ovaires chez la femme dans le cadre du traitement pour les techniques de reproduction assistée, telles que la fécondation in vitro. Cette injection déclenche une suppression rapide et réversible de la sécrétion des gonadotrophines et entraîne la prévention d'une poussée prématurée des hormones lutéinisantes chez la femme qui subit une hyperstimulation ovarienne contrôlée. L'injection de cétorélix doit être prescrite par un praticien qui a de l'expérience en traitements de l'infertilité. Bien que la patiente puisse s'autoadministrer le produit, celui-ci doit faire l'objet d'une supervision de la part directe d'un médecin praticien et d'une surveillance continue en laboratoire.
4. **Kétansérine et ses sels** — un antagoniste des récepteurs de la sérotonine S₂. La kétansérine est conseillée dans le traitement de blessures chez le cheval qui ont été subies aux articulations des os du tarse ou du carpe, ou au-dessous, et dans la prévention de la formation d'un excès de tissu de granulation dans ces régions. Il peut être nécessaire de pratiquer une intervention chirurgicale avant de l'utiliser. L'utilisation de la kétansérine nécessite des directives individualisées et une supervision directe de la part d'un praticien.

5. Phenylpropanolamine and its salts and its derivatives for veterinary use - a sympathomimetic amine consisting of the racemic mixture of *d*- and *l*-norephedrine. Phenylpropanolamine hydrochloride (PPA) is used in female dogs for the long-term treatment of urinary incontinence associated with sphincter mechanism incompetence. An adequate diagnosis requires veterinary practitioner expertise. Prescription status would minimize the risk for a diversion of this product to human use.

Until 2001, PPA was widely used in humans as a nasal decongestant in a large number of cough and cold, sinus and allergy medications. During the 1990s a link between PPA and hemorrhagic stroke was suspected. This was based on cases reported to the United States FDA and many involved young women using PPA as an appetite suppressant, often as the first dose. PPA was not approved for use as an appetite suppressant or weight loss product in Canada. However, an association was also found in women taking a first dose of cough and cold medications containing PPA. Men were considered also to be at risk. By late 2000 studies confirmed a link between PPA and haemorrhagic stroke. Given the risk of a serious event such as haemorrhagic stroke and the fact that PPA containing medications were used in Canada for relatively mild conditions and only to provide temporary relief, Health Canada advised consumers not to use any products containing PPA until a full medical and scientific evaluation was completed. In 2001, Health Canada completed the evaluation and initiated a recall of all remaining PPA containing products from the wholesale and retail market. Consumers were advised not to use any products containing PPA.

The chemical structure of PPA is such that it has the potential to be used in the manufacture of illicit drugs. Since January 1, 2003, PPA has been listed on Schedule VI of the *Controlled Drugs and Substances Act* and is subject to the requirements of the *Precursor Control Regulations* (PCR). As such, there is no requirement for a prescription but there are controls over import/export, production, distribution and sale. This scheduling under the CDSA and PCR does not prevent PPA from being placed on schedule F of the *Food and Drug Regulations* as well. Schedule VI relates to precursor chemicals and it is recognized that these chemicals have a variety of uses that are not medically related. For this reason, it has been deemed acceptable to have a substance on CDSA VI to control its potential use in the manufacture of illicit drugs and at the same time, on schedule F to control its use as a medicinal ingredient.

6. Tadalafil and its salts - a cGMP-specific phosphodiesterase type 5 (PDE5)inhibitor. Tadalafil is a potent, selective, and reversible inhibitor indicated for the treatment of male erectile dysfunction (ED) at oral doses of 10 and 20 mg once daily. Tadalafil must be administered under the supervision of a practitioner.

5. Phénylpropanolamine, ses sels et dérivés, destinés à l'usage vétérinaire — une amine sympathomimétique composée d'un conglomerat racémique de *d*- et *l*-noréphédrine. On utilise le phénylpropanolamine hydrochloride (PPA) chez la chienne pour effectuer un traitement à long terme de l'incontinence urinaire rattachée à l'incompétence des sphincters. Il est nécessaire de posséder une expertise d'un praticien dans le domaine vétérinaire pour effectuer un diagnostic adéquat. La vente sur ordonnance de ce produit permettrait d'en atténuer le risque de détournement vers un usage humain.

Jusqu'en 2001, le PPA était fréquemment utilisé en tant que décongestionnant nasal dans la composition d'un grand nombre de médicaments à usage humain contre la toux, le rhume, les sinusites et les allergies. Au cours des années 1990, on a commencé à avoir des doutes au sujet d'un lien entre le PPA et les attaques d'apoplexie hémorragiques. Ce doute a été établi en fonction de cas signalés à la FDA des États-Unis, parmi lesquels se trouvaient de nombreuses jeunes femmes qui faisaient l'usage du PPA en tant que coupe-faim, souvent comme première dose. L'utilisation du PPA n'a pas été approuvée au Canada en tant que coupe-faim ou produit d'amaigrissement. Toutefois, on a également établi le lien chez des femmes qui avaient pris une première dose de médicaments contre la toux et le rhume qui comprenaient du PPA. On a estimé que les hommes aussi étaient en danger. Vers la fin de l'an 2000, les études ont confirmé l'existence d'un lien entre le PPA et les attaques d'apoplexie hémorragiques. Étant donné le risque d'un grave problème comme l'attaque d'apoplexie hémorragique et le fait que les médicaments qui contiennent du PPA étaient utilisés au Canada pour soigner des problèmes relativement légers et uniquement pour procurer un soulagement temporaire, Santé Canada a avisé les consommateurs de ne pas utiliser de produits qui contiennent du PPA jusqu'à ce que l'on ait effectué une évaluation médicale et scientifique complète. En 2001, Santé Canada a terminé l'évaluation et a procédé à un rappel de tous les produits qui contiennent du PPA et qui étaient encore sur les marchés de gros et de détail. On a averti les consommateurs de ne pas utiliser ces produits, lesquels ont éventuellement été enlevés du marché.

La structure chimique du PPA est telle qu'elle a le potentiel d'être utilisée dans la fabrication de drogues illicites. Depuis le 1^{er} janvier 2003, le PPA fait partie de la liste contenue à l'annexe VI de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances* (LRCDS) et il est soumis aux exigences du *Règlement sur les précurseurs* (RP). On n'exige aucune ordonnance, en tant que telle, mais on effectue le contrôle de l'importation et de l'exportation, de la production, de la distribution et de la vente de ces produits. Ces mesures de contrôle, dans le cadre de la LRCDS et du RP, n'empêchent pas de faire également mention du PPA sur la liste de l'annexe F du *Règlement sur les aliments et drogues*. L'annexe VI concerne les précurseurs chimiques et il est reconnu que ces produits chimiques comportent une variété d'usages qui ne sont pas liés au domaine médical. Pour cette raison, il a été jugé acceptable d'indiquer une substance tant à l'annexe VI de la LRCDS en vue de contrôler son utilisation possible dans la fabrication de drogues illicites qu'à l'annexe F, en vue de contrôler son utilisation en tant qu'agent pharmaceutique.

6. Tadalafil et ses sels — un inhibiteur de la phosphodiesterase de type 5 (PDE5) spécifique de la GMPc. Le tadalafil est un inhibiteur puissant, sélectif et réversible qui sert à traiter les dysfonctions érectiles chez l'homme au moyen de doses par voie orale de 10 et de 20 mg administrées une fois par jour. L'administration du tadalafil doit être effectuée sous la supervision d'un praticien.

7. Teflubenzuron - antiparasitic. Teflubenzuron is indicated for the treatment of parasitic infestations caused by the developing chalmis and pre-adult stages of *Lepeophtheirus salmonis* on Atlantic salmon (*Salmo salar*). Individualized instructions, adjunctive therapy and professional monitoring by a practitioner are required for the successful treatment of parasitic infestations.

The degree of regulatory control afforded by Schedule F (prescription drug) status coincides with the risk factors associated with each medicinal ingredient. Oversight by a practitioner is necessary to ensure that adequate risk/benefit information is available before the drug containing the medicinal ingredient is administered and that the drug therapy is properly monitored.

Alternatives

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

No other alternatives were considered.

Benefits and Costs

The amendment impacts the following sectors:

- **Public**

Prescription access to drug products containing these medicinal ingredients will benefit Canadians by decreasing the opportunities for improper use and by ensuring the guidance and care of a practitioner.

- **Health Insurance Plans**

Drug products for human use containing medicinal ingredients listed on Schedule F may be covered by both provincial and private health care plans.

- **Provincial Health Care Services**

The provinces may incur costs to cover practitioners' fees for services. However, the guidance and care provided by the practitioners would reduce the need for health care services that may result from improper use of drug products for human use that contain medicinal ingredients listed on Schedule F. The overall additional costs for health care services should therefore be minimal.

Consultation

The manufacturers affected by this amendment were made aware of the intent to recommend these medicinal ingredients for inclusion on Schedule F during the review of the drug submission.

Direct notice of this regulatory proposal was provided to the provincial and territorial ministries of health, medical and pharmacy licensing bodies and industry, consumer and professional associations on January 5, 2004 with a 30-day comment period. This initiative was also posted on the Therapeutic Products Directorate website. Two supportive responses were received.

7. Teflubenzuron — un antiparasitaire. Le teflubenzuron est conseillé dans le traitement des infestations parasitaires causées par le développement des stades chalmis et pré-adultes du *Lepeophtheirus salmonis* chez le saumon de l'atlantique (*Salmo salar*). La réussite du traitement des infestations parasitaires nécessite des directives individualisées, une thérapie complémentaire et une surveillance professionnelle de la part d'un praticien.

Le degré de contrôle réglementaire permis par le statut de l'annexe F (médicament sur ordonnance) correspond aux facteurs de risques associés avec chaque ingrédient médicinal. La surveillance d'un praticien est requise et nécessaire pour s'assurer que les consommateurs soient bien informés des risques et avantages de la prise d'un médicament avant de l'utiliser et les consommateurs doivent être suivis convenablement pendant de la prise du médicament.

Solutions envisagées

On ne pourra opter pour une autre forme de contrôle réglementaire que si des données scientifiques additionnelles et de nouvelles études cliniques le justifient.

Aucune autre solution n'a été envisagée.

Avantages et coûts

La modification a une incidence sur les secteurs énumérés ci-dessous.

- **Le public**

L'accès sur ordonnance aux médicaments contenant ces ingrédients médicinaux sera avantageux pour la population canadienne, car les risques d'usage inadéquat diminueront, et les utilisateurs seront conseillés et suivis par des praticiens.

- **Régimes d'assurance-santé**

Les médicaments, pour usage humain, contenant les ingrédients médicinaux énumérés à l'annexe F pourront être remboursés en vertu des régimes d'assurance-santé provinciaux et privés.

- **Services de soins de santé provinciaux**

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

Consultations

Les fabricants touchés par cette modification ont été informés de l'intention de recommander l'inclusion de ces ingrédients médicinaux à l'annexe F au moment de l'examen de la présentation de drogue.

Les ministères provinciaux de la santé, les organismes de réglementation professionnelle de la médecine et de la pharmacie et les associations d'industries, de consommateurs et de professionnels ont été avisés directement de ce projet de règlement le 5 janvier 2004 et une période de trente jours a été prévue pour la présentation des observations. Cette initiative a également été diffusée sur le site Web de la Direction des produits thérapeutiques. Deux réponses favorables ont été reçues.

The amendment was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on July 17, 2004 with a 75-day comment period. The proposal was also posted on the Therapeutic Products Directorate website. No comments were received.

Compliance and Enforcement

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

Contact

Vilma Laryea
Policy Division
Bureau of Policy
Therapeutic Products Directorate
1600 Scott Street
Holland Cross, Tower B, 2nd Floor
Address Locator 3102C5
Ottawa, Ontario
K1A 1B6
Telephone: (613) 948-7544
FAX: (613) 941-6458
E-mail: vilma_laryea@hc-sc.gc.ca

La publication au préalable a été publiée dans la *Gazette du Canada* Partie I le 17 juillet 2004 avec une période de commentaires de 75 jours. Cette initiative a également été diffusée dans le site Web de la direction des produits thérapeutiques. Aucun commentaire n'a été reçu.

Respect et exécution

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

Personne-ressource

Vilma Laryea
Division de la politique
Bureau de la politique
Direction des produits thérapeutiques
1600, rue Scott
Holland Cross, Tour B, 2^e étage
Indice d'adresse 3102C5
Ottawa (Ontario)
K1A 1B6
Téléphone : (613) 948-7544
TÉLÉCOPIEUR : (613) 941-6458
Courriel : vilma_laryea@hc-sc.gc.ca

Registration
SOR/2005-168 May 31, 2005

BANKRUPTCY AND INSOLVENCY ACT

Regulations Amending the Orderly Payment of Debts Regulations

P.C. 2005-1056 May 31, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to section 240^a of the *Bankruptcy and Insolvency Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Orderly Payment of Debts Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE ORDERLY PAYMENT OF DEBTS REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The long title of the *Orderly Payment of Debts Regulations*¹ is replaced by the following:

ORDERLY PAYMENT OF DEBTS REGULATIONS

2. Section 1 of the Regulations and the heading before it are repealed.

3. Section 2² of the French version of the Regulations is replaced by the following:

2. Dans le présent règlement, « Loi » s'entend de la partie X de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*.

4. Subsection 5(1) of the Regulations is replaced by the following:

5. (1) An affidavit of a debtor filed with the clerk in accordance with subsection 219(2) of the Act operates as an application for a consolidation order.

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

6. Where a creditor is shown to be related to the debtor, the clerk may, before entering the creditor's name in the register, require an affidavit from the creditor proving the alleged debt.

6. Paragraph 16(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) where, under paragraph 233(3)(b) of the Act, the court makes an order permitting all registered creditors to proceed independently for the enforcement of their claims.

7. Section 17 of the Regulations is replaced by the following:

17. An application by a debtor under subsection 233(5) of the Act to continue under a consolidation order on the grounds that the default of the debtor is due to circumstances beyond their control shall be by notice of motion.

Enregistrement
DORS/2005-168 Le 31 mai 2005

LOI SUR LA FAILLITE ET L'INSOLVABILITÉ

Règlement modifiant les Règles sur le paiement méthodique des dettes

C.P. 2005-1056 Le 31 mai 2005

Sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu de l'article 240^a de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant les Règles sur le paiement méthodique des dettes*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LES RÈGLES SUR LE PAIEMENT MÉTHODIQUE DES DETTES

MODIFICATIONS

1. Le titre intégral des *Règles sur le paiement méthodique des dettes*¹ est remplacé par ce qui suit :

RÈGLEMENT SUR LE PAIEMENT MÉTHODIQUE DES DETTES

2. L'article 1 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

3. L'article 2² de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

2. Dans le présent règlement, « Loi » s'entend de la partie X de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*.

4. Le paragraphe 5(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

5. (1) Un affidavit déposé auprès du greffier par un débiteur en vertu du paragraphe 219(2) de la Loi constitue une demande d'ordonnance de fusion.

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

6. S'il est établi que le créancier et le débiteur sont des personnes liées, le greffier, avant d'inscrire le nom du créancier au registre, peut exiger de celui-ci un affidavit prouvant sa créance.

6. L'alinéa 16b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) lorsque, en vertu de l'alinéa 233(3)b) de la Loi, le tribunal rend une ordonnance permettant à tous les créanciers inscrits de procéder, indépendamment les uns des autres, à la mise à exécution de leurs réclamations.

7. L'article 17 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

17. La demande d'un débiteur, aux termes du paragraphe 233(5) de la Loi, en vue de continuer d'être régi par l'ordonnance de fusion pour le motif que les circonstances qui ont occasionné son omission étaient indépendantes de sa volonté doit être faite par voie d'avis de motion.

^a S.C. 1992, c. 27, s. 88

^b S.C. 1992, c. 27, s. 2

¹ C.R.C., c. 369

² SOR/92-578

^a L.C. 1992, ch. 27, art. 88

^b L.C. 1992, ch. 27, art. 2

¹ C.R.C., ch. 369

² DORS/92-578

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

18. (1) A registered creditor who elects to rely on their security pursuant to section 232 of the Act shall, before relying on that security, file with the clerk an affidavit as to its value and, if the security is repossessed and sold or seized and sold, disclose to the clerk whether the proceeds received from the disposal of the security are in excess of the creditor's claim.

9. Section 18.1² of the French version of the Regulations is replaced by the following:

18.1 Sauf indication contraire du présent règlement, tout avis exigé par la Loi ou le présent règlement est expédié par courrier ordinaire.

10. The portion of section 27 of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

27. Pour l'application de la Loi et du présent règlement, on entend par « tribunal » ou « cour » :

11. Schedule I to the Regulations is amended by replacing the reference “(ss. 15, 16, 22, 23 and 26)” after the heading “SCHEDULE I” with the reference “(Sections 15, 16 and 26)”.

12. Form 1 of Schedule I to the Regulations is amended by replacing the reference “(section 190(2))” after the heading “FORM 1” with the reference “(Subsection 219(2) of the Act)”.

13. (1) The portion of the affidavit set out in Form 1 of Schedule I to the Regulations before section 1 is replaced by the following:

I, _____, of _____ in the Province of _____ make (oath or solemn affirmation) and say that:

(2) Sections 9 to 12 of the affidavit set out in Form 1 of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

9. I am (a spouse, a common-law partner or single).

10. The income of my (spouse or common-law partner) from all sources amounts to \$ _____, being _____.

11. The take home income of my (spouse or common-law partner) is \$ _____ after the following deductions:

_____.

12. The business or occupation of my (spouse or common-law partner) is that of _____ and my (spouse or common-law partner) is employed by _____ whose address is _____.

(3) The portion of the affidavit set out in Form 1 to the Regulations after section 15 is replaced by the following:

(Sworn or affirmed) before me at _____, in the Province of _____, this _____ day of _____, 20__.

Debtor

14. Form 1 of Schedule I to the French version of the Regulations is amended by replacing the expression “lien de parenté” and “lien de parenté avec le débiteur” with the expression “lien avec le débiteur”.

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

18. (1) Lorsqu'un créancier inscrit choisit de faire appel à sa garantie en vertu de l'article 232 de la Loi, il doit, avant de faire appel à sa garantie, déposer auprès du greffier un affidavit attestant la valeur de cette garantie et, si la propriété affectée par cette garantie est remise en sa possession et vendue ou saisie et vendue, déclarer au greffier si le produit provenant de la réalisation de la garantie excède le montant de sa réclamation.

9. L'article 18.1² de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

18.1 Sauf indication contraire du présent règlement, tout avis exigé par la Loi ou le présent règlement est expédié par courrier ordinaire.

10. Le passage de l'article 27 de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

27. Pour l'application de la Loi et du présent règlement, on entend par « tribunal » ou « cour » :

11. La mention « (art. 15, 16, 22, 23 et 26) » qui suit le titre « ANNEXE I » du même règlement est remplacée par « (articles 15, 16 et 26) ».

12. La mention « (article 190(2)) » qui suit le titre « FORMULE 1 » à l'annexe I du même règlement est remplacée par « (paragraphe 219(2) de la Loi) ».

13. (1) Le passage de l'affidavit de la formule 1 de l'annexe I du même règlement précédant l'article 1 est remplacé par ce qui suit :

Je soussigné, _____, de _____, dans la province de _____, ayant (prêté serment *ou* fait une déclaration solennelle), affirme que :

(2) Les articles 9 à 12 de l'affidavit de la formule 1 de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

9. Je suis (époux, conjoint de fait *ou* célibataire).

10. Le revenu de mon (époux *ou* conjoint de fait) de toutes provenances se chiffre à _____ \$, soit _____.

11. Le revenu net de mon (époux *ou* conjoint de fait) est de _____ \$ après les retenues suivantes :

_____.

12. Le commerce ou l'occupation de mon (époux *ou* conjoint de fait) est _____ et il est employé par _____, dont l'adresse est _____.

(3) Le passage de l'affidavit de la formule 1 de l'annexe I du même règlement suivant l'article 15 est remplacé par ce qui suit :

(Affirmé sous serment *ou* déclaré solennellement) devant moi à _____, dans la province de _____, ce ____ jour de _____ 20__.

Débiteur

14. Dans la formule 1 de l'annexe I de la version française du même règlement, « lien de parenté » et « lien de parenté avec le débiteur » sont remplacés par « lien avec le débiteur ».

15. Schedule I to the Regulations is amended by replacing the reference “(section 191(2))” after the heading “FORM 2” with the reference “(Subsection 220(2) of the Act)”.

16. The note to Form 2 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

NOTE: *If the debt as acknowledged to you is secured, you may, at any time, elect to rely on your security in the manner provided for in section 232 of the Act, a copy of that section being set out below:*

“**232.** (1) A registered creditor holding security for a claim may, at any time, elect to rely on his security notwithstanding that the claim is included in a consolidation order.

(2) Where the proceeds from the disposal of the security referred to in subsection (1) are in excess of the registered creditor’s claim, the excess shall be paid into court and applied in payment of other judgments against the debtor.

(3) Subsection (2) does not apply where the security is in the form of chattels exempt from seizure under any law in force in the province in which the consolidation order was issued.

(4) Where the proceeds from the disposal of the security referred to in subsection (1) are less than the registered creditor’s claim, the creditor remains entitled to the balance of his claim.

(5) Subsection (4) does not apply in a case where, under the law in force in the province in which the consolidation order was issued, a creditor

(a) who enforces his security by repossession or repossession and sale, or

(b) who seizes and sells the security under an execution issued pursuant to a judgment obtained against the debtor in respect of the claim so secured,

is limited in his recovery of the claim to the security so repossessed or the proceeds of the sale thereof.”

If you elect to rely on your security, you must immediately place a fair value on the goods so repossessed and notify the court of this valuation at once.

If the value exceeds the amount owing to you, then you are ordered to pay the excess of that value upon realization as to which you are required to exercise due diligence.

17. Form 2 of Schedule I to the Regulations is amended by replacing the word “spouse” with the expression “spouse or common-law partner”.

18. Form 2 of Schedule I to the French version of the Regulations is amended by replacing the expressions “lien de parenté” and “lien de parenté avec le débiteur” with the expression “lien avec le débiteur”.

19. Form 3 of Schedule I to the Regulations is amended by replacing the reference “(section 192(1))” after the heading “FORM 3” with the reference “(Subsection 221(1) of the Act)”.

20. Form 4 of Schedule I to the Regulations is amended by replacing the reference “(section 192(3))” after the heading “FORM 4” with the reference “(Subsection 221(3) of the Act)”.

21. Form 5 of Schedule I to the Regulations is amended by replacing the reference “(sections 198, 194(1)(a) and (b),

15. La mention « (article 191(2)) » qui suit le titre « FORMULE 2 » à l’annexe I du même règlement est remplacée par « (paragraphe 220(2) de la Loi) ».

16. La note de la formule 2 de l’annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :

NOTE : *Si la dette que le débiteur reconnaît vous devoir est garantie, vous pouvez, en tout temps, choisir de faire appel à votre garantie en vertu de l’article 232 de la Loi, cité ci-dessous :*

« **232.** (1) Un créancier inscrit dont la réclamation est garantie peut choisir de faire appel à la garantie, même si la réclamation est comprise dans l’ordonnance de fusion.

(2) Lorsque le produit provenant de la réalisation de la garantie mentionnée au paragraphe (1) excède la réclamation du créancier inscrit, l’excédent est versé au tribunal et appliqué au paiement des autres jugements à l’encontre du débiteur.

(3) Le paragraphe (2) ne s’applique pas lorsque la garantie prend la forme de biens meubles exempts de saisie selon la loi en vigueur dans la province où l’ordonnance de fusion a été rendue.

(4) Lorsque le produit de la réalisation de la garantie mentionnée au paragraphe (1) est inférieur à la réclamation du créancier inscrit, le créancier conserve son droit au solde de sa réclamation.

(5) Le paragraphe (4) ne s’applique pas dans un cas où, selon la loi en vigueur dans la province où l’ordonnance de fusion a été rendue, un créancier qui, selon le cas :

a) fait valoir sa garantie au moyen de la rentrée en possession ou de la rentrée en possession et de la vente;

b) saisit et vend une semblable garantie aux termes d’une ordonnance d’exécution rendue en conformité avec un jugement obtenu contre le débiteur à l’égard de la réclamation ainsi garantie,

est limité dans son recouvrement d’une telle réclamation à la garantie ainsi remise en sa possession ou au produit de la vente d’une semblable garantie. »

Si vous choisissez de faire appel à votre garantie, vous devez immédiatement établir la juste valeur des biens dont vous êtes rentré en possession et aviser immédiatement la cour de cette valeur.

Si la valeur est supérieure à la somme qui vous est due, il vous est ordonné de remettre l’excédent dès le moment de la réalisation, à laquelle vous êtes requis de procéder avec diligence.

17. Dans la formule 2 de l’annexe I du même règlement, « conjoint » est remplacé par « époux ou conjoint de fait », avec les adaptations nécessaires.

18. Dans la formule 2 de l’annexe I de la version française du même règlement, « lien de parenté » et « lien de parenté avec le débiteur » sont remplacés par « lien avec le débiteur ».

19. La mention « (article 192(1)) » qui suit le titre « FORMULE 3 » à l’annexe I du même règlement est remplacée par « (paragraphe 221(1) de la Loi) ».

20. La mention « (article 192(3)) » qui suit le titre « FORMULE 4 » à l’annexe I du même règlement est remplacée par « (paragraphe 221(3) de la Loi) ».

21. La mention « (articles 198, 194(1)a) et b), 202(2), 205(4d)) » qui suit le titre « FORMULE 5 » à l’annexe I du

202(2), 205(4)(d))” after the heading “FORM 5” with the reference “(Subsections 223(1), 227(1), 231(2) and 234(4) of the Act)”.

22. Form 6 of Schedule I to the Regulations is amended by replacing the reference “(section 197(2))” after the heading “FORM 6” with the reference “(Subsection 226(2) of the Act)”.

23. Form 7 of Schedule I to the Regulations is amended by replacing the reference “(section 204(1))” after the heading “FORM 7” with the reference “(Subsection 233(1) of the Act)”.

24. Form 8 of Schedule I to the Regulations is amended by replacing the reference “(section 204(5))” after the heading “FORM 8” with the reference “(Paragraph 233(3)(b) and subsection 233(5) of the Act)”.

25. Form 9 of Schedule I to the Regulations is amended by replacing the reference “(section 196)” after the heading “FORM 9” with the reference “(Section 225 and subsection 226(1.1) of the Act)”.

26. Form 10 of Schedule I to the Regulations is amended by replacing the reference “(section 196)” after the heading “FORM 10” with the reference “(Section 225 and subsection 226(1.1) of the Act)”.

27. Form 11 of Schedule I to the Regulations is amended by replacing the reference “(sections 198(1), 202(3), 205(4))” after the heading “FORM 11” with the reference “(Subsections 227(1), 231(3) and 234(4) of the Act)”.

28. Form 12 of Schedule I to the Regulations is amended by replacing the reference “(section 201(1))” after the heading “FORM 12” with the reference “(Subsection 230(1) of the Act)”.

29. Form 13 of Schedule I to the Regulations is amended by replacing the reference “(section 201(1))” after the heading “FORM 13” with the reference “(Subsection 230(1) of the Act)”.

30. Form 14 of Schedule I to the Regulations is amended by replacing the reference “(section 201(2))” after the heading “FORM 14” with the reference “(Subsection 230(2) of the Act)”.

31. Form 15 of Schedule I to the Regulations is amended by replacing the reference “(section 202(1))” after the heading “FORM 15” with the reference “(Subsection 231(1) of the Act)”.

32. Form 16 of Schedule I to the Regulations is amended by replacing the reference “(section 202(1))” after the heading “FORM 16” with the reference “(Subsection 231(1) of the Act)”.

33. Form 17 of Schedule I to the Regulations is amended by replacing the reference “(section 203)” after the heading “FORM 17” with the reference “(Section 232 of the Act)”.

34. (1) The portion of the affidavit set out in Form 17 of Schedule I to the Regulations before section 1 is replaced by the following:

I, _____, of _____, in the Province of _____, make (oath or solemn affirmation) and say that:

(2) The portion of the affidavit set out in Form 17 of Schedule I to the Regulations after section 4 is replaced by the following:

(Sworn or affirmed) before me at _____, in the Province of _____, this _____ day of _____ 20__.

Debtor

même règlement est remplacée par « (paragraphes 223(1), 227(1), 231(2) et 234(4) de la Loi) ».

22. La mention « (article 197(2)) » qui suit le titre « FORMULE 6 » à l’annexe I du même règlement est remplacée par « (paragraphe 226(2) de la Loi) ».

23. La mention « (article 204(1)) » qui suit le titre « FORMULE 7 » à l’annexe I du même règlement est remplacée par « (paragraphe 233(1) de la Loi) ».

24. La mention « (article 204(5)) » qui suit le titre « FORMULE 8 » à l’annexe I du même règlement est remplacée par « (alinéa 233(3)b et paragraphe 233(5) de la Loi) ».

25. La mention « (article 196) » qui suit le titre « FORMULE 9 » à l’annexe I du même règlement est remplacée par « (article 225 et paragraphe 226(1.1) de la Loi) ».

26. La mention « (article 196) » qui suit le titre « FORMULE 10 » à l’annexe I du même règlement est remplacée par « (article 225 et paragraphe 226(1.1) de la Loi) ».

27. La mention « (articles 198(1), 202(3), 205(4)) » qui suit le titre « FORMULE 11 » à l’annexe I du même règlement est remplacée par « (paragraphes 227(1), 231(3) et 234(4) de la Loi) ».

28. La mention « (article 201(1)) » qui suit le titre « FORMULE 12 » à l’annexe I du même règlement est remplacée par « (paragraphe 230(1) de la Loi) ».

29. La mention « (article 201(1)) » qui suit le titre « FORMULE 13 » à l’annexe I du même règlement est remplacée par « (paragraphe 230(1) de la Loi) ».

30. La mention « (article 201(2)) » qui suit le titre « FORMULE 14 » à l’annexe I du même règlement est remplacée par « (paragraphe 230(2) de la Loi) ».

31. La mention « (article 202(1)) » qui suit le titre « FORMULE 15 » à l’annexe I du même règlement est remplacée par « (paragraphe 231(1) de la Loi) ».

32. La mention « (article 202(1)) » qui suit le titre « FORMULE 16 » à l’annexe I du même règlement est remplacée par « (paragraphe 231(1) de la Loi) ».

33. La mention « (article 203) » qui suit le titre « FORMULE 17 » à l’annexe I du même règlement est remplacée par « (article 232 de la Loi) ».

34. (1) Le passage de l’affidavit de la formule 17 de l’annexe I du même règlement précédant l’article 1 est remplacé par ce qui suit :

Je soussigné, _____, de _____, dans la province de _____, ayant (prêté serment ou fait une déclaration solennelle), affirme que :

(2) Le passage de l’affidavit de la formule 17 de l’annexe I du même règlement suivant l’article 4 est remplacé par ce qui suit :

(Affirmé sous serment ou déclaré solennellement) devant moi à _____, dans la province de _____, ce ____ jour de _____ 20__.

Débiteur

35. Form 18 of Schedule I to the Regulations is amended by replacing the reference “(section 204(5))” after the heading “FORM 18” with the reference “(Subsections 233(3) and (5) of the Act)”.

36. Form 19 of Schedule I to the Regulations is amended by replacing the reference “(section 205(1))” after the heading “FORM 19” with the reference “(Subsection 234(1) of the Act)”.

37. Form 20 of Schedule I to the Regulations is amended by replacing the reference “(section 205(3))” after the heading “FORM 20” with the reference “(Subsection 234(3) of the Act)”.

38. The Regulations are amended by replacing the expression “19” with the expression “20” in Schedule I and II.

39. Schedule II to the English version of the Regulations is amended by replacing the expression “wife” and “wife’s” with the expressions “spouse or common-law partner” and “spouse’s or common-law partner’s”.

40. Schedule II to the French version of the Regulations is amended by replacing the expressions “conjoint” and “lien de parenté” with the expressions “époux ou conjoint de fait” and “lien avec le débiteur”, with any grammatical modifications that the circumstances require.

41. The Regulations are amended by replacing references to the *Bankruptcy Act* with references to the *Bankruptcy and Insolvency Act* wherever they occur in the following provisions:

- (a) Form 2 of Schedule I; and
- (b) Schedule II.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Part X of the *Bankruptcy and Insolvency Act* regarding the Orderly Payment of Debts Program, provides for a mechanism facilitating the payment of a debtor’s debts, other than a corporation. The debtor may obtain, from the court, a consolidation order allowing for regular payments, which are then proportionally distributed among his/her creditors.

The Orderly Payment of Debts Program only applies to the provinces and territories that have agreed to implement it. These include Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Prince Edward Island, Nova Scotia and the Northwest Territories.

Paragraphs 240(a) and (g) of the *Bankruptcy and Insolvency Act* (R.S. 1985, c. B-3) state that the Governor in Council may make regulations prescribing the forms to be used under the Orderly Payment of Debts Program and for carrying into effect the purposes and provisions of this Program.

35. La mention « (article 204(5)) » qui suit le titre « FORMULE 18 » à l’annexe I du même règlement est remplacée par « (paragraphe 233(3) et (5) de la Loi) ».

36. La mention « (article 205(1)) » qui suit le titre « FORMULE 19 » à l’annexe I du même règlement est remplacée par « (paragraphe 234(1) de la Loi) ».

37. La mention « (article 205(3)) » qui suit le titre « FORMULE 20 » à l’annexe I du même règlement est remplacée par « (paragraphe 234(3) de la Loi) ».

38. Dans les annexes I et II du même règlement, « 19__ » est remplacé par « 20__ ».

39. Dans l’annexe II de la version anglaise du même règlement, « wife » et « wife’s » sont respectivement remplacés par « spouse or common-law partner » et « spouse’s or common-law partner’s ».

40. Dans l’annexe II de la version française du même règlement, « conjoint » et « lien de parenté » sont respectivement remplacés par « époux ou conjoint de fait » et « lien avec le débiteur », avec les adaptations nécessaires.

41. Dans les passages suivants du même règlement, la mention de la *Loi sur la faillite* est remplacée par la mention de la *Loi sur la faillite et l’insolvabilité* :

- a) la formule 2 de l’annexe I;
- b) l’annexe II.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

La partie X de la *Loi sur la faillite et l’insolvabilité*, portant sur le Programme de paiement méthodique des dettes, prévoit un mécanisme facilitant le paiement des dettes d’un débiteur qui n’est pas une personne morale. Le débiteur peut obtenir, du tribunal, une ordonnance de fusion de ses dettes lui permettant de faire des paiements de façon régulière, qui sont ensuite distribués proportionnellement entre ses créanciers.

Le Programme de paiement méthodique des dettes ne s’applique qu’aux provinces et territoires qui ont accepté de le mettre en œuvre, soit l’Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, l’Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et les Territoires du Nord-Ouest.

Les alinéas 240(a) et (g) de la *Loi sur la faillite et l’insolvabilité* (L.R. 1985, ch. B-3) prévoient que le gouverneur en conseil peut, par règlement, prescrire les formules à utiliser en vue de l’application du Programme de paiement méthodique des dettes et de prendre toute autre mesure d’application.

Purpose of the amendments**(a) Modernization of benefits and obligations**

The primary purpose of the amendments is to add the term “common-law partner” to the *Orderly Payment of Debts Regulations* to ensure that they guarantee equal treatment to married spouses and common-law partners regardless of whether they are opposite- or same-sex couples.

The *Modernization of Benefits and Obligations Act* (S.C. 2000, c. 12) amended 68 federal statutes, including the *Bankruptcy and Insolvency Act*, in order to assign the same benefits and obligations to all couples who have been cohabiting in a conjugal relationship for at least one year, whether they are opposite- or same-sex couples.

Debtors wishing to make use of the Orderly Payment of Debts Program must submit an affidavit providing a detailed description of their financial situation and family responsibilities. Prior to the amendments made to the *Bankruptcy and Insolvency Act*, debtors were only required to include, in the affidavit, the names and incomes of their spouses through marriage. Moreover, common-law partners could not be listed as dependents.

With the adoption of the *Modernization of Benefits and Obligations Act*, the term “common-law partner” was added to the *Bankruptcy and Insolvency Act*. Thus, a debtor wishing to participate in the Orderly Payment of Debts Program is required to list, in the affidavit, the name and income of his/her married or common-law partner, whether they are of the opposite sex or same sex.

This amendment has enabled creditors to obtain a fairer and more accurate picture of the debtor’s financial situation since the information concerning common-law partners is disclosed. The terms and conditions of repayment of the debtor’s debt are determined on the basis of this information, which may have an impact on the debtor’s ability to pay. For example, if the common-law partner is listed as a debtor’s dependent, the debtor’s capacity to repay his/her debts could be reduced consequently.

The *Orderly Payment of Debts Regulations* have not been amended accordingly. For instance, the debtor’s affidavit, a form which is part of the Regulations, only refers to the “spouse”. Since the year 2000, the participating provinces have included the common-law partners’ information on the form; yet, amendments to the *Orderly Payment of Debts Regulations* remain necessary in order to ensure their consistency and compatibility with the *Bankruptcy and Insolvency Act*.

(b) Other

A second purpose of the amendments results from the 1985 revision of the Statutes of Canada, which led to a renumbering of the paragraphs in Part X of the *Bankruptcy and Insolvency Act*.

In certain places, the *Orderly Payment of Debts Regulations* make reference to provisions of the *Bankruptcy and Insolvency Act*. The numbers of the paragraphs so cited in the *Orderly Payment of Debts Regulations* were never modified following the renumbering of the provisions of the *Bankruptcy and Insolvency Act*. An amendment aimed at correcting this situation will improve and facilitate the understanding of the *Orderly Payments of Debts Regulations* for the reader.

Objet des modifications**a) Modernisation du régime d’avantages et d’obligations**

L’objet principal des modifications est d’ajouter le terme « conjoint de fait » aux *Règles sur le paiement méthodique des dettes* afin que celles-ci garantissent l’égalité de traitement entre les conjoints mariés et les conjoints de fait qu’ils soient de sexe opposé ou de même sexe.

La *Loi sur la modernisation de certains régimes d’avantages et d’obligations* (L.C. 2000, ch. 12) a modifié 68 lois fédérales, incluant la *Loi sur la faillite et l’insolvabilité*, en vue d’attribuer les mêmes bénéfices et les mêmes obligations à tous les couples qui vivent une relation conjugale depuis au moins un an, qu’ils soient de sexe opposé ou de même sexe.

Le débiteur désirant s’inscrire au Programme de paiement méthodique des dettes doit produire une déclaration solennelle décrivant sa situation financière et ses charges familiales de façon détaillée. Avant la modification de la *Loi sur la faillite et l’insolvabilité*, les débiteurs étaient tenus de divulguer dans leur déclaration le nom et les revenus de leur conjoint marié uniquement. De plus, les conjoints de fait ne pouvaient être déclarés comme personne à charge.

En raison de l’adoption de la *Loi sur la modernisation de certains régimes d’avantages et d’obligations*, la notion de « conjoint de fait » a été intégrée à la *Loi sur la faillite et l’insolvabilité*. Ainsi, un débiteur désireux de participer au Programme de paiement méthodique des dettes doit mentionner dans sa déclaration le nom et les revenus d’un conjoint marié ou d’un conjoint de fait que celui-ci soit de sexe opposé ou de même sexe.

Cette modification a permis aux créanciers d’avoir un portrait plus juste et précis de la situation financière du débiteur puisque les renseignements concernant les conjoints de fait sont déclarés. Les modalités de remboursement de la dette du débiteur sont déterminées sur la base de ces renseignements qui peuvent avoir une incidence sur la capacité de payer du débiteur. Par exemple, si le conjoint de fait est inscrit à titre de personne à charge du débiteur, la capacité de ce dernier à rembourser ses dettes serait conséquemment réduite.

Les *Règles sur le paiement méthodique des dettes* n’ont pas encore été modifiées en conséquence. Par exemple, la déclaration solennelle du débiteur, formule incluse dans les règles, ne mentionne que le « conjoint marié ». Depuis l’an 2000, les provinces participantes ont inclus la notion de « conjoint de fait » dans la formule mais la modification des *Règles sur le paiement méthodique des dettes* est nécessaire pour en assurer la conformité et la compatibilité avec la *Loi sur la faillite et l’insolvabilité*.

b) Autre objet

En deuxième lieu, les modifications résultent de la révision de l’ensemble des lois fédérales du Canada en 1985, laquelle a entraîné une modification de la numérotation des alinéas de la partie X de la *Loi sur la faillite et l’insolvabilité*.

À certains endroits, les *Règles sur le paiement méthodique des dettes* font référence aux dispositions de la *Loi sur la faillite et l’insolvabilité*. Les numéros des alinéas ainsi cités n’ont pas été modifiés suite à la renumérotation des dispositions de la *Loi sur la faillite et l’insolvabilité*. Une modification visant à corriger cette situation améliorera et facilitera la compréhension des *Règles sur le paiement méthodiques des dettes* pour le lecteur.

Also, the Regulations suggest minor modifications to the wording of the *Orderly Payment of Debts Regulations*. These amendments will also improve and facilitate the understanding for the reader as well as harmonize the text of the *Orderly Payment of Debts Regulations* with the *Bankruptcy and Insolvency Act*.

Alternatives

No alternatives but to bringing into effect the amendments to the *Orderly Payment of Debts Regulations* have been considered.

Since the term “common-law partner” was added to the *Bankruptcy and Insolvency Act*, it must also be added to the *Orderly Payment of Debts Regulations* to ensure consistency with the enabling legislation.

Moreover, not including the term “common-law partner” to the *Orderly Payment of Debts Regulations* would be inconsistent with the *Modernization of Benefits and Obligations Act* and the Canadian Charter of Rights and Freedoms.

Amendments addressing the renumbering of the provisions in Part X of the *Bankruptcy and Insolvency Act* are necessary since these provisions must be correctly referred to in the Regulations and in the forms.

Benefits and Costs

The Regulations allow for the *Orderly Payment of Debts Regulations* to be compatible and in accordance with the *Bankruptcy and Insolvency Act*; thus, ensuring a better consistency and clarity.

The addition of the term “common-law partner” to the Regulations coincides with the objective of the *Bankruptcy and Insolvency Act* as to provide for a complete, precise and equitable analysis of the debtor’s financial situation.

The adoption of the Regulations will have no impact on the private sector or consumers since the *Bankruptcy and Insolvency Act* already requires debtors to provide information concerning their common-law partners, when applicable, when registering for the Orderly Payment of Debts Program. In other words, the nature of the amendments is purely administrative. These Regulations do not impose any new restrictions or obligations.

For these reasons, the costs inherent to the amendments are not significant.

Consultation

The proposed amendments are the direct result of legislative changes and therefore, no consultations have been held. The term “common-law partner” was added to the *Bankruptcy and Insolvency Act* since the adoption of the *Modernization of Benefits and Obligations Act* in 2000.

Since then, each province in charge of the Orderly Payment of Debts Program has been managing its application accordingly. The proposed amendments to the *Orderly Payment of Debts Regulations* are housekeeping corrections and clarifications and would have no particular effect on the concerned stakeholders.

Dans le même ordre d’idée, le règlement proposé ajoute quelques modifications mineures au niveau de la rédaction des *Règles sur le paiement méthodique des dettes*. Ces modifications ont aussi pour but d’améliorer et de faciliter la compréhension pour le lecteur et d’harmoniser le texte des *Règles sur le paiement méthodique des dettes* avec la *Loi sur la faillite et l’insolvabilité*.

Solutions envisagées

Aucune alternative autre que de mettre en vigueur les modifications dans les *Règles sur le paiement méthodique des dettes* n’a été considérée.

La notion de « conjoint de fait » étant incluse dans la *Loi sur la faillite et sur l’insolvabilité*, elle doit aussi être insérée dans les *Règles sur le paiement méthodique des dettes* afin que celles-ci soient conformes à la loi l’habilitant.

De plus, le fait de ne pas inclure la notion de « conjoint de fait » dans les *Règles sur le paiement méthodique des dettes* serait incompatible avec la *Loi sur la modernisation de certains régimes d’avantages et d’obligations*, de même qu’avec la Charte canadienne des droits et libertés.

Les modifications faisant référence à la renumérotation des dispositions de la partie X de la *Loi sur la faillite et l’insolvabilité* sont nécessaires puisque ces dispositions doivent être correctement citées dans les règles et les formules.

Avantages et coûts

Le règlement permet de rendre les *Règles sur le paiement méthodique des dettes* compatibles avec la *Loi sur la faillite et l’insolvabilité* et en assure une cohérence et une compréhension supérieures.

Le fait d’inclure la notion de « conjoint de fait » dans les règles atteint l’objectif de la *Loi sur la faillite et l’insolvabilité* de permettre une analyse de la situation financière d’un débiteur qui soit la plus précise, complète et équitable possible.

L’adoption du règlement n’aura pas d’impact pour le secteur privé et les consommateurs puisque la *Loi sur la faillite et l’insolvabilité* prévoit déjà que le débiteur doit donner les renseignements relatifs à son conjoint de fait, s’il y a lieu, lors de son inscription au Programme de paiement méthodique des dettes. En d’autres termes, la nature des modifications est purement administrative. Ce règlement n’impose aucune nouvelle restriction ou obligation.

Pour tous ces motifs, les coûts inhérents aux modifications ne sont pas significatifs.

Consultations

Les modifications résultent directement de changements législatifs et, par conséquent, aucune consultation n’a été tenue. En effet, le terme « conjoint de fait » est inclus dans la *Loi sur la faillite et l’insolvabilité* depuis l’adoption, en 2000, de la *Loi sur la modernisation de certains régimes d’avantages et d’obligations*.

Depuis ce temps, toutes les provinces en charge du Programme de paiement méthodique des dettes en gèrent l’application en conséquence. Les modifications sont des corrections et des clarifications d’administration interne aux *Règles sur le paiement méthodique des dettes* qui n’auront pas d’effet concret sur les intervenants concernés.

Compliance and Enforcement

The Regulations call for housekeeping corrections and clarifications which imply changes of administrative nature. Furthermore, since the year 2000, as a result of the adoption of the *Modernization of Benefits and Obligations Act*, the participating provinces have integrated the notion of “common-law partner” into the practical application of the Orderly Payment of Debts Program. For these reasons, no new mechanisms for compliance and enforcement are necessary.

Contact

Josée Pilotte
Office of the Superintendent of Bankruptcy
Industry Canada
Jean Edmonds Tower South, 8th Floor
365 Laurier Ave. West
Ottawa, Ontario
K1A 0C8
Telephone: (613) 948-5007
FAX: (613) 948-4080
E-mail: pilotte.josee@ic.gc.ca

Respect et exécution

Le règlement apporte des corrections et des clarifications de régie interne lesquelles impliquent des changements d'ordre administratif. De plus, depuis 2000, les provinces participantes ont intégré la notion de « conjoint de fait » dans l'application pratique du Programme de paiement méthodique des dettes et ce, suite à l'adoption de la *Loi sur la modernisation de certains régimes d'avantages et d'obligations*. Pour ces motifs, il n'est pas nécessaire de prévoir un mécanisme de respect et d'exécution.

Personne-ressource

Josée Pilotte
Bureau du surintendant des faillites
Ministère de l'Industrie
Tour Jean Edmonds Sud, 8^e étage
365, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario)
K1A 0C8
Téléphone : (613) 948-5007
TÉLÉCOPIEUR : (613) 948-4080
Courriel : pilotte.josee@ic.gc.ca

Registration
SOR/2005-169 May 31, 2005

AERONAUTICS ACT

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VI)

P.C. 2005-1058 May 31, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 4.9^a of the *Aeronautics Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VI)*.

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PART VI)

AMENDMENT

1. The portion of item 7 of the table to section 602.106 of the *Canadian Aviation Regulations*¹ in column II is replaced by the following:

Column II	
Item	Noise-restricted Runways for Take-off*
7.	05, 06L, 06R, 15L, 15R

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VI)* revise the list of noise-restricted runways at Toronto/Lester B. Pearson International Airport to acknowledge the availability of two new runways. Prior to the construction of these two runways Toronto/Lester B. Pearson International Airport had one north-south runway designated 15-33 and two east-west runways designated 06L-24R and 06R-24L. The airport now has two north-south runways designated 15L-33R and 15R-33L and three east-west runways designated 05-23, 06L-24R and 06R-24L. Provisions currently in effect, to mitigate aircraft noise from operations using the new runways, will be unchanged by the amendment.

Canadian Aviation Regulations (CARs) section 602.106 *Noise-restricted Runways* sets forth the conditions restricting subsonic turbo-jet aeroplanes with maximum certificated take-off weight of more than 34,000 kg (74,956 lbs) when taking off from the noise-restricted runways identified in the table referenced in this

^a S.C. 1992, c. 4, s. 7
¹ SOR/96-433

Enregistrement
DORS/2005-169 Le 31 mai 2005

LOI SUR L'ÂÉRONAUTIQUE

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

C.P. 2005-1058 Le 31 mai 2005

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 4.9^a de la *Loi sur l'aéronautique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VI)*, ci-après.

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

MODIFICATION

1. Le passage de l'article 7 du tableau de l'article 602.106 du *Règlement de l'aviation canadien*¹ figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Pistes soumises aux critères acoustiques pour le décollage*
7.	05, 06L, 06R, 15L, 15R

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VI)* va réviser la liste des pistes soumises aux critères acoustiques à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto afin de tenir compte de l'existence de deux nouvelles pistes. Avant la construction de ces deux pistes, l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto possédait une piste nord-sud désignée 15-33 et deux pistes est-ouest désignées 06L-24R et 06R-24L. L'aéroport possède maintenant deux pistes nord-sud désignées 15L-33R et 15R-33L ainsi que trois pistes est-ouest désignées 05-23, 06L-24R et 06R-24L. La modification ne changera en rien les dispositions actuellement en vigueur afin d'atténuer le bruit des aéronefs utilisant ces nouvelles pistes.

Dans le *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*, l'article 602.106 *Pistes soumises aux critères acoustiques* énonce les conditions en vertu desquelles les avions subsoniques à turboréacteurs dont la masse maximale homologuée au décollage est supérieure à 34 000 kg (74 956 livres) peuvent décoller des pistes

^a L.C. 1992, ch. 4, art. 7
¹ DORS/96-433

Regulation. At present, for Toronto/Lester B. Pearson International Airport, the referenced table lists the noise-restricted runways for take-off as 06L, 06R and 15. Since the new north-south runway (15R-33L) at Toronto has been completed, runway 15 has been redesignated 15L. With the construction of the third east-west runway, the two previously existing east-west runways have been redesignated 05-23 and 06L-24R while the new east-west runway has been designated 06R-24L. The runways available at Toronto are now 05-23, 06L-24R, 06R-24L, 15L-33R and 15R-33L. To retain the existing protection from noise for the communities neighbouring Toronto/Lester B. Pearson International Airport, the restrictions in force under CAR 602.106 must be applied to runways 05, 06L, 06R, 15L and 15R.

Alternatives

No other alternative to the revision to the table, attached to section 602.106, which identifies noise-restricted runways, is available to ensure that the communities, overflown by aeroplanes on departure from Toronto/Lester B. Pearson International Airport, continue to benefit from regulatory protection with respect to noise generated by commercial aviation traffic.

Strategic Environmental Analysis

Prior to the 1993 decision to construct new runways at Toronto/Lester B. Pearson International Airport, an Environmental Assessment Review Panel (EARP) was established by the federal government as part of the Federal Environmental Assessment and Review Process to study environmental concerns relating to the proposed construction of these runways. In recognition of the vital importance of Toronto/Lester B. Pearson International Airport as the aviation hub for Ontario and for Canada, the runway expansion was undertaken. However, provisions to minimize noise and other environmental impacts, already in place at the airport, were continued.

Procedures governing runway use at Toronto/Lester B. Pearson International Airport take into account noise sensitive areas around the airport and, as far as is consistent with safe operations, sequence departures (which are noisier than arrivals) to minimize the impact on nearby communities. Night flight activity has been restricted. As technology has been developed which permits more precise and timely identification of violations of the noise abatement procedures, it has been installed at Toronto/Lester B. Pearson International Airport. This technology has facilitated the reporting of violations of the noise abatement procedures.

A preliminary scan of this initiative has been done in accordance with the criteria of *Transport Canada's Strategic Environmental Assessment Policy Statement — March 2001*. It is not expected that these changes will produce effects that would be considered environmentally important.

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

soumises aux critères acoustiques dont la liste figure au tableau joint à la réglementation. À l'heure actuelle, en ce qui concerne l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto, cette liste indique que les pistes soumises aux critères acoustiques au décollage sont les pistes 06L, 06R et 15. La construction de la nouvelle piste nord-sud (15R-33L) de Toronto étant aujourd'hui terminée, la piste 15 est maintenant désignée 15L. De plus, à la suite de la construction de la troisième piste est-ouest, les deux pistes est-ouest déjà existantes sont maintenant désignées 05-23 et 06L-24R, tandis que la nouvelle piste est-ouest a été désignée 06R-24L. Par conséquent, les pistes aujourd'hui disponibles à Toronto sont les pistes 05-23, 06L-24R, 06R-24L, 15L-33R et 15R-33L. Pour que les riverains de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto puissent continuer à être protégés contre le bruit, les restrictions en vigueur aux termes de l'article 602.106 du RAC doivent s'appliquer aux pistes 05, 06L, 06R, 15L et 15R.

Solutions envisagées

Mis à part la modification au tableau joint à l'article 602.106 qui identifie les pistes soumises aux critères acoustiques, il n'existe aucune solution de rechange qui permettrait aux riverains des endroits survolés par les avions au départ de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto de continuer à bénéficier de la protection réglementaire contre le bruit causé par les appareils de l'aviation commerciale.

Évaluation environnementale stratégique

Avant qu'il ne soit décidé en 1993 de construire de nouvelles pistes à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto, le gouvernement fédéral avait mis sur pied une commission d'évaluation et d'examen en matière d'environnement dans le cadre du processus fédéral d'évaluation et d'examen en matière d'environnement, le but étant d'étudier les problèmes environnementaux reliés au projet de construction de ces nouvelles pistes. Compte tenu du rôle vital que joue l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto comme plaque tournante aéronautique en Ontario et au Canada, la construction des nouvelles pistes a été lancée. Toutefois, les mesures déjà appliquées à l'aéroport afin de minimiser l'impact du bruit et d'autres éléments environnementaux sont demeurées en place.

Les procédures régissant l'utilisation des pistes à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto tiennent compte des zones sensibles au bruit qui entourent l'aéroport, dans la mesure où la sécurité des vols n'est pas remise en cause, et les départs (qui sont plus bruyants que les arrivées) se font en séquence afin d'en minimiser l'impact sur les riverains. Les vols de nuit ont été interdits. Une fois que des moyens techniques permettant une identification plus précise et plus rapide des infractions aux procédures d'atténuation du bruit ont été disponibles, l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto en a été équipé. Grâce à ces moyens techniques, il est devenu plus facile de signaler les infractions aux procédures d'atténuation du bruit.

Un premier examen sommaire de cette initiative a été effectué conformément aux critères de l'*Énoncé de politique de l'évaluation environnementale stratégique de Transports Canada — Mars 2001*. On ne s'attend pas à ce que ces modifications aient des effets environnementaux jugés importants.

L'examen sommaire annexé 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 sur l'environnement ne donneront probablement pas des résultats différents.

Benefits and Costs

Throughout the development of the aviation regulations and standards Transport Canada applies risk management concepts. The analysis of this amendment has concluded that any imputed risk which may result is acceptable in light of the expected benefits.

The benefits from the change to the table, identifying noise-restricted runways, attached to section 602.106, derive from the continuation of the protection from unwanted aircraft noise which is extended to the communities neighbouring Toronto/Lester B. Pearson International Airport by the noise abatement procedures currently in force at the airport. The inclusion of runways 05, 06L, 06R, 15L and 15R at Toronto/Lester B. Pearson International Airport in the list of runways to which section 602.106 applies will enable penalties to be applied for violation of these procedures. Without such possible recourse to enforcement action, compliance with these operational restrictions will be dependent solely upon the good will and cooperation of airport users.

No new costs will result from this change. The operational restrictions applied at Toronto/Lester B. Pearson International Airport have been in effect since prior to the completion of the two new runways. These conditions are unchanged by the amendment to section 602.106. Enforcement action pursuant to section 602.106 will be taken only when these operating restrictions have not been respected. Therefore, no new costs are imposed on operators of affected aeroplanes arriving or departing from Toronto/Lester B. Pearson International Airport with the revision of the table attached to section 602.106 of the CARs.

In summary, benefits from the inclusion of runways 05, 06L, 06R, 15L and 15R at Toronto/Lester B. Pearson International Airport in the table attached to section 602.106 are expected to outweigh any associated costs.

Consultation

Following the Environmental Assessment Review Panel (EARP) referred to above and coincident with the opening of the new southernmost east-west runway, the Greater Toronto Airports Authority (GTAA) introduced a number of amendments to its noise management program and conducted extensive consultation to obtain consensus with the changes. Included in the amendments were the proposal to ban operations of non-noise certificated aircraft on runways 05, 06L, 06R, 15L and 15R. No comments were received regarding this part of the overall proposal. Accordingly it was published in the airport's noise abatement procedures. During this process the GTAA undertook consultation regarding the redesignation of the runways with all affected parties, including the GTAA Noise Technical Committee, the GTAA Noise Management Committee and industry associations and locally based aircraft operators. The GTAA Noise Technical Committee is comprised of operational and environmental staff from national associations such as the Air Transport Association of Canada (ATAC), the Canadian Business Aviation Association (CBAA) and the Airline Pilots Association (ALPA), airlines and air operators headquartered at the airport. The GTAA Noise Technical Committee reviews proposed noise abatement procedures for technical feasibility before they are presented to the GTAA Noise Management Committee. The GTAA Noise Management Committee is made up of representatives of adjacent

Avantages et coûts

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

Les avantages de la modification au tableau qui donne la liste des pistes soumises aux critères acoustiques à l'article 602.106 sont liés au fait que les riverains de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto continueront de bénéficier de la protection contre le bruit des aéronefs assurée par les procédures d'atténuation du bruit actuellement en vigueur à l'aéroport. L'inclusion des pistes 05, 06L, 06R, 15L et 15R de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto dans la liste des pistes pour lesquelles l'article 602.106 s'applique va permettre d'imposer des sanctions en cas d'infraction à ces procédures. Sans le recours à des mesures d'exécution, le respect de ces restrictions opérationnelles serait uniquement laissé à la bonne volonté et à la coopération des utilisateurs de l'aéroport.

La modification n'entraînera aucun nouveau coût. Des restrictions opérationnelles s'appliquant à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto étaient déjà en vigueur avant que la construction des deux nouvelles pistes ne soit terminée. Ces conditions restent inchangées à la suite de la modification à l'article 602.106. Les mesures d'exécution ne seront prises en vertu de l'article 602.106 que si les restrictions opérationnelles ne sont pas respectées. Par conséquent, la révision au tableau joint à l'article 602.106 du RAC n'entraîne aucun coût supplémentaire pour les exploitants des avions concernés qui arrivent à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto ou qui en partent.

En résumé, les avantages de l'inclusion des pistes 05, 06L, 06R, 15L et 15R de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto dans le tableau joint à l'article 602.106 devraient l'emporter sur les coûts inhérents à cette modification.

Consultations

À la suite de la commission d'évaluation et d'examen en matière d'environnement dont il est question plus haut et simultanément à l'ouverture de la nouvelle piste est-ouest située la plus au sud, l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) a introduit un certain nombre de modifications à son programme de gestion du bruit et a tenu des consultations approfondies afin d'en arriver à un consensus quant à ces modifications. Parmi celles-ci figurait une proposition visant à interdire l'utilisation des aéronefs ne respectant pas les critères de bruit sur les pistes 05, 06L, 06R, 15L et 15R. Aucun commentaire n'a été reçu à propos de cette mesure faisant partie de la proposition générale. Par conséquent, elle a été publiée dans les procédures d'atténuation du bruit de l'aéroport. Pendant le processus, la GTAA a tenu des consultations sur la nouvelle désignation des pistes avec toutes les parties concernées, qu'il s'agisse du comité technique sur le bruit de la GTAA, du comité de gestion du bruit de la GTAA ou encore des associations de l'industrie et des exploitants d'aéronefs basés sur place. Le comité technique sur le bruit de la GTAA se compose de personnes chargées de l'exploitation ou de l'environnement dans des associations nationales comme l'Association du transport aérien du Canada (ATAC), l'Association canadienne de l'aviation d'affaires (ACAA) et la Airline Pilots Association (ALPA), dans des entreprises de transport aérien et chez des exploitants aériens dont le siège se trouve à

city governments (Brampton, Mississauga and Toronto), representatives of the public in these communities, national aviation associations, provincial and federal government political representation and Transport Canada.

As part of the federal regulatory consultation process, members of the federal government interdepartmental Aircraft Noise and Emissions Committee (ANEC), which is chaired by Transport Canada, were also consulted. ANEC is comprised of representatives from the federal departments of Health, Justice, the Environment and, if required, Foreign Affairs. ANEC members agreed with these changes.

In summary, since 1996, events at the airport have changed the airside substantially with the construction and commissioning of two new runways and extensive taxiway changes. All changes were subject to extensive consultation through public review under the Federal Environmental Assessment and Review Process, the GTAA Noise Technical Committee, the GTAA Noise Management Committee and ANEC. All interested parties have been contacted repeatedly to provide information and to obtain consensus.

The members of the General Operating and Flight Rules (GO&FR) Technical Committee of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) have been consulted with respect to the amendment to section 602.106 consequent upon the construction of the new north-south runway at Toronto/Lester B. Pearson International Airport. The actively participating members of this Technical Committee include the Aerospace Industries Association of Canada, Air Canada, Air Canada Pilots Association, Air Line Pilots Association, Air Operations Group Association, Air Transport Association of Canada, Association québécoise des transporteurs aériens, inc., Canadian Airlines International Ltd., Canadian Association of Professional Radio Operators, Canadian Auto Workers, Canadian Balloon Association, Canadian Business Aircraft Association, Canadian Labour Congress, Canadian Owners and Pilots Association, Canadian Union of Public Employees, Canadian Air Traffic Controllers Association, Experimental Aircraft Association - Canadian Council, Hang Gliding and Paragliding Association of Canada, International Council of Air Shows, Recreational Aircraft Association of Canada, Soaring Association of Canada, and Teamsters Canada. The amendment to section 602.106 to include changes resulting from the construction of the new north-south runway at Toronto/Lester B. Pearson International Airport in the attached table was recommended for approval by the members of the General Operating and Flight Rules Technical Committee in September 1999.

The amendment was presented at the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC), which is composed of senior managers in the Civil Aviation directorate of the Department of Transport, in December 1999. There were no dissents. The members of CARC approved the amendment.

l'aéroport. Le comité technique sur le bruit de la GTAA a examiné les procédures d'atténuation du bruit qui étaient proposées pour en apprécier leur faisabilité technique avant qu'elles ne soient présentées au comité de gestion du bruit de la GTAA. Celui-ci est composé de représentants des instances municipales de villes adjacentes (Brampton, Mississauga et Toronto), de représentants du public de ces villes, d'associations aéronautiques nationales, de représentants politiques des gouvernements fédéral et provincial.

Dans le cadre du processus de consultations sur la réglementation fédérale, des membres du Comité interministériel du gouvernement fédéral sur le bruit et les émissions des aéronefs (ANEC), lequel est présidé par Transports Canada, ont également été consultés. L'ANEC se compose de représentants des ministères fédéraux de la Santé, de la Justice, de l'Environnement et, si nécessaire, des Affaires étrangères. Les membres de l'ANEC ont fait connaître leur accord à ces modifications.

En résumé, depuis 1996, la situation côté piste a grandement évolué à l'aéroport, compte tenu de la construction et de la mise en service de deux nouvelles pistes accompagnées d'importantes modifications aux voies de circulation. Tous ces changements ont fait l'objet de consultations approfondies grâce à un examen public effectué sous l'égide du processus fédéral d'évaluation et d'examen en matière d'environnement, du comité technique sur le bruit de la GTAA, du comité de gestion du bruit de la GTAA et de l'ANEC. Toutes les parties intéressées ont été contactées à plusieurs reprises afin de fournir des renseignements et d'en arriver à un consensus.

Les membres du Comité technique sur les règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs (RÈGUVA) du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) ont été consultés au sujet de la modification à l'article 602.106 découlant de la construction de la nouvelle piste nord-sud à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto. Les membres actifs de ce Comité technique comprennent l'Association des industries aérospatiales du Canada, Air Canada, l'Association des pilotes d'Air Canada, la Airline Pilots Association, l'Association du groupe de la navigation aérienne, l'Association canadienne du transport aérien, l'Association québécoise des transporteurs aériens, Inc., les Lignes aériennes Canadien international ltée, l'Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio, les Travailleurs et travailleuses canadien(ne)s de l'automobile, l'Association montgolfière canadienne, l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, le Congrès du travail du Canada, la Canadian Owners and Pilots Association, le Syndicat canadien de la fonction publique, l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, la Experimental Aircraft Association - Conseil du Canada, l'Association canadienne de vol libre, l'International Council of Air Shows, le Réseau aéronefs amateur Canada, l'Association canadienne de vol à voile et les Teamsters Canada. En septembre 1999, les membres du Comité technique sur les règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs ont recommandé pour approbation la modification à l'article 602.106 visant à inclure dans le tableau annexé les modifications résultant de la construction de la nouvelle piste nord-sud à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto.

La modification a été présentée en décembre 1999 au Comité de réglementation de l'aviation civile (CRAC), lequel est formé de gestionnaires supérieurs de la direction générale de l'Aviation civile. Il n'y avait aucune opinion divergente, et les membres du CRAC ont approuvé la modification.

Compliance and Enforcement

These 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
Telephone: (613) 993-7284 or 1-800-305-2059
FAX: (613) 990-1198
Internet address: www.tc.gc.ca

Respect et exécution

L'exécution des présentes dispositions réglementaires se fera au moyen de l'imposition d'amendes en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, de la suspension ou de l'annulation d'un document d'aviation canadien, ou encore de poursuites judiciaires intentées par procédure sommaire en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Personne-ressource

Chef
Affaires réglementaires, AARBH
Sécurité et Sûreté
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8
Téléphone : (613) 993-7284 ou 1-800-305-2059
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-1198
Adresse Internet : <http://www.tc.gc.ca>

Registration
SOR/2005-170 May 31, 2005

PENSION BENEFITS DIVISION ACT

Regulations Amending the Pension Benefits Division Regulations

P.C. 2005-1060 May 31, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the President of the Treasury Board, pursuant to section 16^a of the *Pension Benefits Division Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Pension Benefits Division Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE PENSION BENEFITS DIVISION REGULATIONS

AMENDMENT

1. Subsection 15(1) of the *Pension Benefits Division Regulations*¹ is replaced by the following:

15. (1) In determining the actuarial value of a member's accrued pension benefits, the following actuarial assumptions are to be used:

- (a) if the member is employed on valuation day
 - (i) the termination and retirement rates for current contributors, used in the preparation of the last actuarial valuation report for the member's pension plan laid before Parliament, modified to reflect any special conditions that apply to the tenure of office or service or to special benefits in respect of an occupational group of the members of the pension plan, and
 - (ii) the mortality rates for current and former contributors, including mortality projection factors, used in the preparation of the report referred to in subparagraph (i), or the mortality rates, including mortality projection factors, referred to in the *Standard of Practice for Determining Pension Commuted Values* (the "Standard"), published by the Canadian Institute of Actuaries, effective February 1, 2005, whichever will produce the greater actuarial value of a member's accrued pension benefits;
- (b) if the member ceased to be employed before valuation day, the mortality rates for former contributors, other than disabled contributors, including mortality projection factors, used in the preparation of the report referred to in subparagraph (a)(i), or the mortality rates, including mortality projection factors, referred to in the Standard, whichever will produce the greater actuarial value of a member's accrued pension benefits;
- (c) a zero probability of a member becoming entitled to a pension by reason of disability; and
- (d) the interest rates determined in accordance with the Standard, namely,
 - (i) in respect of periods during which the member is a recipient, the interest rates for fully indexed pensions, adjusted to reflect an annual basis of payment, and

Enregistrement
DORS/2005-170 Le 31 mai 2005

LOI SUR LE PARTAGE DES PRESTATIONS DE RETRAITE

Règlement modifiant le Règlement sur le partage des prestations de retraite

C.P. 2005-1060 Le 31 mai 2005

Sur recommandation du président du Conseil du Trésor et en vertu de l'article 16^a de la *Loi sur le partage des prestations de retraite*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le partage des prestations de retraite*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE PARTAGE DES PRESTATIONS DE RETRAITE

MODIFICATION

1. Le paragraphe 15(1) du *Règlement sur le partage des prestations de retraite*¹ est remplacé par ce qui suit :

15. (1) Le calcul de la valeur actuarielle des prestations de retraite acquises par le participant est effectué conformément aux hypothèses actuarielles suivantes :

- a) si le participant est employé à la date d'évaluation :
 - (i) les taux de cessation d'emploi et de retraite des participants actifs sont ceux qui ont servi à l'établissement du dernier rapport d'évaluation actuarielle relatif au régime du participant qui a été déposé devant le Parlement, modifiés pour tenir compte des conditions particulières applicables, le cas échéant, à la durée des fonctions ou du service ou aux avantages spéciaux propres à un groupe professionnel de participants au régime,
 - (ii) les taux de mortalité des participants actifs et anciens, y compris les facteurs de projection de la mortalité, sont soit ceux qui ont servi à l'établissement du même rapport soit, s'il en découle une plus grande valeur actuarielle de ces prestations, ceux qui sont visés dans la *Norme de pratique concernant la détermination des valeurs actualisées des rentes* (la « Norme »), publiée par l'Institut canadien des actuaires et entrée en vigueur le 1^{er} février 2005;
- b) si le participant cesse d'être employé avant la date d'évaluation, les taux de mortalité des anciens participants, sauf ceux qui sont invalides, y compris les facteurs de projection de la mortalité, sont soit ceux qui ont servi à l'établissement du même rapport soit, s'il en découle une plus grande valeur actuarielle de ces prestations, ceux qui sont visés dans la Norme;
- c) la probabilité du risque d'invalidité d'un participant est de zéro;
- d) les taux d'intérêt ci-après, établis conformément à la Norme, s'appliquent :
 - (i) à l'égard des périodes où le participant est prestataire, les taux d'intérêt des rentes pleinement indexées, rajustés pour tenir compte d'un mode de paiement annuel,

^a S.C. 2001, c. 34, s. 65
^b S.C. 1992, c. 46 (Sch. II)
¹ SOR/94-612

^a L.C. 2001, ch. 34, art. 65
^b L.C. 1992, ch. 46, ann. II
¹ DORS/94-612

(ii) in respect of periods during which the member is not a recipient, the interest rates for unindexed pensions.

(ii) à l'égard des périodes où le participant n'est pas prestataire, les taux d'intérêt des rentes non indexées.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

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

(This statement is not part of the Regulations.)

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Description

The *Pension Benefits Division Act* (PBDA) provides for the division of pension benefits accrued by members of federal public sector statutory pension plans in cases of divorce or separation of the plan member from his or her spouse or common-law partner.

La *Loi sur le partage des prestations de retraite* (LPPR) prévoit le partage des prestations de retraite accumulées par les participants aux régimes de pensions du secteur public fédéral en cas de divorce ou de séparation entre un participant et son conjoint ou conjoint de fait.

The minor technical amendments to the *Pension Benefits Division Regulations* (PBDRs) reflect the changes to the interest rate and mortality rate assumptions recommended by the Canadian Institute of Actuaries (CIA) for determining pension commuted values for Canadian pension plans, and published in the CIA's "Standard of Practice for Determining Pension Commuted Values", effective February 1, 2005. These recommendations are amended periodically, in accordance with generally accepted actuarial principles.

Les modifications techniques mineures au *Règlement sur le partage des prestations de retraite* (RPPR) reflètent les changements recommandés par l'Institut canadien des actuaires (ICA) concernant les hypothèses actuarielles relativement aux taux d'intérêt et de mortalité servant à calculer les valeurs actualisées des prestations de retraite des régimes de pensions canadiens. Ces recommandations sont publiées dans le document de l'ICA « Norme de pratique concernant la détermination des valeurs actualisées des rentes », en vigueur à compter du 1^{er} février 2005 et sont mises à jour périodiquement, selon des principes actuariels généralement reconnus.

The PBDRs are updated to reflect the most recent CIA actuarial assumption recommendations for interest rates and mortality rates to be used in determining pension commuted values, as follows:

Le RPPR est mis à jour afin de tenir compte des plus récentes recommandations de l'ICA concernant les hypothèses actuarielles relativement au taux d'intérêt et de mortalité servant à calculer les valeurs actualisées des prestations de retraite, selon les indications suivantes :

- (i) the current interest rate assumption used for calculating the commuted value subject to pension division would be replaced by the CIA's updated interest rate assumption; and
- (ii) the current mortality rates assumption used for calculating the commuted value subject to pension division would be replaced by the mortality rates derived from the federal public sector plan member experience (as provided for in the most recent applicable actuarial valuation report) or the CIA's updated mortality rates (1994 Canadian general population projected to 2015), whichever rates would produce the greater commuted value of a plan member's accrued pension benefits.

- (i) remplacer l'hypothèse actuelle quant au taux d'intérêt servant à calculer la valeur actualisée sous réserve du partage des prestations de retraite par l'hypothèse mise à jour de l'ICA quant au taux d'intérêt;
- (ii) remplacer l'hypothèse actuelle quant aux taux de mortalité servant à calculer la valeur actualisée sous réserve du partage des prestations de retraite soit par les taux de mortalité des participants aux régimes de pensions du secteur public fédéral (selon le plus récent rapport d'évaluation actuarielle applicable), soit par les taux de mortalité mis à jour par l'ICA (population canadienne en général en 1994 projetée jusqu'à l'année 2015), en retenant celui des taux qui donnera la valeur actualisée la plus élevée des prestations de retraite accumulées d'un participant à un régime de pensions.

Alternatives

Solutions envisagées

The rules governing pension division of federal public sector statutory pension plans are set out in the PBDA. Without a change to the enabling statute, there is no alternative to amending the Regulations.

Les règles régissant le partage des prestations de retraite des régimes de pensions du secteur public fédéral sont énoncées dans la LPPR. Si on ne modifie pas la loi habilitante, il n'y a pas d'autres solutions de rechange que de modifier le règlement.

Benefits and Costs

Avantages et coûts

No additional costs will result from the amendments to the Regulations.

Les modifications au règlement n'entraîneront pas de coûts supplémentaires.

Consultation

Consultations and discussions were held within the Pensions and Benefits Sector of Treasury Board Secretariat, with officials of the Office of the Superintendent of Financial Institutions and the Department of Public Works and Government Services.

Compliance and Enforcement

The normal legislative, regulatory and administrative compliance structures will apply, including internal audits, and responses to inquiries received from Members of Parliament, affected plan members and their representatives.

Contact

Joan M. Arnold
Director
Pension Legislation Development
Pensions and Benefits Sector
Treasury Board Secretariat
Ottawa, Ontario
K1A 0R5
Telephone: (613) 952-3119

Consultations

Des consultations et des discussions ont eu lieu au sein du Secteur des pensions et des avantages sociaux du Secrétariat du Conseil du Trésor, et avec des représentants du Bureau du surintendant des institutions financières et du ministère des Travaux publics et Services gouvernementaux.

Respect et exécution

Les structures habituelles de conformité législative, réglementaire et administrative s'appliqueront, y compris les vérifications internes, les réponses aux demandes de renseignements reçues des membres du Parlement, des participants visés et de leurs représentants.

Personne-ressource

Joan M. Arnold
Directrice
Groupe du développement de la législation sur les pensions
Secteur des pensions et des avantages sociaux
Secrétariat du Conseil du Trésor
Ottawa (Ontario)
K1A 0R5
Téléphone : (613) 952-3119

Registration
SOR/2005-171 May 31, 2005

CHILDREN OF DECEASED VETERANS EDUCATION
ASSISTANCE ACT

Regulations Amending the Children of Deceased Veterans Education Assistance Regulations

P.C. 2005-1061 May 31, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Veterans Affairs and the Treasury Board, pursuant to section 12^a of the *Children of Deceased Veterans Education Assistance Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Children of Deceased Veterans Education Assistance Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE CHILDREN OF DECEASED VETERANS EDUCATION ASSISTANCE REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Section 2 of the *Children of Deceased Veterans Education Assistance Regulations*¹ is replaced by the following:

2. In these Regulations, “Act” means the *Children of Deceased Veterans Education Assistance Act*.

2. Paragraph 5(3)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) shall not exceed \$4,198.18 for any 12-month period; and

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

Annual Adjustment of Maximum Costs of Education and Instruction

5.1 The amount referred to in paragraph 5(3)(a) shall be adjusted, on the first day of each calendar year, in the same manner as the basic monthly amount of an allowance is adjusted under section 9 of the Act.

COMING INTO FORCE

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

Enregistrement
DORS/2005-171 Le 31 mai 2005

LOI SUR L'AIDE EN MATIÈRE D'ÉDUCATION AUX
ENFANTS DES ANCIENS COMBATTANTS DÉCÉDÉS

Règlement modifiant le Règlement sur l'aide en matière d'éducation aux enfants des anciens combattants décédés

C.P. 2005-1061 Le 31 mai 2005

Sur recommandation de la ministre des Anciens Combattants et du Conseil du Trésor et en vertu de l'article 12^a de la *Loi sur l'aide en matière d'éducation aux enfants des anciens combattants décédés*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'aide en matière d'éducation aux enfants des anciens combattants décédés*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'AIDE EN MATIÈRE D'ÉDUCATION AUX ENFANTS DES ANCIENS COMBATTANTS DÉCÉDÉS

MODIFICATIONS

1. L'article 2 du Règlement sur l'aide en matière d'éducation aux enfants des anciens combattants décédés¹ est remplacé par ce qui suit :

2. Dans le présent règlement, « Loi » s'entend de la *Loi sur l'aide en matière d'éducation aux enfants des anciens combattants décédés*.

2. L'alinéa 5(3)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) ne peuvent dépasser 4 198.18 \$ par période de douze mois;

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

Rajustement annuel des frais maximaux d'éducation et d'instruction

5.1 Le rajustement annuel de la somme prévue à l'alinéa 5(3)a) se fait, le premier jour de chaque année civile, de la même manière que pour l'ajustement du montant mensuel de base d'une allocation aux termes de l'article 9 de la Loi.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

^a S.C. 2003, c. 27, s. 4

^b S.C. 1990, c. 43, s. 43

¹ C.R.C., c. 399; SOR/91-310

^a L.C. 2003, ch. 27, art. 4

^b L.C. 1990, ch. 43, art. 43

¹ C.R.C., ch. 399; DORS/91-310

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

This Regulation amends the *Children of Deceased Veterans Education Assistance Regulations*.

The *Children of Deceased Veterans Education Assistance Act* provided authority for the Education Assistance Program (EAP) from its inception in 1953 until its discontinuance in February 1995. This assistance program was removed by 1995 Budget legislation. The program was reinstated in November 2003 by Bill C-50 (S.C. 2003, c. 27).

The Government of Canada believes it is appropriate to re-establish the post-secondary education assistance program as it forms part of the broader debt that the Government of Canada owes to those veterans who die(d) either as a result of military service or who die(d) with a disability pension assessed at 48% or greater at the time of death. This is especially relevant given that events in the war against terrorism clearly establish that there is an elevated risk that Canadian Forces members could either be killed or severely injured in the line of duty.

The re-establishment of the program will ensure that surviving children of deceased veterans are provided with post-secondary educational assistance opportunities comparable to their post-war-time counterparts in the unfortunate event that they lose a parent because of military service. To ensure consistent application of this provision, post-secondary educational assistance will be provided to eligible children who lost a parent due to military service after February 1995 when the Education Assistance Program was discontinued.

The *Children of Deceased Veterans Education Assistance Regulations* provide for the payment of certain education costs, such as tuition and registration fees, up to a specified maximum amount per year to students who are eligible to receive post-secondary education assistance under the *Children of Deceased Veterans Education Assistance Act*. The amended Regulations will establish \$4,198.18 as the maximum grant payable per year per eligible student for costs of allowable education or instruction expenses. Based on transitional provisions contained in Bill C-50 which came into force on November 7, 2003, the maximum grant was increased from \$1,500 to a maximum of \$4,000. Additionally, the amended Regulations will allow for the annual indexation of the amount of education and instruction grant.

It should be noted that the amendment effected by Bill C-50 also provided for an increase in the amount of monthly allowance payable to or in respect of a student during which time the student pursues a full time course of study in a post-secondary educational institution. The monthly amount was increased from \$167.47 to \$300.00, commencing September 1, 2003 with indexation of the new amount continuing on an annual basis.

Both the increase in the amount of monthly allowance payable and in the amount of education/instruction costs payable are

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

Le règlement modifie le *Règlement sur l'aide en matière d'éducation aux enfants des anciens combattants décédés*.

La *Loi sur l'aide en matière d'éducation aux enfants des anciens combattants décédés* a fourni l'autorisation pour le Programme d'aide en matière d'éducation à partir de sa mise en œuvre en 1953 et jusqu'à la cessation du programme en février 1995. Le programme d'aide a été abandonné suite à la législation du budget de 1995. Le programme a été rétabli en novembre 2003 sous le régime du projet de loi C-50 (L. 2003, ch. 27).

Le gouvernement du Canada croit qu'il convient de rétablir le programme d'aide à l'éducation postsecondaire en reconnaissance de la dette qu'il a à l'égard des anciens combattants qui sont morts ou qui meurent au cours de leur service militaire ou alors qu'ils reçoivent une pension pour une invalidité moyenne ou élevée (au moins 48% au moment du décès). Cette mesure est particulièrement pertinente dans le présent contexte, où les événements liés à la guerre contre le terrorisme mettent clairement en évidence le risque élevé que les membres des Forces canadiennes soient tués ou gravement blessés dans l'exercice de leurs fonctions.

Le rétablissement du programme permettra aux enfants survivants des anciens combattants décédés de bénéficier des mêmes possibilités, en ce qui concerne l'aide à l'éducation postsecondaire, que les enfants de l'après-guerre, dans l'éventualité malheureuse où l'un de leurs parents viendrait à mourir en service. Par souci de cohérence, l'aide à l'éducation postsecondaire sera fournie aux enfants admissibles qui ont perdu leur père ou leur mère en service militaire après février 1995, date à laquelle le Programme d'aide à l'éducation a pris fin.

Le *Règlement sur l'aide en matière d'éducation aux enfants des anciens combattants décédés* prévoit le paiement de certains coûts reliés à l'éducation, tels que les frais de scolarité et d'inscription, jusqu'à un montant maximum spécifié par année scolaire pour les étudiants qui sont admissibles à recevoir de l'aide en matière d'études postsecondaires sous le régime de la *Loi sur l'aide en matière d'éducation aux enfants des anciens combattants décédés*. Sous le régime du règlement modifié, le paiement par année scolaire par étudiant admissible pour les frais d'éducation autorisés se chiffrera à 4 198,18 \$. En fonction des dispositions transitoires qui se trouvent dans le projet de loi C-50, lequel est entré en vigueur le 7 novembre 2003, le paiement maximum a été augmenté le paiement maximum a été augmenté de 1 500 \$ à un maximum de 4 000 \$. De plus, le règlement modifié permettra l'indexation annuelle du paiement des frais reliés à l'éducation.

Il est important de noter que la modification introduite par le projet de loi C-50 autorisait également une augmentation de l'allocation mensuelle payable à un étudiant, ou à l'égard d'un étudiant, pendant que l'étudiant suit à plein temps un programme d'études à un établissement d'enseignement postsecondaire. Le montant mensuel fut augmenté de 167,47 \$ à 300,00 \$ à partir du 1^{er} septembre. Ce nouveau montant sera indexé annuellement.

Tant l'augmentation du montant de l'allocation mensuelle que celle du montant des frais d'éducation et d'instruction payables

deemed necessary given the rising costs of pursuing post-secondary education.

Alternatives

The provisions for setting out the maximum amount of assistance with the cost of education to children of deceased veterans are specified in regulations; therefore, there is no alternative to the regulatory process.

Benefits and Costs

This program forms part of the broader debt that the Government of Canada owes to veterans and brings the program in line with the benefits previously provided to their post-wartime counterparts who lost a parent due to military service to Canada.

The projected cost of this initiative between fiscal year 2003-2004 and 2007-2008 will be approximately \$900,000.00, including the changes made by Bill C-50 and the present regulatory amendment.

Consultation

The legislation which envisaged these amendments was developed in consultation with the Royal Canadian Legion, the National Council of Veteran Associations in Canada, and the Army, Navy, and Air Force Veterans in Canada. In addition, the Department of National Defence was consulted.

These regulatory amendments were published in the Veterans Affairs Canada Report on Plans and Priorities 2004-2005, page 39.

Compliance and Enforcement

Relevant policies and procedures will continue to apply to the provision of post-secondary education assistance to children of deceased veterans. The Department has administrative procedures in place to determine eligibility.

Contact

Mary Brodersen
Chief
Legislation (Statutes)
Policy Planning and Liaison
Cabinet Liaison and Legislative Development
Veterans Affairs Canada
PO Box 7700
Charlottetown, Prince Edward Island
C1A 8M9
Telephone: (902) 368-0682
FAX: (902) 368-0437
E-mail: mary.brodersen@vac-acc.gc.ca

sont rendues nécessaires par l'augmentation des coûts de l'enseignement postsecondaire.

Solutions envisagées

Les dispositions régissant la détermination du paiement maximum pour les frais d'éducation versé aux enfants des anciens combattants décédés sont établies par le règlement. Par conséquent, le processus réglementaire constitue la seule option.

Avantages et coûts

Ce programme s'inscrit dans les mesures d'aide dont le gouvernement du Canada est redevable envers les anciens combattants et il vise à procurer les mêmes avantages que ceux dont ont pu jouir les étudiants de l'après-guerre ayant perdu leur père ou leur mère alors en service militaire pour le Canada.

Le coût prévu de cette initiative au cours des cinq prochaines années s'élève à 900 000,00 \$, y compris les changements introduits par le projet de loi C-50 et la présente modification réglementaire.

Consultations

La Loi qui a autorisé ces modifications a été élaborée en consultation avec la Légion royale canadienne, le Conseil national des associations d'anciens combattants du Canada et les Anciens combattants de l'armée, de la marine et des forces aériennes au Canada. Le ministère de la Défense nationale a également été consulté.

Ces modifications réglementaires ont été publiées dans le Rapport sur les plans et les priorités 2004-2005 pour Anciens Combattants Canada, page 45.

Respect et exécution

Les politiques et procédures pertinentes continueront de s'appliquer au versement de l'aide en matière d'éducation aux enfants des anciens combattants décédés. L'admissibilité sera déterminée suivant les procédures administratives déjà en place du ministère.

Personne-ressource

Mary Brodersen
Chef
Législation (Lois)
Planification des politiques et Liaison
Liaison avec le Cabinet et Élaboration des normes juridiques
Anciens Combattants Canada
Boîte postale 7700
Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard)
C1A 8M9
Téléphone : (902) 368-0682
TÉLÉCOPIEUR : (902) 368-0437
Courriel: mary.brodersen@vac-acc.gc.ca

Registration
SOR/2005-172 May 31, 2005

VETERANS REVIEW AND APPEAL BOARD ACT

Regulations Amending the Veterans Review and Appeal Board Regulations (Miscellaneous Program)

P.C. 2005-1074 May 31, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Veterans Affairs, pursuant to section 45 of the *Veterans Review and Appeal Board Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Veterans Review and Appeal Board Regulations (Miscellaneous Program)*.

REGULATIONS AMENDING THE VETERANS REVIEW AND APPEAL BOARD REGULATIONS (MISCELLANEOUS PROGRAM)

AMENDMENT

1. Paragraph 4(b) of the English version of the *Veterans Review and Appeal Board Regulations*¹ is replaced by the following:

(b) shall provide the applicant or appellant with an opportunity to respond in writing.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Description

The *Veterans Review and Appeal Board Regulations* set out procedural rules for conducting reviews, appeals and reconsiderations before the Veterans Review and Appeal Board. The Board acts as a court of appeal on veterans' claims for disability and survivors' pension and other benefits under the *Pension Act*, as well as income support allowances under the *War Veterans Allowance Act*.

The Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations identified an English-French discrepancy in paragraph 4(b) of the Regulations. The French version specifies that before conducting a hearing to reconsider a previous Board decision, the Board must give the applicant an opportunity to respond in writing. The English version does not specify "in writing".

^a S.C. 1995, c. 18
¹ SOR/96-67

Enregistrement
DORS/2005-172 Le 31 mai 2005

LOI SUR LE TRIBUNAL DES ANCIENS COMBATTANTS (RÉVISION ET APPEL)

Règlement sur le Tribunal des anciens combattants (révision et appel)

C.P. 2005-1074 Le 31 mai 2005

Sur recommandation de la ministre des Anciens Combattants et en vertu de l'article 45 de la *Loi sur le Tribunal des anciens combattants (révision et appel)*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement sur le Tribunal des anciens combattants (révision et appel)*, ci-après.

RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT LE RÈGLEMENT SUR LE TRIBUNAL DES ANCIENS COMBATTANTS (RÉVISION ET APPEL)

MODIFICATION

1. L'alinéa 4b) de la version anglaise du *Règlement sur le Tribunal des anciens combattants (révision et appel)*¹ est remplacé par ce qui suit :

(b) shall provide the applicant or appellant with an opportunity to respond in writing.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Description

Le *Règlement sur le Tribunal des anciens combattants (révision et appel)* établit des règles de procédure concernant les révisions, les appels et les réexamens présentés au Tribunal des anciens combattants (révision et appel). Le Tribunal fait office de cour d'appel quant aux demandes présentées par les anciens combattants à l'égard des pensions d'invalidité et de survivant ainsi que d'autres prestations, en vertu de la *Loi sur les pensions*, et à l'égard des allocations de soutien du revenu, en vertu de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*.

Le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation a relevé une incohérence entre les versions anglaise et française, à l'alinéa 4b) du règlement. Dans la version française, on indique qu'avant de tenir une audition pour réexamen d'une décision antérieure du Tribunal, ce dernier doit donner au demandeur la possibilité de répondre par écrit. Dans la version anglaise, on ne précise pas « par écrit ».

^a L.C. 1995, ch. 18
¹ DORS/96-67

As the Board's policy and practice is to provide applicants with an opportunity to respond in writing, it is advisable to amend the English text to conform with the French.

Alternatives

An amendment to the Regulations is the only possible alternative to correct the discrepancy between the English and French versions.

Benefits and Costs

This amendment has no financial implications.

Consultation

To ensure that interested parties are advised of the change, the amendment was discussed with key veterans' organizations, and no comments were received.

Compliance and Enforcement

There are no requirements for compliance or enforcement mechanism resulting from this amendment. The Board will continue to follow procedures set out in the Regulations.

Contact

Jean Dixon
Director
Legal Services
Veterans Review and Appeal Board
161 Grafton Street
Charlottetown, Prince Edward Island
C1A 8M9
Telephone: (902) 566-8787
FAX: (902) 368-8745

Comme la politique et la pratique du Tribunal est de donner aux demandeurs la possibilité de répondre par écrit, il est utile de modifier le texte anglais pour le rendre conforme au texte français.

Solutions envisagées

La seule façon de corriger l'incohérence entre les versions anglaise et française est d'apporter une modification au règlement.

Avantages et coûts

Cette modification n'a aucune conséquence financière.

Consultations

Afin d'en aviser les intéressés, cette modification au règlement a fait l'objet d'une discussion avec les organisations d'anciens combattants, et aucune observation n'a été reçue.

Respect et exécution

Aucune mesure particulière n'est requise pour le respect et l'exécution de cette modification. Le Tribunal continuera de suivre la procédure conformément au règlement.

Personne-ressource

Jean Dixon
Directrice
Services juridiques
Tribunal des anciens combattants (révision et appel)
161 Grafton Street
Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard)
C1A 8M9
Téléphone : (902) 566-8787
TÉLÉCOPIEUR : (902) 368-8745

Registration
SOR/2005-173 May 31, 2005

AERONAUTICS ACT

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, IV, V and VII)

P.C. 2005-1080 May 31, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 4.9^a and subsections 6.71(1)^b and 7.6(1)^c of the *Aeronautics Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, IV, V and VII)*.

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PARTS I, IV, V AND VII)

AMENDMENTS

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

“safety management system” means a documented process for managing risks that integrates operations and technical systems with the management of financial and human resources to ensure aviation safety or the safety of the public; (*système de gestion de la sécurité*)

2. Part I of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Section 103.03”:

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
SUBPART 6 – ACCOUNTABLE EXECUTIVE		
Section 106.02	5,000	25,000
SUBPART 7 – SAFETY MANAGEMENT SYSTEM REQUIREMENTS		
Section 107.02	5,000	25,000

3. (1) Subpart 6 of Part IV of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 406.05(2)”:

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 406.19(1)	5,000	25,000
Subsection 406.19(5)	5,000	25,000

Enregistrement
DORS/2005-173 Le 31 mai 2005

LOI SUR L’AÉRONAUTIQUE

Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (Parties I, IV, V et VII)

C.P. 2005-1080 Le 31 mai 2005

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l’article 4.9^a et des paragraphes 6.71(1)^b et 7.6(1)^c de la *Loi sur l’aéronautique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (Parties I, IV, V et VII)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L’AVIATION CANADIEN (PARTIES I, IV, V ET VII)

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 :

« système de gestion de la sécurité » Processus documenté de gestion des risques qui intègre des systèmes d’exploitation et des systèmes techniques à la gestion des ressources financières et humaines pour assurer la sécurité aérienne ou la sécurité du public. (*safety management system*)

2. La partie I de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Article 103.03 », de ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
SOUS-PARTIE 6 — GESTIONNAIRE SUPÉRIEUR RESPONSABLE		
Article 106.02	5 000	25 000
SOUS-PARTIE 7 — EXIGENCES RELATIVES AU SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ		
Article 107.02	5 000	25 000

3. (1) La sous-partie 6 de la partie IV de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 406.05(2) », de ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 406.19(1)	5 000	25 000
Paragraphe 406.19(5)	5 000	25 000

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

^b S.C. 2001, c. 29, s. 34

^c S.C. 2004, c. 15, s. 18

¹ SOR/96-433

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

^b L.C. 2001, ch. 29, art. 34

^c L.C. 2004, ch. 15, art. 18

¹ DORS/96-433

(2) The reference “Subsection 406.36(1)” in column I of Subpart 6 of Part IV of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations and the corresponding amounts in column II are repealed.

(3) The references “Subsection 406.47(1)” and “Subsection 406.47(2)” in column I of Subpart 6 of Part IV of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations and the corresponding amounts in column II are replaced by the following:

Column I	Column II	
	Designated Provision	
	Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 406.47(1)	5,000	25,000

4. (1) The references “Subsection 573.03(1)” and “Subsection 573.03(2)” in column I of Subpart 73 of Part V of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations and the corresponding amounts in column II are replaced by the following:

Column I	Column II	
	Designated Provision	
	Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 573.03(1)	5,000	25,000

(2) Subpart 73 of Part V of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 573.03(3)”:

Column I	Column II	
	Designated Provision	
	Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 573.03(6)	5,000	25,000
Subsection 573.03(7)	5,000	25,000

(3) The reference “Section 573.09” in column I of Subpart 73 of Part V of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations and the corresponding amounts in column II are replaced by the following:

Column I	Column II	
	Designated Provision	
	Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 573.09(1)	5,000	25,000

5. Part VII of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Section 700.08”:

(2) La mention « Paragraphe 406.36(1) » qui figure dans la colonne I de la sous-partie 6 de la partie IV de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement et les montants figurant dans la colonne II en regard de cette mention sont abrogés.

(3) Les mentions « Paragraphe 406.47(1) » et « Paragraphe 406.47(2) » qui figurent dans la colonne I de la sous-partie 6 de la partie IV de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement et les montants figurant dans la colonne II en regard de ces mentions sont remplacés par ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	
	Texte désigné	
	Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 406.47(1)	5 000	25 000

4. (1) Les mentions « Paragraphe 573.03(1) » et « Paragraphe 573.03(2) » qui figurent dans la colonne I de la sous-partie 73 de la partie V de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement et les montants figurant dans la colonne II en regard de ces mentions sont remplacés par ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	
	Texte désigné	
	Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 573.03(1)	5 000	25 000

(2) La sous-partie 73 de la partie V de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 573.03(3) », de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	
	Texte désigné	
	Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 573.03(6)	5 000	25 000
Paragraphe 573.03(7)	5 000	25 000

(3) La mention « Article 573.09 » qui figure dans la colonne I de la sous-partie 73 de la partie V de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement et les montants figurant dans la colonne II en regard de cette mention sont remplacés par ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	
	Texte désigné	
	Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 573.09(1)	5 000	25 000

5. La partie VII de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Article 700.08 », de ce qui suit :

Column I Designated Provision	Column II	
	Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 700.09(1)	5,000	25,000
Subsection 700.09(3)	5,000	25,000

6. (1) The references “Subsection 706.07(1)” and “Subsection 706.07(2)” in column I of Subpart 6 of Part VII of Schedule II 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 706.07(1)	5,000	25,000

(2) Subpart 6 of Part VII of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Section 706.14”:

Column I Designated Provision	Column II	
	Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 706.15	5,000	25,000

7. (1) Paragraph 103.12(a) of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of subparagraph (i), by adding the word “and” at the end of subparagraph (ii) and by adding the following after subparagraph (ii):

(iii) the accountable executive appointed by the air operator under section 106.02;

(2) Paragraph 103.12(c) of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of subparagraph (i), by adding the word “and” at the end of subparagraph (ii) and by adding the following after subparagraph (ii):

(iii) the accountable executive appointed by the approved maintenance organization under section 106.02;

(3) Paragraph 103.12(e) of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of subparagraph (ii), by adding the word “and” at the end of subparagraph (iii) and by adding the following after subparagraph (iii):

(iv) the accountable executive appointed by the flight training unit under section 106.02;

8. The Regulations are amended by adding the following after section 105.01:

SUBPART 6 — ACCOUNTABLE EXECUTIVE

Application

106.01 This Subpart applies in respect of the following certificates:

(a) a flight training unit operator certificate issued under section 406.11;

Colonne I Texte désigné	Colonne II	
	Montant maximal de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 700.09(1)	5 000	25 000
Paragraphe 700.09(3)	5 000	25 000

6. (1) Les mentions « Paragraphe 706.07(1) » et « Paragraphe 706.07(2) » qui figurent dans la colonne I de la sous-partie 6 de la partie VII de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement et les montants figurant dans la colonne II en regard de ces mentions sont remplacés par ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II	
	Montant maximal de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 706.07(1)	5 000	25 000

(2) La sous-partie 6 de la partie VII de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Article 706.14 », de ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II	
	Montant maximal de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Article 706.15	5 000	25 000

7. (1) L’alinéa 103.12(a) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (ii), de ce qui suit :

(iii) du gestionnaire supérieur responsable nommé par l’exploitant aérien en application de l’article 106.02;

(2) L’alinéa 103.12(c) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (ii), de ce qui suit :

(iii) du gestionnaire supérieur responsable nommé par l’organisme de maintenance agréé en application de l’article 106.02;

(3) L’alinéa 103.12(e) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (iii), de ce qui suit :

(iv) du gestionnaire supérieur responsable nommé par l’unité de formation au pilotage en application de l’article 106.02;

8. Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 105.01, de ce qui suit :

SOUS-PARTIE 6 — GESTIONNAIRE SUPÉRIEUR RESPONSABLE

Application

106.01 La présente sous-partie s’applique aux certificats suivants :

a) le certificat d’exploitation d’unité de formation au pilotage délivré en vertu de l’article 406.11;

- (b) an approved maintenance organization (AMO) certificate issued under section 573.02; and
- (c) an air operator certificate issued under section 702.07, 703.07, 704.07 or 705.07.

Appointment and Acceptance

106.02 (1) The applicant for, or the holder of, a certificate referred to in section 106.01 shall

- (a) appoint an individual as accountable executive to be responsible for operations or activities authorized under the certificate and accountable on their behalf for meeting the requirements of these Regulations;
- (b) notify the Minister of the name of the person appointed; and
- (c) ensure that the accountable executive submits to the Minister a signed statement that they accept the responsibilities of their position within 30 days after their appointment.

(2) No person shall be appointed under subsection (1) unless they have control of the financial and human resources that are necessary for the activities and operations authorized under the certificate.

Accountability

106.03 The responsibility and accountability of the accountable executive appointed under subsection 106.02(1) are not affected by the existence of

- (a) a person responsible for the maintenance control system appointed under paragraph 406.19(1)(a) or 706.03(1)(a);
- (b) a person responsible for maintenance appointed under paragraph 573.03(1)(a);
- (c) an operations manager referred to in section 702.07, 703.07, 704.07 or 705.07; or
- (d) a maintenance manager referred to in section 702.07, 703.07, 704.07 or 705.07.

More Than One Certificate

106.04 If a certificate holder is the holder of more than one certificate referred to in section 106.01, only one accountable executive shall be appointed under paragraph 106.02(1)(a) to be responsible for the operations or activities authorized under the certificates.

SUBPART 7 – SAFETY MANAGEMENT SYSTEM REQUIREMENTS

Application

107.01 This Subpart applies to an applicant for, or a holder of, one of the following certificates:

- (a) an approved maintenance organization (AMO) certificate issued under section 573.02 authorizing the holder to perform maintenance on an aircraft operated under Subpart 5 of Part VII; or
- (b) an air operator certificate issued under section 705.07.

- b) le certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) délivré en vertu de l'article 573.02;
- c) un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu des articles 702.07, 703.07, 704.07 ou 705.07.

Nomination et acceptation

106.02 (1) Le demandeur ou le titulaire d'un certificat visé à l'article 106.01 doit :

- a) nommer une personne physique à titre de gestionnaire supérieur responsable qui sera chargée des opérations ou des activités autorisées en vertu du certificat et qui sera tenue de rendre compte en son nom du respect des exigences du présent règlement;
- b) aviser le ministre du nom de la personne nommée;
- c) veiller à ce que le gestionnaire supérieur responsable présente au ministre, dans les 30 jours suivant la date de sa nomination, une déclaration signée par laquelle il accepte les responsabilités de son poste.

(2) Nul ne peut être nommé en vertu du paragraphe (1) à moins d'avoir le contrôle des ressources financières et humaines nécessaires aux opérations et aux activités autorisées en vertu du certificat.

Obligation de rendre compte

106.03 L'existence de l'une quelconque des personnes ci-après ne porte atteinte ni à la responsabilité ni à l'obligation de rendre compte du gestionnaire supérieur responsable nommé en vertu du paragraphe 106.02(1) :

- a) tout responsable du système de contrôle de la maintenance nommé en vertu des alinéas 406.19(1)a) ou 706.03(1)a);
- b) tout responsable de la maintenance nommé en vertu de l'alinéa 573.03(1)a);
- c) tout gestionnaire des opérations visé aux articles 702.07, 703.07, 704.07 ou 705.07;
- d) tout gestionnaire de la maintenance visé aux articles 702.07, 703.07, 704.07 ou 705.07.

Pluralité de certificats

106.04 Si le titulaire d'un certificat est titulaire de plus d'un certificat visé à l'article 106.01, un seul gestionnaire supérieur responsable qui sera chargé des opérations ou des activités autorisées en vertu des certificats peut être nommé en vertu de l'alinéa 106.02(1)a).

SOUS-PARTIE 7 — EXIGENCES RELATIVES AU SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Application

107.01 La présente sous-partie s'applique au demandeur ou au titulaire de l'un des certificats suivants :

- a) le certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) délivré en vertu de l'article 573.02 autorisant le titulaire à effectuer des travaux de maintenance sur un aéronef exploité en application de la sous-partie 5 de la partie VII;
- b) le certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de l'article 705.07.

Establishing a Safety Management System

107.02 The applicant for, or the holder of, a certificate referred to in section 107.01 shall establish, maintain and adhere to a safety management system.

Safety Management System

107.03 A safety management system shall include

- (a) a safety policy on which the system is based;
- (b) a process for setting goals for the improvement of aviation safety and for measuring the attainment of those goals;
- (c) a process for identifying hazards to aviation safety and for evaluating and managing the associated risks;
- (d) a process for ensuring that personnel are trained and competent to perform their duties;
- (e) a process for the internal reporting and analyzing of hazards, incidents and accidents and for taking corrective actions to prevent their recurrence;
- (f) a document containing all safety management system processes and a process for making personnel aware of their responsibilities with respect to them;
- (g) a process for conducting periodic reviews or audits of the safety management system and reviews or audits for cause of the safety management system; and
- (h) any additional requirements for the safety management system that are prescribed under these Regulations.

Size

107.04 A safety management system shall correspond to the size, nature and complexity of the operations, activities, hazards and risks associated with the operations of the holder of a certificate referred to in section 107.01.

9. Subsection 406.01(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) Any reference in this Subpart to the personnel licensing standards is a reference to Standard 426 – *Personnel Licensing and Training – Flight Training Units*.

10. The reference “[406.14 to 406.20 reserved]” after section 406.13 of the Regulations is replaced by the following:

[406.14 to 406.18 reserved]

11. Subpart 6 of Part IV of the Regulations is amended by adding the following after the heading “DIVISION III — PERSONNEL”:

Duties of Certificate Holder in Respect of Maintenance

406.19 (1) The holder of an operator certificate issued in respect of a flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter shall

- (a) appoint a person responsible for the maintenance control system;
- (b) subject to subsection (4), ensure that the person responsible for the maintenance control system has achieved a grade

Établissement du système de gestion de la sécurité

107.02 Le demandeur ou le titulaire d’un certificat visé à l’article 107.01 doit établir et maintenir un système de gestion de la sécurité et s’y conformer.

Système de gestion de la sécurité

107.03 Le système de gestion de la sécurité doit comprendre :

- a) une politique en matière de sécurité sur laquelle repose le système;
- b) un processus qui permet d’établir des buts en vue d’améliorer la sécurité aérienne et d’évaluer dans quelle mesure ils ont été atteints;
- c) un processus qui permet de déceler les dangers pour la sécurité aérienne et d’évaluer et de gérer les risques qui y sont associés;
- d) un processus qui fait en sorte que le personnel soit formé et compétent pour exercer ses fonctions;
- e) un processus qui permet de rendre compte à l’interne des dangers, des incidents et des accidents et de les analyser et qui permet de prendre des mesures correctives pour empêcher que ceux-ci ne se reproduisent;
- f) un document contenant tous les processus du système de gestion de la sécurité et un processus qui fait en sorte que le personnel connaisse ses responsabilités à l’égard de ceux-ci;
- g) un processus qui permet d’effectuer des examens ou des vérifications périodiques du système de gestion de la sécurité et des examens ou des vérifications du système de gestion de la sécurité pour un motif valable;
- h) toute exigence supplémentaire relative au système de gestion de la sécurité qui est prévue en vertu du présent règlement.

Ampleur

107.04 Le système de gestion de la sécurité doit correspondre à l’ampleur, à la nature et à la complexité des opérations, des activités, des dangers et des risques qui sont associés aux opérations du titulaire d’un certificat visé à l’article 107.01.

9. Le paragraphe 406.01(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Dans la présente sous-partie, toute mention des normes de délivrance des licences du personnel constitue un renvoi à la norme 426 — *Unités de formation au pilotage des Normes de délivrance des licences et de formation du personnel*.

10. La mention « [406.14 à 406.20 réservés] » qui suit l’article 406.13 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

[406.14 à 406.18 réservés]

11. La sous-partie 6 de la partie IV du même règlement est modifiée par adjonction, après le titre « SECTION III — PERSONNEL », de ce qui suit :

Fonctions du titulaire d’un certificat liées à la maintenance

406.19 (1) Le titulaire d’un certificat d’exploitation délivré à l’égard d’une unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère doit :

- a) nommer un responsable du système de contrôle de la maintenance;
- b) sous réserve du paragraphe (4), s’assurer que le responsable du système de contrôle de la maintenance a obtenu une note

of 70% or more in an open-book examination that demonstrates knowledge of the provisions of the *Canadian Aviation Regulations*;

(c) ensure that the person responsible for the maintenance control system demonstrates to the Minister knowledge of the topics set out in subsection 426.36(1) of the personnel licensing standards within 30 days after their appointment;

(d) ensure that the person responsible for the maintenance control system performs the duties referred to in subsections 406.36(1) and 406.47(2) and (3);

(e) provide the person responsible for the maintenance control system with the financial and human resources necessary to ensure that the holder of the flight training unit operator certificate meets the requirements of these Regulations;

(f) authorize the person responsible for the maintenance control system to remove aircraft from operation if the removal is justified because of non-compliance with the requirements of these Regulations or because of a risk to aviation safety or the safety of the public; and

(g) ensure that corrective actions are taken in respect of any findings resulting from a quality assurance program established under section 406.47.

(2) The Minister shall conduct an interview with the person appointed under paragraph (1)(a) to assess their knowledge of the topics referred to in paragraph (1)(c).

(3) The Minister shall notify the person appointed under paragraph (1)(a) of the results of the assessment and identify any deficiencies in their knowledge of the topics within ten days after the interview.

(4) The knowledge requirement set out in paragraph (1)(b) does not apply in respect of

(a) a person responsible for the maintenance control system who held that position on January 1, 1997; or

(b) the holder of an aircraft maintenance engineer (AME) licence.

(5) The holder of a flight training unit operator certificate shall ensure that no person is appointed to be responsible for the maintenance control system or remains responsible for the system if, at the time of their appointment or during their tenure, they have a record of conviction for

(a) an offence under section 7.3 of the Act; or

(b) two or more offences under any of sections 605.84 to 605.86 not arising from a single occurrence.

12. Section 406.36 of the Regulations is replaced by the following:

406.36 (1) The person responsible for the maintenance control system appointed under paragraph 406.19(1)(a) shall, where a finding resulting from a quality assurance program established under section 406.47 is reported to them,

(a) determine what, if any, corrective actions are required and carry out those actions;

(b) keep a record of any determination made under paragraph (a) and the reason for it;

(c) if management functions have been assigned to another person under subsection (2) or (3), communicate any determination regarding a corrective action to that person; and

d'au moins 70 pour cent à un examen à livre ouvert qui démontre sa connaissance des dispositions du *Règlement de l'aviation canadien*;

c) veiller à ce que le responsable du système de contrôle de la maintenance démontre au ministre, dans les 30 jours suivant sa nomination, qu'il possède des connaissances dans les matières qui figurent au paragraphe 426.36(1) des normes de délivrance des licences du personnel;

d) veiller à ce que le responsable du système de contrôle de la maintenance exerce les fonctions visées aux paragraphes 406.36(1) et 406.47(2) et (3);

e) accorder au responsable du système de contrôle de la maintenance les ressources financières et humaines nécessaires pour que le titulaire du certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage satisfasse aux exigences du présent règlement;

f) autoriser le responsable du système de contrôle de la maintenance à retirer tout aéronef de l'exploitation lorsque le retrait est justifié en raison de la non-conformité aux exigences du présent règlement ou d'un risque pour la sécurité aérienne ou la sécurité du public;

g) veiller à ce que des mesures correctives soient prises concernant toute constatation qui découle d'un programme d'assurance de la qualité établi conformément à l'article 406.47.

(2) Le ministre fait passer une entrevue à la personne nommée en vertu de l'alinéa (1)a) afin d'évaluer les connaissances qu'elle possède dans les matières visées à l'alinéa (1)c).

(3) Le ministre avise la personne nommée en vertu de l'alinéa (1)a), dans les 10 jours suivant l'entrevue, des résultats de l'évaluation et indique, le cas échéant, les lacunes relevées quant à ses connaissances dans les matières.

(4) L'exigence relative aux connaissances qui est prévue à l'alinéa (1)b) ne s'applique pas :

a) aux responsables du système de contrôle de la maintenance qui occupaient ce poste le 1^{er} janvier 1997;

b) aux titulaires d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA).

(5) Le titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage doit veiller à ce qu'aucune personne ne soit nommée à titre de responsable du système de contrôle de la maintenance ou ne demeure responsable du système de contrôle de la maintenance si, au moment de sa nomination ou au cours de son mandat, elle a un dossier de condamnation :

a) soit pour une infraction prévue à l'article 7.3 de la Loi;

b) soit pour deux infractions ou plus prévues à l'un des articles 605.84 à 605.86 qui ne découlent pas d'un seul événement.

12. L'article 406.36 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

406.36 (1) Le responsable du système de contrôle de la maintenance nommé en vertu de l'alinéa 406.19(1)a) doit, lorsque lui est communiquée une constatation qui découle d'un programme d'assurance de la qualité établi en vertu de l'article 406.47 :

a) décider, le cas échéant, des mesures correctives requises et les appliquer;

b) consigner toute décision prise en vertu de l'alinéa a) et la raison à l'appui de celle-ci;

c) si des fonctions de gestion ont été attribuées à une autre personne en application des paragraphes (2) ou (3), lui communiquer toute décision concernant une mesure corrective;

(d) notify the accountable executive of any systemic deficiency and of the corrective action taken.

(2) The person responsible for the maintenance control system may assign the management functions for the entire quality assurance program established under section 406.47, including the authority to remove aircraft from operation under paragraph 406.19(1)(f), to another person if

- (a) that person meets the requirements set out in paragraphs 406.19(1)(b) and (c) and subsection 406.19(5); and
- (b) the assignment and its scope are described in the maintenance control manual (MCM) of a flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter.

(3) The person responsible for the maintenance control system may assign the management functions for specific maintenance control activities, including the authority to remove aircraft from operation under paragraph 406.19(1)(f), to another person if the assignment and its scope are described in the MCM of a flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter.

(4) The responsibility of the person responsible for the maintenance control system is not affected by the assignment to another person of management functions under subsection (2) or (3).

(5) If a flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter is also the holder of an approved maintenance organization (AMO) certificate issued under section 573.02, the person responsible for the maintenance control system at the flight training unit shall

- (a) be the person responsible for maintenance at the AMO appointed under section 573.03; and
- (b) meet the requirements referred to in paragraph 406.19(1)(b), subsection 406.19(5) and paragraph 573.03(1)(c).

13. Section 406.47 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Quality Assurance Program

406.47 (1) The holder of an operator certificate issued in respect of a flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter shall, in order to ensure that its maintenance control system and all of the included maintenance schedules continue to be effective and to comply with these Regulations, establish and maintain a quality assurance program that

- (a) is under the sole control of
 - (i) the person responsible for the maintenance control system appointed under paragraph 406.19(1)(a), or
 - (ii) the person to whom the management functions for the program have been assigned under subsection 406.36(2); and
- (b) meets the requirements of section 426.47 of the personnel licensing standards.

(2) The person responsible for the maintenance control system shall ensure that records relating to the findings resulting from the quality assurance program are distributed to the appropriate manager for corrective action and follow-up in accordance with the policies and procedures specified in the maintenance control manual (MCM).

d) aviser le gestionnaire supérieur responsable de tout manquement d'ordre systémique et de la mesure corrective prise.

(2) Le responsable du système de contrôle de la maintenance peut attribuer à une autre personne les fonctions de gestion visant l'ensemble du programme d'assurance de la qualité établi en vertu de l'article 406.47, y compris l'autorité de retirer tout aéronef de l'exploitation en application de l'alinéa 406.19(1)f), si les conditions suivantes sont réunies :

- a) la personne satisfait aux exigences qui figurent aux alinéas 406.19(1)b) et c) et au paragraphe 406.19(5);
- b) l'attribution des fonctions et ses limites sont prévues dans le manuel de contrôle de la maintenance (MCM) de l'unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère.

(3) Le responsable du système de contrôle de la maintenance peut attribuer à une autre personne les fonctions de gestion visant des activités particulières de contrôle de la maintenance, y compris l'autorité de retirer tout aéronef de l'exploitation en application de l'alinéa 406.19(1)f) si l'attribution des fonctions et ses limites sont prévues dans le MCM de l'unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère.

(4) L'attribution à une autre personne de fonctions de gestion en vertu des paragraphes (2) ou (3) ne porte pas atteinte à la responsabilité du responsable du système de contrôle de la maintenance.

(5) Si l'unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère est aussi titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) délivré en vertu de l'article 573.02, le responsable du système de contrôle de la maintenance à l'unité de formation au pilotage doit :

- a) être le responsable de la maintenance à l'OMA nommé en vertu de l'article 573.03;
- b) satisfaire aux exigences visées à l'alinéa 406.19(1)b), au paragraphe 406.19(5) et à l'alinéa 573.03(1)c).

13. L'article 406.47 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Programme d'assurance de la qualité

406.47 (1) Pour que son système de contrôle de la maintenance et les calendriers de maintenance qui en font partie continuent d'être efficaces et conformes au présent règlement, le titulaire d'un certificat d'exploitation délivré à l'égard d'une unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère doit établir et maintenir un programme d'assurance de la qualité qui, à la fois :

- a) relève exclusivement :
 - (i) soit du responsable du système de contrôle de la maintenance nommé en vertu de l'alinéa 406.19(1)a),
 - (ii) soit de la personne à qui les fonctions de gestion dans le cadre du programme ont été attribuées en application du paragraphe 406.36(2);
- b) est conforme aux exigences de l'article 426.47 des normes de délivrance des licences du personnel.

(2) Le responsable du système de contrôle de la maintenance doit veiller à ce que les dossiers concernant les constatations qui découlent du programme d'assurance de la qualité soient distribués au gestionnaire compétent pour que des mesures correctives soient prises et que le suivi soit assuré conformément aux lignes de conduite et aux marches à suivre précisées dans le manuel de contrôle de la maintenance (MCM).

(3) The person responsible for the maintenance control system shall establish an audit system in respect of a quality assurance program that consists of the following:

- (a) an initial audit within 12 months after the date on which the flight training unit operator certificate is issued;
- (b) subsequent audits conducted at intervals set out in the MCM;
- (c) a record of each occurrence of compliance or non-compliance with the MCM found during an audit referred to in paragraph (a) or (b);
- (d) procedures for ensuring that each finding of an audit is communicated to them and, if management functions have been assigned to another person under subsection 406.36(2) or (3), to that person;
- (e) follow-up procedures for ensuring that corrective actions are effective; and
- (f) a system for recording the findings of initial and periodic audits, corrective actions and follow-ups.

(4) The records required under paragraph (3)(f) shall be retained for the greater of

- (a) two audit cycles; and
- (b) two years.

(5) If a flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter is also the holder of an approved maintenance organization (AMO) certificate issued under section 573.02, the person responsible for the quality assurance program of the flight training unit under paragraph (1)(a) shall be the person responsible for the quality assurance program of the AMO.

(6) The duties related to the quality assurance program that involve specific tasks or activities within a flight training unit's activities shall be fulfilled by persons who are not responsible for carrying out those tasks or activities.

14. Part V of the Regulations are amended by adding the following after the heading "SUBPART 73 — APPROVED MAINTENANCE ORGANIZATIONS":

DIVISION I—GENERAL

15. Subsection 573.02(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) The AMO certificate shall specify, in accordance with the criteria specified in section 573.02 of Standard 573 — *Approved Maintenance Organizations*, any category in which ratings have been issued and shall list the aeronautical products that the AMO is authorized to maintain or the maintenance services that the AMO is authorized to perform.

16. The heading before section 573.03 and sections 573.03 and 573.04 of the Regulations are replaced by the following:

Duties of Certificate Holder

573.03 (1) The holder of an approved maintenance organization (AMO) certificate shall

(3) Le responsable du système de contrôle de la maintenance doit établir un système de vérification pour le programme d'assurance de la qualité qui comporte les éléments suivants :

- a) une vérification initiale dans les 12 mois qui suivent la date de délivrance du certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage;
- b) des vérifications ultérieures effectuées à des intervalles indiqués dans le MCM;
- c) une inscription de chaque cas de conformité ou de non-conformité avec le MCM qui est relevé au cours d'une vérification visée aux alinéas a) ou b);
- d) une marche à suivre pour que chaque constatation qui découle d'une vérification lui soit communiquée et, si des fonctions de gestion ont été attribuées à une autre personne en application des paragraphes 406.36(2) ou (3), soit communiquée à cette dernière;
- e) des modalités de suivi pour faire en sorte que les mesures correctives soient efficaces;
- f) un système pour consigner les constatations qui découlent des vérifications initiales et des évaluations périodiques, les mesures correctives et les mesures de suivi.

(4) Les dossiers exigés par l'alinéa (3)f) sont conservés pendant la plus longue des périodes suivantes :

- a) deux cycles de vérification;
- b) deux ans.

(5) Si l'unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère est aussi titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) délivré en vertu de l'article 573.02, le responsable du programme d'assurance de la qualité de l'unité de formation au pilotage aux termes de l'alinéa (1)a) doit être le responsable du programme d'assurance de la qualité de l'OMA.

(6) Les fonctions relatives au programme d'assurance de la qualité qui comportent des tâches ou activités particulières dans le cadre des activités de l'unité de formation au pilotage doivent être remplies par des personnes qui ne sont pas responsables de leur exécution.

14. La partie V du même règlement est modifiée par adjonction, après le titre « SOUS-PARTIE 73—ORGANISMES DE MAINTENANCE AGRÉÉS », de ce qui suit :

SECTION I — GÉNÉRALITÉS

15. Le paragraphe 573.02(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Le certificat OMA doit, conformément aux critères énoncés à l'article 573.02 de la norme 573 — *Organismes de maintenance agréés*, préciser toute catégorie pour laquelle des spécialités ont été attribuées et énumérer les produits aéronautiques dont l'OMA est autorisé à effectuer la maintenance ou les services de maintenance qu'il est autorisé à effectuer.

16. L'intertitre précédant l'article 573.03 et les articles 573.03 et 573.04 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Fonctions du titulaire d'un certificat

573.03 (1) Le titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) doit :

- (a) appoint a person responsible for maintenance;
- (b) ensure that the person responsible for maintenance meets the requirement set out in subsection 573.04(1);
- (c) subject to subsection (4), ensure that the person responsible for maintenance
 - (i) has achieved a grade of 70% or more in an open-book examination that demonstrates knowledge of the provisions of the *Canadian Aviation Regulations*, and
 - (ii) meets the experience requirement set out in subsection 573.04(1) of Standard 573 — *Approved Maintenance Organizations*;
- (d) ensure that the person responsible for maintenance demonstrates to the Minister knowledge of the topics set out in subsection 573.04(2) of Standard 573 — *Approved Maintenance Organizations* within 30 days after their appointment;
- (e) ensure that the person responsible for maintenance performs the duties referred to in subsections 573.04(2) and (3) and 573.09(2) and (3);
- (f) provide the person responsible for maintenance with the financial and human resources necessary to ensure that the holder of the AMO certificate meets the requirements of these Regulations;
- (g) ensure that corrective actions are taken in respect of any findings resulting from a quality assurance program established under subsection 573.09(1) or a safety management system referred to in section 573.30; and
- (h) conduct reviews of the safety management system to determine its effectiveness.

(2) The Minister shall conduct an interview with the person appointed under paragraph (1)(a) to assess their knowledge of the topics referred to in paragraph (1)(d).

(3) The Minister shall notify the person appointed under paragraph (1)(a) of the results of the assessment and identify any deficiencies in their knowledge of the topics within ten days after the interview.

(4) The knowledge requirement set out in subparagraph (1)(c)(i) does not apply in respect of

- (a) a person responsible for maintenance who held that position on January 1, 1997; or
- (b) the holder of an aircraft maintenance engineer (AME) licence.

(5) The experience requirement set out in paragraph 573.04(1)(a) of Standard 573 — *Approved Maintenance Organizations* does not apply in the case of an AMO certificate in respect of which no rating in the aircraft, avionics, instrument, engine or propeller category has been issued if the accountable executive can demonstrate to the Minister by means of a risk assessment that the lesser experience is appropriate to the scope of work performed by the AMO and will not affect aviation safety or the safety of the public.

(6) The holder of an AMO certificate shall ensure that no person is appointed to be responsible for maintenance or remains responsible for maintenance if, at the time of their appointment or during their tenure, they have a record of conviction for

- (a) an offence under section 7.3 of the Act; or
- (b) two or more offences under any of sections 571.10 and 571.11 not arising from a single occurrence.

- a) nommer un responsable de la maintenance;
- b) veiller à ce que le responsable de la maintenance satisfasse à l'exigence qui figure au paragraphe 573.04(1);
- c) sous réserve du paragraphe (4), s'assurer que le responsable de la maintenance :

- (i) d'une part, a obtenu une note d'au moins 70 pour cent à un examen à livre ouvert qui démontre sa connaissance des dispositions du *Règlement de l'aviation canadien*,
- (ii) d'autre part, satisfait à l'exigence relative à l'expérience qui figure au paragraphe 573.04(1) de la norme 573 — *Organismes de maintenance agréés*;

d) veiller à ce que le responsable de la maintenance démontre au ministre, dans les 30 jours suivant sa nomination, qu'il possède des connaissances dans les matières qui figurent au paragraphe 573.04(2) de la norme 573 — *Organismes de maintenance agréés*;

e) veiller à ce que le responsable de la maintenance exerce les fonctions visées aux paragraphes 573.04(2) et (3) et 573.09(2) et (3);

f) accorder au responsable de la maintenance les ressources financières et humaines nécessaires pour que le titulaire du certificat OMA satisfasse aux exigences du présent règlement;

g) veiller à ce que des mesures correctives soient prises concernant toute constatation qui découle du programme d'assurance de la qualité de l'organisme de maintenance agréé qui est établi en vertu du paragraphe 573.09(1) ou du système de gestion de la sécurité visé à l'article 573.30;

h) effectuer des examens du système de gestion de la sécurité afin d'en déterminer l'efficacité.

(2) Le ministre fait passer une entrevue à la personne nommée en vertu de l'alinéa (1)a afin d'évaluer les connaissances qu'elle possède dans les matières visées à l'alinéa (1)d).

(3) Le ministre avise la personne nommée en vertu de l'alinéa (1)a, dans les 10 jours suivant l'entrevue, des résultats de l'évaluation et indique, le cas échéant, les lacunes relevées quant à ses connaissances dans les matières.

(4) L'exigence relative aux connaissances qui est prévue au sous-alinéa (1)c)(i) ne s'applique pas :

- a) aux responsables de la maintenance qui occupaient ce poste le 1^{er} janvier 1997;
- b) aux titulaires d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA).

(5) L'exigence relative à l'expérience qui figure à l'alinéa 573.04(1)a de la norme 573 — *Organismes de maintenance agréés* ne s'applique pas dans le cas où le certificat OMA ne comprend pas de spécialité dans la catégorie aéronef, avionique, instrument, moteur ou hélice si le gestionnaire supérieur responsable peut démontrer au ministre, au moyen d'une analyse de risques, qu'une expérience moindre convient à l'étendue des travaux effectués par l'OMA et n'aura pas d'incidence sur la sécurité aérienne ou la sécurité du public.

(6) Le titulaire d'un certificat OMA doit veiller à ce qu'aucune personne ne soit nommée à titre de responsable de la maintenance ou ne demeure responsable de la maintenance si, au moment de sa nomination ou au cours de son mandat, elle a un dossier de condamnation :

- a) soit pour une infraction prévue à l'article 7.3 de la Loi;
- b) soit pour deux infractions ou plus prévues à l'un des articles 571.10 et 571.11 qui ne découlent pas d'un seul événement.

(7) The holder of a certificate referred to in subsection (1) shall ensure that the person managing the safety management system who is referred to in section 573.32 performs the duties set out in that section.

Person Responsible for Maintenance

573.04 (1) The person responsible for maintenance shall, within 30 days after their appointment under paragraph 573.03(1)(a), submit to the Minister a signed statement that they accept the responsibilities of their position.

(2) The person responsible for maintenance shall manage the activities of the approved maintenance organization (AMO) in accordance with the policies set out in the maintenance policy manual (MPM) established under section 573.10.

(3) The person responsible for maintenance shall, where a finding resulting from a quality assurance program established under subsection 573.09(1) or a safety management system referred to in section 573.30 is reported to them,

- (a) determine what, if any, corrective actions are required and carry out those actions;
- (b) keep a record of any determination made under paragraph (a) and the reason for it;
- (c) if management functions have been assigned to another person under subsection (4) or (5), communicate any determination regarding a corrective action to that person; and
- (d) notify the accountable executive of any systemic deficiency and of the corrective action taken.

(4) The person responsible for maintenance may assign the management functions for the entire quality assurance program established under subsection 573.09(1) or for the safety management system referred to in 573.30 to another person if

- (a) that person meets the requirements set out in paragraphs 573.03(1)(c) and (d) and subsection 573.03(6); and
- (b) the assignment and its scope are described in the AMO's MPM.

(5) The person responsible for maintenance may assign the management functions for specific maintenance activities to another person if the assignment and its scope are described in the AMO's MPM.

(6) The responsibility of the person responsible for maintenance is not affected by the assignment to another person of management functions under subsection (4) or (5).

17. Subsection 573.05(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) No AMO certificate holder shall authorize a person to sign a maintenance release under paragraph 571.11(2)(c) unless the person has, in respect of the work being certified, demonstrated to the certificate holder levels of knowledge and experience that are appropriate and that meet the applicable criteria set out in section 573.05 of Standard 573 — *Approved Maintenance Organizations*.

18. Subsection 573.06(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) The program required by subsection (1) shall include initial training, updating and any other training necessary, within the meaning assigned to those terms in section 573.06 of

(7) Le titulaire du certificat visé au paragraphe (1) doit veiller à ce que le gestionnaire du système de gestion de la sécurité qui est visé à l'article 573.32 exerce les fonctions prévues à cet article.

Responsable de la maintenance

573.04 (1) Le responsable de la maintenance doit, dans les 30 jours suivant sa nomination en vertu de l'alinéa 573.03(1)a), présenter au ministre une déclaration signée par laquelle il accepte les responsabilités de son poste.

(2) Le responsable de la maintenance doit gérer les activités de l'organisme de maintenance agréé (OMA) conformément aux lignes de conduite qui figurent dans le manuel de politiques de maintenance (MPM) établi en vertu de l'article 573.10.

(3) Le responsable de la maintenance doit, lorsque lui est communiquée une constatation qui découle du programme d'assurance de la qualité établi en vertu du paragraphe 573.09(1) ou du système de gestion de la sécurité visé à l'article 573.30 :

- a) décider, le cas échéant, des mesures correctives requises et les appliquer;
- b) consigner toute décision prise en vertu de l'alinéa a) et la raison à l'appui de celle-ci;
- c) si les fonctions de gestion ont été attribuées à une autre personne en vertu des paragraphes (4) ou (5), lui communiquer toute décision concernant une mesure corrective;
- d) aviser le gestionnaire supérieur responsable de tout manquement d'ordre systémique et de la mesure corrective prise.

(4) Le responsable de la maintenance peut attribuer à une autre personne les fonctions de gestion visant l'ensemble du programme d'assurance de la qualité établi en vertu du paragraphe 573.09(1) ou visant le système de gestion de la sécurité visé à l'article 573.30 si les conditions suivantes sont réunies :

- a) la personne satisfait aux exigences qui figurent aux alinéas 573.03(1)c) et d) et au paragraphe 573.03(6);
- b) l'attribution des fonctions et ses limites sont prévues dans le MPM de l'OMA.

(5) Le responsable de la maintenance peut attribuer à une autre personne les fonctions de gestion visant des activités particulières de la maintenance si l'attribution des fonctions et ses limites sont prévues dans le MPM de l'OMA.

(6) L'attribution à une autre personne de fonctions de gestion en vertu des paragraphes (4) ou (5) ne porte pas atteinte à la responsabilité du responsable de la maintenance.

17. Le paragraphe 573.05(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Il est interdit au titulaire d'un certificat OMA d'autoriser une personne à signer une certification après maintenance en vertu de l'alinéa 571.11(2)c) à moins qu'elle ne lui ait démontré que, relativement aux travaux faisant l'objet de la certification, elle possède les niveaux de connaissances et d'expérience qui sont appropriés et conformes aux critères applicables qui figurent à l'article 573.05 de la norme 573 — *Organismes de maintenance agréés*.

18. Le paragraphe 573.06(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Le programme exigé par le paragraphe (1) doit comprendre la formation initiale, sa mise à jour et toute autre formation nécessaire, au sens de ces termes qui figurent à l'article 573.06 de la

Standard 573 — *Approved Maintenance Organizations*, to ensure continued qualification that is appropriate to the function to be performed or supervised.

19. Section 573.09 of the Regulations is replaced by the following:

573.09 (1) The holder of an approved maintenance organization (AMO) certificate shall establish and maintain a quality assurance program consisting of provisions for sampling maintenance processes to evaluate the AMO's ability to perform its maintenance in a safe manner.

(2) The person responsible for maintenance shall ensure that records relating to the findings resulting from the quality assurance program are distributed to the appropriate manager for corrective action and follow-up in accordance with the policies and procedures specified in the maintenance policy manual (MPM).

(3) The person responsible for maintenance shall establish an audit system in respect of the quality assurance program that consists of the following:

- (a) an initial audit within 12 months after the date on which the AMO certificate is issued;
- (b) subsequent audits conducted at intervals set out in the MPM;
- (c) checklists of all activities controlled by the MPM;
- (d) a record of each occurrence of compliance or non-compliance with the MPM found during an audit referred to in paragraph (a) or (b);
- (e) procedures for ensuring that each finding of an audit is communicated to them and, if management functions have been assigned to another person under subsection 573.04(4) or (5), to that person;
- (f) follow-up procedures for ensuring that corrective actions are effective; and
- (g) a system for recording the findings of initial and periodic audits, corrective actions and follow-ups.

(4) The records required under paragraph (3)(g) shall be retained for the greater of

- (a) two audit cycles; and
- (b) two years.

(5) The duties related to the quality assurance program that involve specific tasks or activities within an AMO's activities shall be fulfilled by persons who are not responsible for carrying out those tasks or activities.

20. The Regulations are amended by adding the following after section 573.15:

[573.16 to 573.29 reserved]

DIVISION II—SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

Requirements

573.30 The safety management system required under section 107.02 in respect of an applicant for, or a holder of, an

norme 573 — *Organismes de maintenance agréés*, pour assurer le maintien des compétences propres à la fonction à exécuter ou à superviser.

19. L'article 573.09 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

573.09 (1) Le titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) doit établir et maintenir un programme d'assurance de la qualité qui comporte des dispositions qui permettent l'échantillonnage des processus de maintenance pour évaluer la capacité de l'OMA à effectuer la maintenance d'une manière sécuritaire.

(2) Le responsable de la maintenance doit veiller à ce que les dossiers concernant les constatations qui découlent du programme d'assurance de la qualité soient distribués au gestionnaire compétent pour que des mesures correctives soient prises et que le suivi soit assuré conformément aux lignes de conduite et aux marches à suivre précisées dans le manuel de politiques de maintenance (MPM).

(3) Le responsable de la maintenance doit établir un système de vérification à l'égard du programme d'assurance de la qualité qui comprend les éléments suivants :

- a) une vérification initiale dans les 12 mois qui suivent la date de délivrance du certificat OMA;
- b) des vérifications ultérieures effectuées à des intervalles indiqués dans le MPM;
- c) des listes de contrôle de toutes les activités régies par le MPM;
- d) une inscription de chaque cas de conformité ou non-conformité avec le MPM qui est relevé au cours d'une vérification visée aux alinéas a) ou b);
- e) une marche à suivre pour que chaque constatation qui découle d'une vérification lui soit communiquée et, si des fonctions de gestion ont été attribuées à une autre personne en application des paragraphes 573.04(4) ou (5), soit communiquée à cette dernière;
- f) des modalités de suivi pour faire en sorte que les mesures correctives soient efficaces;
- g) un système pour consigner les constatations qui découlent des vérifications initiales et des vérifications périodiques, les mesures correctives et les mesures de suivi.

(4) Les dossiers exigés par l'alinéa (3)g) sont conservés pendant la plus longue des périodes suivantes :

- a) deux cycles de vérification;
- b) deux ans.

(5) Les fonctions relatives au programme d'assurance de la qualité qui comportent des tâches ou activités particulières dans le cadre d'activités de l'OMA doivent être remplies par des personnes qui ne sont pas responsables de leur exécution.

20. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 573.15, de ce qui suit :

[573.16 à 573.29 réservés]

SECTION II — SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Exigences

573.30 Le système de gestion de la sécurité qui est exigé par l'article 107.02 pour le demandeur ou le titulaire d'un certificat

approved maintenance organization (AMO) certificate authorizing the holder to perform maintenance on an aircraft operated under Subpart 5 of Part VII shall

- (a) meet the requirements of Subpart 7 of Part I and section 573.31; and
- (b) be under the control of the person responsible for maintenance appointed under paragraph 573.03(1)(a).

Components of the Safety Management System

573.31 (1) The safety management system shall include, among others, the following components:

- (a) a safety management plan that includes
 - (i) a safety policy that the accountable executive has approved and communicated to all employees,
 - (ii) the roles and responsibilities of personnel assigned duties under the quality assurance program established under subsection 573.09(1) or the safety management system,
 - (iii) performance goals and a means of measuring attainment of those goals,
 - (iv) a policy for the internal reporting of a hazard, an incident or an accident, including the conditions under which immunity from disciplinary action will be granted, and
 - (v) a review of the safety management system to determine its effectiveness;
- (b) procedures for reporting a hazard, an incident or an accident to the appropriate manager;
- (c) procedures for the collection of data relating to hazards, incidents and accidents;
- (d) procedures for analysing data obtained under paragraph (c) and during an audit conducted under subsection 573.09(3) and for taking corrective actions;
- (e) an audit system referred to in subsection 573.09(3);
- (f) training requirements for the person responsible for maintenance and for personnel assigned duties under the safety management system; and
- (g) procedures for making progress reports to the accountable executive at intervals determined by the accountable executive and other reports as needed in urgent cases.

(2) The components specified in subsection (1) shall be set out in the approved maintenance organization (AMO) certificate holder's maintenance policy manual (MPM).

Person Managing the Safety Management System

573.32 The person managing the safety management system in respect of an approved maintenance organization (AMO) shall

- (a) establish and maintain a reporting system to ensure the timely collection of information related to hazards, incidents and accidents that may adversely affect safety;
- (b) identify hazards and carry out risk management analyses of those hazards;
- (c) investigate, analyze and identify the cause or probable cause of all hazards, incidents and accidents identified under the safety management system;

d'organisme de maintenance agréé (OMA) autorisant le titulaire à effectuer des travaux de maintenance sur un aéronef exploité en application de la sous-partie 5 de la partie VII doit :

- a) être conforme aux exigences de la sous-partie 7 de la partie I et de l'article 573.31;
- b) relever du responsable de la maintenance nommé en vertu de l'alinéa 573.03(1)a).

Éléments du système de gestion de la sécurité

573.31 (1) Le système de gestion de la sécurité comprend, notamment, les éléments suivants :

- a) un plan de gestion de la sécurité qui comprend :
 - (i) une politique en matière de sécurité que le gestionnaire supérieur responsable a approuvée et communiquée à tous les employés,
 - (ii) les rôles et les responsabilités du personnel à qui des fonctions ont été assignées dans le cadre du programme d'assurance de la qualité établi en vertu du paragraphe 573.09(1) ou dans le cadre du système de gestion de la sécurité,
 - (iii) des objectifs de performance et des moyens pour évaluer dans quelle mesure les objectifs ont été atteints,
 - (iv) une politique qui permet de rendre compte à l'interne des dangers, des incidents et des accidents, laquelle prévoit les conditions selon lesquelles l'immunité à l'égard des mesures disciplinaires sera accordée,
 - (v) un examen du système de gestion de la sécurité pour en déterminer l'efficacité;
- b) une marche à suivre visant la communication au gestionnaire compétent des dangers, des incidents et des accidents;
- c) une marche à suivre visant la collecte de données concernant les dangers, les incidents et les accidents;
- d) une marche à suivre visant l'analyse des données recueillies en application de l'alinéa c) et durant une vérification effectuée en application du paragraphe 573.09(3) et la prise de mesures correctives;
- e) un système de vérification visé au paragraphe 573.09(3);
- f) les exigences en matière de formation du responsable de la maintenance et du personnel auquel des fonctions ont été attribuées dans le cadre du système de gestion de la sécurité;
- g) une marche à suivre visant la présentation de rapports d'étape au gestionnaire supérieur responsable à des intervalles déterminés par lui et, au besoin, d'autres rapports dans les cas urgents.

(2) Les éléments précisés au paragraphe (1) doivent figurer dans le manuel de politiques de maintenance (MPM) du titulaire du certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA).

Gestionnaire du système de gestion de la sécurité

573.32 Le gestionnaire du système de gestion de la sécurité à l'égard d'un organisme de maintenance agréé (OMA) doit :

- a) établir et maintenir un système de compte rendu pour assurer la collecte en temps opportun de renseignements liés aux dangers, aux incidents et aux accidents qui peuvent avoir un effet néfaste sur la sécurité;
- b) déceler les dangers et en faire une analyse de la gestion des risques;
- c) examiner, analyser et cerner la cause réelle ou probable des dangers, des incidents et des accidents relevés dans le cadre du système de gestion de la sécurité;

- (d) establish and maintain a safety data system, by either electronic or other means, to monitor and analyze trends in hazards, incidents and accidents;
- (e) monitor and evaluate the results of corrective actions with respect to hazards, incidents and accidents;
- (f) monitor the concerns of the civil aviation industry in respect of safety and their perceived effect on the AMO;
- (g) determine the adequacy of the training required by paragraph 573.31(1)(f); and
- (h) where the person responsible for maintenance has assigned the management functions for the safety management system under subsection 573.04(4) to another person, report to the person responsible for maintenance the hazards, incidents and accidents identified under the safety management system required under section 573.30 or as a result of an audit required under paragraph 573.31(1)(e).

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

Duties of Certificate Holder

700.09 (1) The holder of an air operator certificate issued under section 702.07, 703.07, 704.07 or 705.07 shall

- (a) appoint an operations manager and, where the holder does not hold an approved maintenance organization (AMO) certificate, a maintenance manager; and
- (b) ensure that the operations manager meets the requirements of
 - (i) section 722.07 of Standard 722 — *Aerial Work* of the *Commercial Air Service Standards*,
 - (ii) section 723.07 of Standard 723 — *Air Taxi — Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards*,
 - (iii) section 723.07 of Standard 723 — *Air Taxi — Helicopters* of the *Commercial Air Service Standards*,
 - (iv) section 724.07 of Standard 724 — *Commuter Operations — Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards*,
 - (v) section 724.07 of Standard 724 — *Commuter Operations — Helicopters* of the *Commercial Air Service Standards*, or
 - (vi) section 725.07 of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes* of the *Commercial Air Service Standards*;
- (c) ensure that the maintenance manager meets the requirements of section 726.03 of Standard 726 — *Air Operator Maintenance* of the *Commercial Air Service Standards*;
- (d) in the case of the holder of an air operator certificate issued under section 705.07, ensure that the operations manager performs the duties set out in subsections 705.03(1) and (2);
- (e) in the case of the holder of an air operator certificate issued under section 705.07 who is also the holder of an approved maintenance organization (AMO) certificate issued under 573.02, ensure that the person responsible for maintenance performs the duties set out in section 705.04;
- (f) provide the operations manager and the maintenance manager with the financial and human resources necessary to ensure that the holder of the air operator certificate meets the requirements of these Regulations;
- (g) authorize the maintenance manager to remove aircraft from operation, where the removal is justified because of non-compliance with the requirements of these Regulations or because of a risk to aviation safety or the safety of the public;

- d) établir et maintenir un système de données sur la sécurité, par moyen électronique ou autre, pour surveiller et analyser les tendances concernant les dangers, les incidents et les accidents;
- e) surveiller et évaluer les résultats des mesures correctives concernant les dangers, les incidents et les accidents;
- f) surveiller les préoccupations de l'industrie de l'aviation civile en matière de sécurité et leur effet perçu sur l'OMA;
- g) déterminer le caractère adéquat de la formation exigée par l'alinéa 573.31(1)f);
- h) si le responsable de la maintenance a attribué à une autre personne les fonctions de gestion du système de gestion de la sécurité en vertu du paragraphe 573.04(4), signaler au responsable de la maintenance les dangers, les incidents et les accidents qui sont relevés dans le cadre du système de gestion de la sécurité exigé par l'article 573.30 ou par une vérification exigée par l'alinéa 573.31(1)e).

21. La mention « [700.09 à 700.13 réservés] » qui suit l'article 700.08 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Fonctions du titulaire d'un certificat

700.09 (1) Le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu des articles 702.07, 703.07, 704.07 ou 705.07 doit :

- a) nommer un gestionnaire des opérations et, si le titulaire du certificat n'est pas titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA), un gestionnaire de la maintenance;
- b) veiller à ce que le gestionnaire des opérations satisfasse, selon le cas, aux exigences :
 - (i) de l'article 722.07 de la norme 722 — *Opérations de travail aérien* des *Normes de service aérien commercial*,
 - (ii) de l'article 723.07 de la norme 723 — *Exploitation d'un taxi aérien — Avions* des *Normes de service aérien commercial*,
 - (iii) de l'article 723.07 de la norme 723 — *Exploitation d'un taxi aérien — Hélicoptères* des *Normes de service aérien commercial*,
 - (iv) de l'article 724.07 de la norme 724 — *Exploitation d'un service aérien de navette — Avions* des *Normes de service aérien commercial*,
 - (v) de l'article 724.07 de la norme 724 — *Exploitation d'un service aérien de navette — Hélicoptères* des *Normes de service aérien commercial*,
 - (vi) de l'article 725.07 de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien — Avions* des *Normes de service aérien commercial*;
- c) veiller à ce que le gestionnaire de la maintenance satisfasse aux exigences de l'article 726.03 de la norme 726 — *Exigences de maintenance des aéronefs pour les exploitants aériens* des *Normes de service aérien commercial*;
- d) dans le cas du titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de l'article 705.07, veiller à ce que le gestionnaire des opérations exerce les fonctions prévues aux paragraphes 705.03(1) et (2);
- e) dans le cas du titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de l'article 705.07 qui est aussi titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) délivré en vertu de l'article 573.02, veiller à ce que la personne responsable de la maintenance exerce les fonctions prévues à l'article 705.04;

(h) ensure that corrective actions are taken in respect of any findings resulting from a quality assurance program established under section 706.07 or a safety management system referred to in section 705.151; and

(i) conduct reviews of the safety management system to determine its effectiveness.

(2) The maintenance manager appointed under paragraph (1)(a) shall be the person responsible for the maintenance control system of the air operator appointed under paragraph 706.03(1)(a).

(3) The holder of an air operator certificate issued under section 705.07 shall ensure that the person managing the safety management system referred to in section 705.153 performs the duties set out in that section.

[700.10 to 700.13 reserved]

22. The reference “[705.03 to 705.06 reserved]” after section 705.02 of the Regulations is replaced by the following:

Operations Manager

705.03 (1) The operations manager shall manage the activities of the air operator in accordance with the company operations manual established under section 705.134.

(2) The operations manager appointed under paragraph 700.09(1)(a) shall, where a finding resulting from a quality assurance program established under section 706.07 or a safety management system referred to in section 705.151 is reported to them,

(a) determine what, if any, corrective actions are required and carry out those actions;

(b) keep a record of any determination made under paragraph (a) and the reason for it;

(c) if management functions have been assigned to another person under subsection (3) or (4), communicate any determination regarding a corrective action to that person; and

(d) notify the accountable executive of any systemic deficiency and of the corrective action taken.

(3) The operations manager may assign the management functions for the entire safety management system referred to in section 705.151 to another person if the assignment and its scope are described in the air operator’s company operations manual.

(4) The operations manager may assign the management functions for specific duties to another person if the assignment and its scope are described in the air operator’s company operations manual.

(5) The responsibility of the operations manager is not affected by the assignment of management functions to another person under subsection (3) or (4).

f) accorder au gestionnaire des opérations et au gestionnaire de la maintenance les ressources financières et humaines nécessaires pour que le titulaire du certificat d’exploitation aérienne satisfasse aux exigences du présent règlement;

g) autoriser le gestionnaire de la maintenance à retirer tout aéronef de l’exploitation lorsque le retrait est justifié en raison de la non-conformité aux exigences du présent règlement ou en raison d’un risque pour la sécurité aérienne ou la sécurité du public;

h) veiller à ce que des mesures correctives soient prises concernant toute constatation qui découle du programme d’assurance de la qualité établi en vertu de l’article 706.07 ou du système de gestion de la sécurité visé à l’article 705.151;

i) effectuer un examen du système de gestion de la sécurité pour en déterminer l’efficacité.

(2) Le gestionnaire de la maintenance nommé en vertu de l’alinéa (1)a) doit être le responsable du système de contrôle de la maintenance de l’exploitant aérien qui est nommé en vertu de l’alinéa 706.03(1)a).

(3) Le titulaire d’un certificat d’exploitation aérienne délivré en vertu de l’article 705.07 doit veiller à ce que le gestionnaire du système de gestion de la sécurité qui est visé à l’article 705.153 exerce les fonctions prévues à cet article.

[700.10 à 700.13 réservés]

22. La mention « [705.03 à 705.06 réservés] » qui suit l’article 705.02 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Gestionnaire des opérations

705.03 (1) Le gestionnaire des opérations doit gérer les activités de l’exploitant aérien conformément au manuel d’exploitation de la compagnie établi en vertu de l’article 705.134.

(2) Le gestionnaire des opérations nommé en vertu de l’alinéa 700.09(1)a) doit, lorsque lui est communiquée une constatation qui découle du programme d’assurance de la qualité établi en vertu de l’article 706.07 ou du système de gestion de la sécurité visé à l’article 705.151 :

a) décider, le cas échéant, des mesures correctives requises et les appliquer;

b) consigner toute décision prise en vertu de l’alinéa a) et la raison à l’appui de celle-ci;

c) si les fonctions de gestion ont été attribuées à une autre personne en vertu des paragraphes (3) ou (4), lui communiquer toute décision concernant une mesure corrective;

d) aviser le gestionnaire supérieur responsable de tout manquement d’ordre systémique et de la mesure corrective prise.

(3) Le gestionnaire des opérations peut attribuer à une autre personne les fonctions de gestion visant l’ensemble du système de gestion de la sécurité visé à l’article 705.151 si l’attribution des fonctions et ses limites sont prévues dans le manuel d’exploitation de la compagnie de l’exploitant aérien.

(4) Le gestionnaire des opérations peut attribuer à une autre personne les fonctions de gestion visant des fonctions particulières si l’attribution des fonctions et ses limites sont prévues dans le manuel d’exploitation de la compagnie de l’exploitant aérien.

(5) L’attribution à une autre personne de fonctions de gestion en vertu des paragraphes (3) ou (4) ne porte pas atteinte à la responsabilité du gestionnaire des opérations.

Holder of More Than One Certificate

705.04 If the holder of an air operator certificate issued under section 705.07 is also the holder of an approved maintenance organization (AMO) certificate issued under section 573.02, the person responsible for maintenance appointed under paragraph 573.03(1)(a) shall, where a finding resulting from a quality assurance program established under section 706.07 is reported to them,

- (a) determine what, if any, corrective actions are required and carry out those actions;
- (b) keep a record of any determination made under paragraph (a) and the reason for it;
- (c) if management functions have been assigned to another person under subsection 573.04(4) or (5), communicate any determination regarding a corrective action to that person; and
- (d) notify the accountable executive of any systemic deficiency and of the corrective action taken.

[705.05 and 705.06 reserved]

23. (1) Paragraph 705.07(2)(c) of the Regulations is replaced by the following:

- (c) a safety management system that meets the requirements of Subpart 7 of Part I and section 705.152.

(2) Subsection 705.07(2) of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (j), by adding the word “and” at the end of paragraph (k) and by adding the following after paragraph (k):

- (l) an air operator emergency response plan that has the components set out in subsection 725.07(3) of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes of the Commercial Air Service Standards*.

24. The reference “[705.140 to 705.144 reserved]” after section 705.139 of the Regulations is replaced by the following:

[705.140 to 705.150 reserved]

DIVISION X — SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

Requirements

705.151 The safety management system required under section 107.02 in respect of an applicant for, or a holder of, an air operator certificate shall

- (a) meet the requirements of Subpart 7 of Part I and section 705.152;
- (b) be under the control of the operations manager appointed under paragraph 700.09(1)(a); and
- (c) cover the maintenance control activities undertaken under Subpart 6.

Components of the Safety Management System

705.152 (1) The safety management system shall include, among others, the following components:

- (a) a safety management plan that includes
 - (i) a safety policy that the accountable executive has approved and communicated to all employees,
 - (ii) the roles and responsibilities of personnel assigned duties under the quality assurance program established under section 706.07 or the safety management system,

Titulaire de plus d'un certificat

705.04 Si le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de l'article 705.07 est aussi titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) délivré en vertu de l'article 573.02, le responsable de la maintenance nommé en vertu de l'alinéa 573.03(1)a doit, lorsque lui est communiquée une constatation qui découle du programme d'assurance de la qualité établi en vertu de l'article 706.07 :

- a) décider, le cas échéant, des mesures correctives requises et les appliquer;
- b) consigner toute décision prise en vertu de l'alinéa a) et la raison à l'appui de celle-ci;
- c) si des fonctions de gestion ont été attribuées à une autre personne en vertu des paragraphes 573.04(4) ou (5), lui communiquer toute décision concernant une mesure corrective;
- d) aviser le gestionnaire supérieur responsable de tout manquement d'ordre systémique et de la mesure corrective prise.

[705.05 et 705.06 réservés]

23. (1) L'alinéa 705.07(2)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- c) disposer d'un système de gestion de la sécurité qui est conforme aux exigences de la sous-partie 7 de la partie I et de l'article 705.152.

(2) Le paragraphe 705.07(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa k), de ce qui suit :

- l) disposer d'un plan d'intervention en cas d'urgence à l'intention d'un exploitant aérien qui comporte les éléments prévus au paragraphe 725.07(3) de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien — Avions des Normes de service aérien commercial*.

24. La mention « [705.140 à 705.144 réservés] » qui suit l'article 705.139 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

[705.140 à 705.150 réservés]

SECTION X — SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Exigences

705.151 Le système de gestion de la sécurité qui est exigé par l'article 107.02 pour le demandeur ou le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne doit :

- a) être conforme aux exigences de la sous-partie 7 de la partie I et de l'article 705.152;
- b) relever du gestionnaire des opérations nommé en vertu de l'alinéa 700.09(1)a);
- c) couvrir les activités de contrôle de la maintenance effectuées en application de la sous-partie 6.

Éléments du système de gestion de la sécurité

705.152 (1) Le système de gestion de la sécurité comprend, notamment, les éléments suivants :

- a) un plan de gestion de la sécurité qui comprend :
 - (i) une politique en matière de sécurité que le gestionnaire supérieur responsable a approuvée et communiquée à tous les employés,
 - (ii) les rôles et les responsabilités du personnel à qui des fonctions ont été assignées dans le cadre du programme

(iii) performance goals and a means of measuring the attainment of those goals,

(iv) a policy for the internal reporting of a hazard, an incident or an accident, including the conditions under which immunity from disciplinary action will be granted, and

(v) a review of the safety management system to determine its effectiveness;

(b) procedures for reporting a hazard, an incident or an accident to the appropriate manager;

(c) procedures for the collection of data relating to hazards, incidents and accidents;

(d) procedures for analysing data obtained under paragraph (c) and during an audit conducted under subsection 706.07(3) and for taking corrective actions;

(e) an audit system referred to in subsection 706.07(3);

(f) training requirements for the operations manager, the maintenance manager and personnel assigned duties under the safety management system; and

(g) procedures for making progress reports to the accountable executive at intervals determined by the accountable executive and other reports as needed in urgent cases.

(2) The components specified in subsection (1) shall be set out in the air operator's company operations manual and maintenance control manual (MCM).

Person Managing the Safety Management System

705.153 The person managing the safety management system shall

(a) establish and maintain a reporting system to ensure the timely collection of information related to hazards, incidents and accidents that may adversely affect safety;

(b) identify hazards and carry out risk management analyses of those hazards;

(c) investigate, analyze and identify the cause or probable cause of all hazards, incidents and accidents identified under the safety management system;

(d) establish and maintain a safety data system, either by electronic or by other means, to monitor and analyze trends in hazards, incidents and accidents;

(e) monitor and evaluate the results of corrective actions with respect to hazards, incidents and accidents;

(f) monitor the concerns of the civil aviation industry in respect of safety and their perceived effect on the air operator;

(g) determine the adequacy of the training required by paragraph 705.152(1)(f); and

(h) where the operations manager has assigned the management functions for the safety management system under subsection 705.03(3) to another person, report to the operations manager the hazards, incidents and accidents identified under the safety management system or as a result of an audit required under subsection 706.07(3).

d'assurance de la qualité établi en vertu de l'article 706.07 ou dans le cadre du système de gestion de la sécurité,

(iii) des objectifs de performance et des moyens pour évaluer dans quelle mesure les objectifs ont été atteints,

(iv) une politique qui permet de rendre compte à l'interne des dangers, des incidents et des accidents, laquelle prévoit les conditions selon lesquelles l'immunité à l'égard des mesures disciplinaires sera accordée,

(v) un examen du système de gestion de la sécurité pour en déterminer l'efficacité;

b) une marche à suivre visant la communication au gestionnaire compétent des dangers, des incidents et des accidents;

c) une marche à suivre visant la collecte de données concernant les dangers, les incidents et les accidents;

d) une marche à suivre visant l'analyse des données recueillies en application de l'alinéa c) et durant une vérification effectuée en application du paragraphe 706.07(3) et la prise de mesures correctives;

e) un système de vérification visé au paragraphe 706.07(3);

f) les exigences en matière de formation pour le gestionnaire des opérations, le gestionnaire de la maintenance et le personnel auxquels des fonctions ont été attribuées dans le cadre du système de gestion de la sécurité;

g) une marche à suivre visant la présentation de rapports d'étape au gestionnaire supérieur responsable à des intervalles déterminés par lui et, au besoin, d'autres rapports dans les cas urgents.

(2) Les éléments précisés au paragraphe (1) doivent figurer dans le manuel d'exploitation de la compagnie et dans le manuel de contrôle de la maintenance (MCM) de l'exploitant aérien.

Gestionnaire du système de gestion de la sécurité

705.153 Le gestionnaire du système de gestion de la sécurité doit :

a) établir et maintenir un système de compte rendu pour assurer la collecte en temps opportun de renseignements liés aux dangers, aux incidents et aux accidents qui peuvent avoir un effet néfaste sur la sécurité;

b) déceler les dangers et en faire une analyse de la gestion des risques;

c) examiner, analyser et cerner la cause réelle ou probable des dangers, des incidents et des accidents relevés dans le cadre du système de gestion de la sécurité;

d) établir et maintenir un système de données sur la sécurité, par moyen électronique ou autre, pour surveiller et analyser les tendances concernant les dangers, les incidents et les accidents;

e) surveiller et évaluer les résultats des mesures correctives concernant les dangers, les incidents et les accidents;

f) surveiller les préoccupations de l'industrie de l'aviation civile en matière de sécurité et leur effet perçu sur l'exploitant aérien;

g) déterminer le caractère adéquat de la formation exigée par l'alinéa 705.152(1)(f);

h) si le gestionnaire des opérations a attribué à une autre personne les fonctions de gestion du système de gestion de la sécurité en vertu du paragraphe 705.03(3), signaler au gestionnaire des opérations les dangers, les incidents et les accidents qui sont relevés dans le cadre du système de gestion de la sécurité ou à la suite d'une vérification exigée par le paragraphe 706.07(3).

Holder of More Than One Certificate

705.154 The holder of an air operator certificate issued under section 705.07 who is also the holder of an approved maintenance organization (AMO) certificate issued under section 573.02, shall adhere to the requirements referred to in section 573.30 with respect to a safety management system when undertaking maintenance control activities under Subpart 6.

25. Section 706.03 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Duties of Certificate Holder

706.03 (1) The holder of an air operator certificate shall

- (a) appoint a person responsible for the maintenance control system;
- (b) subject to subsection (4), ensure that the person responsible for the maintenance control system has achieved a grade of 70% or more in an open-book examination that demonstrates knowledge of the provisions of the *Canadian Aviation Regulations*;
- (c) ensure that the person responsible for the maintenance control system demonstrates to the Minister knowledge of the topics set out in subsection 726.03(1) of Standard 726 — *Air Operator Maintenance* of the *Commercial Air Service Standards* within 30 days after their appointment;
- (d) ensure that the person responsible for the maintenance control system performs the duties referred to in subsections 706.07(2) and (3);
- (e) provide the person responsible for the maintenance control system with the financial and human resources necessary to ensure that the holder of the air operator certificate meets the requirements of these Regulations;
- (f) authorize the person responsible for the maintenance control system to remove aircraft from operation if the removal is justified because of non-compliance with the requirements of these Regulations or because of a risk to aviation safety or the safety of the public; and
- (g) ensure that corrective actions are taken in respect of any findings resulting from a quality assurance program established under section 706.07.

(2) The Minister shall conduct an interview with the person appointed under paragraph (1)(a) to assess their knowledge of the topics referred to in paragraph (1)(c).

(3) The Minister shall notify the person appointed under paragraph (1)(a) of the results of the assessment and identify any deficiencies in their knowledge of the topics within ten days after the interview.

(4) The knowledge requirement set out in paragraph (1)(b) does not apply in respect of

- (a) a person responsible for the maintenance control system who held that position on January 1, 1997; or
- (b) the holder of an aircraft maintenance engineer (AME) licence.

(5) The holder of an air operator certificate shall ensure that no person is appointed to be responsible for the maintenance control system or remains responsible for the system if, at the time of

Titulaire de plus d'un certificat

705.154 Le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de l'article 705.07 qui est aussi titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) délivré en vertu de l'article 573.02 doit se conformer aux exigences visées à l'article 573.30 à l'égard du système de gestion de la sécurité lorsqu'il effectue des activités de contrôle de la maintenance en vertu de la sous-partie 6.

25. L'article 706.03 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Fonctions du titulaire d'un certificat

706.03 (1) Le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne doit :

- a) nommer un responsable du système de contrôle de la maintenance;
- b) sous réserve du paragraphe (4), s'assurer que le responsable du système de contrôle de la maintenance a obtenu une note d'au moins 70 pour cent à un examen à livre ouvert qui démontre sa connaissance des dispositions du *Règlement de l'aviation canadien*;
- c) veiller à ce que le responsable du système de contrôle de la maintenance démontre au ministre, dans les 30 jours suivant sa nomination, qu'il possède des connaissances dans les matières qui figurent au paragraphe 726.03(1) de la norme 726 — *Exigences de maintenance des aéronefs pour les exploitants aériens des Normes de service aérien commercial*;
- d) veiller à ce que le responsable du système de contrôle de la maintenance exerce les fonctions visées aux paragraphes 706.07(2) et (3);
- e) accorder au responsable du système de contrôle de la maintenance les ressources financières et humaines nécessaires pour que le titulaire du certificat d'exploitation aérienne satisfasse aux exigences du présent règlement;
- f) autoriser le responsable du système de contrôle de la maintenance à retirer tout aéronef de l'exploitation lorsque le retrait est justifié en raison de la non-conformité aux exigences du présent règlement ou d'un risque pour la sécurité aérienne ou la sécurité du public;
- g) veiller à ce que des mesures correctives soient prises concernant toute constatation qui découle d'un programme d'assurance de la qualité établi en vertu de l'article 706.07.

(2) Le ministre fait passer une entrevue à la personne nommée en vertu de l'alinéa (1)a afin d'évaluer les connaissances qu'elle possède dans les matières visées à l'alinéa (1)c.

(3) Le ministre avise la personne nommée en vertu de l'alinéa (1)a, dans les 10 jours suivant l'entrevue, des résultats de l'évaluation et indique, le cas échéant, les lacunes relevées quant à ses connaissances dans les matières.

(4) L'exigence relative aux connaissances qui est prévue à l'alinéa (1)b ne s'applique pas :

- a) aux responsables du système de contrôle de la maintenance qui occupaient ce poste le 1^{er} janvier 1997;
- b) aux titulaires d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA).

(5) Le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne doit veiller à ce qu'aucune personne ne soit nommée à titre de responsable du système de contrôle de la maintenance ou ne demeure

their appointment or during their tenure, they have a record of conviction for

- (a) an offence under section 7.3 of the Act; or
- (b) two or more offences under any of sections 605.84 to 605.86 not arising from a single occurrence.

(6) The person responsible for maintenance control system of the holder of an air operator certificate may assign the management functions for specific maintenance control activities, to another person if the assignment and its scope are described in the maintenance control manual (MCM) of the air operator.

(7) If the holder of an air operator certificate is also the holder of an approved maintenance organization (AMO) certificate issued under section 573.02, the person appointed under paragraph (1)(a) shall be the person responsible for maintenance of the AMO appointed under paragraph 573.03(1)(a).

26. Section 706.07 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Quality Assurance Program

706.07 (1) An air operator shall, in order to ensure that its maintenance control system and all of the included maintenance schedules continue to be effective and to comply with these Regulations, establish and maintain a quality assurance program that

- (a) is under the sole control of the person responsible for the maintenance control system appointed under paragraph 706.03(1)(a); and
- (b) meets the requirements of section 726.07 of Standard 726 — *Air Operator Maintenance* of the *Commercial Air Service Standards*.

(2) The person responsible for the maintenance control system shall distribute the records relating to the findings resulting from the quality assurance program to the appropriate manager for corrective action and follow-up in accordance with the policies and procedures specified in the maintenance control manual (MCM).

(3) The person responsible for the maintenance control system shall establish an audit system in respect of the quality assurance program that consists of the following:

- (a) an initial audit within 12 months after the date on which the air operator certificate is issued;
- (b) subsequent audits conducted at intervals set out in the MCM;
- (c) a record of each occurrence of compliance or non-compliance with the MCM found during an audit referred to in paragraph (a) or (b);
- (d) checklists of all activities controlled by the MCM and the maintenance schedules;
- (e) procedures for ensuring that each finding of an audit is communicated to them and, if management functions have been assigned to another person under subsection 705.03(3) or (4), to that person;
- (f) follow-up procedures for ensuring that corrective actions are effective; and
- (g) a system for recording the findings of initial and periodic audits, corrective actions and follow-ups.

responsable du système de contrôle de la maintenance si, au moment de sa nomination ou au cours de son mandat, elle a un dossier de condamnation :

- a) soit pour une infraction prévue à l'article 7.3 de la Loi;
- b) soit pour deux infractions ou plus prévues à l'un des articles 605.84 à 605.86 qui ne découlent pas d'un seul événement.

(6) Le responsable du système de contrôle de la maintenance du titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne peut attribuer à une autre personne les fonctions de gestion visant des activités particulières de contrôle de la maintenance si l'attribution des fonctions et ses limites sont prévues dans le manuel de contrôle de la maintenance (MCM) de l'exploitant aérien.

(7) Si le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne est aussi titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) délivré en vertu de l'article 573.02, la personne nommée en vertu de l'alinéa (1)a) doit être le responsable de la maintenance de l'OMA nommé en vertu de l'alinéa 573.03(1)a).

26. L'article 706.07 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Programme d'assurance de la qualité

706.07 (1) Pour faire en sorte que son système de contrôle de la maintenance et les calendriers de maintenance qui en font partie continuent d'être efficaces et conformes au présent règlement, l'exploitant aérien doit établir et maintenir un programme d'assurance de la qualité qui, à la fois :

- a) relève exclusivement du responsable du système de contrôle de la maintenance nommé en vertu de l'alinéa 706.03(1)a);
- b) est conforme aux exigences de l'article 726.07 de la norme 726 — *Exigences de maintenance des aéronefs pour les exploitants aériens* des *Normes de service aérien commercial*.

(2) Le responsable du système de contrôle de la maintenance doit distribuer les dossiers concernant les constatations qui découlent du programme d'assurance de la qualité au gestionnaire compétent pour que les mesures correctives soient prises et que le suivi soit assuré conformément aux lignes de conduite et aux marches à suivre précisées dans le manuel de contrôle de la maintenance (MCM).

(3) Le responsable du système de contrôle de la maintenance doit établir un système de vérification à l'égard du programme d'assurance de la qualité qui comporte les éléments suivants :

- a) une vérification initiale dans les 12 mois qui suivent la date de délivrance du certificat d'exploitation aérienne;
- b) des vérifications ultérieures effectuées à des intervalles indiqués dans le MCM;
- c) une inscription de chaque cas de conformité ou de non-conformité avec le MCM qui est relevé au cours d'une vérification visée aux alinéas a) ou b);
- d) des listes de contrôle de toutes les activités régies par le MCM et les calendriers de maintenance;
- e) une marche à suivre pour que chaque constatation qui découle d'une vérification lui soit communiquée et, si des fonctions de gestion ont été attribuées à une autre personne en application des paragraphes 705.03(3) ou (4), soit communiquée à cette dernière;
- f) des modalités de suivi pour faire en sorte que les mesures correctives soient efficaces;

(4) The records required under paragraph (3)(g) shall be retained for the greater of

- (a) two audit cycles; and
- (b) two years.

(5) The duties related to the quality assurance program that involve specific tasks or activities within an air operator's activities shall be fulfilled by persons who are not responsible for carrying out those tasks or activities.

27. The Regulations are amended by adding the following after section 706.14:

Safety Management System

706.15 The holder of an air operator certificate issued under section 705.07 shall, for all maintenance control activities performed under this Subpart, adhere to the requirements set out in section 705.151 or 705.154 with respect to a safety management system.

28. The Regulations are amended by replacing the expression "Chapter 573 of the Airworthiness Manual" with the expression "Standard 573—Approved Maintenance Organizations" wherever it occurs in the following provisions:

- (a) subsection 573.01(1);
- (b) subsection 573.08(1);
- (c) subsections 573.10(1) and (2);
- (d) subsection 573.10(5);
- (e) subsection 573.10(9); and
- (f) subsection 573.11(5).

29. The headings before sections 573.01, 573.02, 573.05 to 573.13 and 573.15 of the Regulations are converted from italics to roman type to conform with the format of the new division headings enacted by these Regulations.

COMING INTO FORCE

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

General

These Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, IV, V and VII) introduce requirements for holders of certain certificates issued under the Canadian Aviation Regulations (CARs) to appoint accountable executives and to institute safety management systems (SMS) in their organizations. Changes to various regulations and standards necessary to implement these requirements are also part of this amendment.

g) un système pour consigner les constatations qui découlent des vérifications initiales et des évaluations périodiques, les mesures correctives et les mesures de suivi.

(4) Les dossiers exigés par l'alinéa (3)g) sont conservés pendant la plus longue des périodes suivantes :

- a) deux cycles de vérification;
- b) deux ans.

(5) Les fonctions relatives au programme d'assurance de la qualité qui comportent des tâches ou activités particulières dans le cadre d'activités de l'exploitant aérien doivent être remplies par des personnes qui ne sont pas responsables de leur exécution.

27. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 706.14, de ce qui suit :

Système de gestion de la sécurité

706.15 Le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de l'article 705.07 doit, pour toutes les activités de contrôle de la maintenance exécutées en application de la présente sous-partie, se conformer aux exigences prévues aux articles 705.151 ou 705.154 à l'égard du système de gestion de la sécurité.

28. Dans les passages suivants du même règlement, « chapitre 573 du Manuel de navigabilité » est remplacé par « norme 573 — Organismes de maintenance agréés » :

- a) le paragraphe 573.01(1);
- b) le paragraphe 573.08(1);
- c) les paragraphes 573.10(1) et (2);
- d) le paragraphe 573.10(5);
- e) le paragraphe 573.10(9);
- f) le paragraphe 573.11(5).

29. En vue de l'uniformisation des intertitres du même règlement, le caractère italique des intertitres précédant les articles 573.01, 573.02, 573.05 à 573.13 et 573.15 est remplacé par le caractère romain.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Généralités

Le Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, IV, V et VII) introduit des exigences en vertu desquelles les titulaires de certains certificats délivrés sous le régime du Règlement de l'aviation canadien (RAC) seront tenus de nommer des gestionnaires supérieurs responsables et d'instaurer des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) au sein de leurs organismes. Les modifications à diverses dispositions réglementaires et normes qui sont indispensables pour pouvoir mettre en œuvre ces exigences figurent, elles aussi dans la présente modification.

These amendments are the first steps in initiating a new regulatory approach for Transport Canada that will strengthen our partnerships with industry and assist us in meeting the safety challenges posed by new technology and increased global interconnectedness. The Department intends to introduce requirements for all holders of operational or similar types of certificates which are issued pursuant to the CARs to appoint accountable executives and to institute safety management systems. These current amendments will be followed by requirements for holders of other, similar certificates as the regulatory amendment specific to their individual operating environments mature.

The additions to Part I *General Provisions* introduce changes applicable to all Parts of the CARs. Two new subparts within Part I are being created. Subpart 106 *Accountable Executive* specifies the certificate holders who must appoint an accountable executive and the conditions applicable to all accountable executive appointees. Subpart 107 *Safety Management System Requirements* specifies the certificate holders who must institute a safety management system and the conditions applicable to all safety management systems required under this subpart.

The amendments to Part IV *Personnel Licensing and Training*, Part V *Airworthiness* and Part VII *Commercial Air Services* introduce changes, specific to organizations certified under these Parts, which are necessary for the appointment of an accountable executive or the implementation of a safety management system.

The two concepts, “accountable executive” and “safety management systems”, are necessary components of the proactive regulatory approach being instituted by Transport Canada. This new approach anticipates the need for aviation organizations to adapt to new technology and increased global interconnectedness in the twenty-first century while maintaining the high level of safety of the civil aviation system. As aviation traffic increases both in Canada and globally, regulatory authorities face the challenge of improving already high levels of aviation safety by reducing the number of accidents which occur annually. Transport Canada has identified in *Flight 2005: A Civil Aviation Safety Framework for Canada* the principal adjustments that are needed in pursuit of this challenge. Cornerstones of implementing these adjustments are the concepts of accountable executive and safety management systems.

It is generally accepted by experts in the field of organizational safety that most accidents are the result of a sequence of decisions where a human is only the last link in a chain that led to the accident. The term “organizational accident” was coined to acknowledge that most of the links in the accident chain are under the control of an organization. Therefore, making a system safer requires action by the organization. Transport Canada has identified two components as necessary to initiate such action: firstly, a clearly identifiable individual must be designated as responsible, on behalf of the certificate holder, for corporate decisions

Les présentes modifications sont un premier pas vers une nouvelle approche réglementaire de Transports Canada qui consolidera notre partenariat avec le milieu de l’industrie aéronautique et nous aidera à relever les défis que constitue la nouvelle technologie et l’accroissement de l’interconnectivité mondiale en matière de sécurité. Le ministère a l’intention de présenter des exigences pour tous les titulaires de certificats d’exploitation ou de certificats similaires délivrés en vertu du RAC en vue de nommer des gestionnaires supérieurs responsables et d’instaurer des systèmes de gestion de la sécurité. Certaines exigences pour les titulaires d’autres certificats similaires feront suite aux présentes modifications lorsque les modifications réglementaires spécifiques à leur environnement particulier d’exploitation seront établies.

Les ajouts à la partie I, *Dispositions générales*, introduisent des modifications applicables à toutes les parties du RAC. Deux nouvelles sous-parties sont créées au sein de la partie I. La sous-partie 106, *Gestionnaire supérieur responsable*, précise quels sont les titulaires de certificat tenus de nommer un gestionnaire supérieur responsable et quelles sont les conditions applicables à toute personne nommée gestionnaire supérieur responsable. Quant à la sous-partie 107, *Exigences relatives au système de gestion de la sécurité*, elle précise quels sont les titulaires de certificat tenus d’instaurer un système de gestion de la sécurité et quelles sont les conditions applicables à tout système de gestion de la sécurité exigé en vertu de ladite sous-partie.

Les modifications à la partie IV, *Délivrance des licences et formation du personnel*, à la partie V, *Navigabilité aérienne*, et à la partie VII, *Services aériens commerciaux*, introduisent les modifications, propres aux organismes certifiés en vertu de ces parties, qui sont nécessaires à la nomination d’un gestionnaire supérieur responsable ou à la mise en œuvre d’un système de gestion de la sécurité.

Les deux concepts de « gestionnaire supérieur responsable » et de « systèmes de gestion de la sécurité » sont des composantes indispensables à l’approche réglementaire proactive que Transports Canada est en train d’adopter. Cette nouvelle approche prévoit le besoin qu’éprouveront les organismes aéronautiques à s’adapter à la nouvelle technologie et à l’accroissement de l’interconnectivité mondiale dans le courant du vingt-et-unième siècle sans pour autant remettre en cause le haut niveau de sécurité du système de l’aviation civile. À mesure que la circulation aérienne augmente tant au Canada que dans le reste du monde, les autorités réglementaires doivent relever le défi qui consiste à améliorer le niveau déjà élevé de la sécurité aérienne en réduisant le nombre d’accidents qui surviennent chaque année. Dans le document intitulé *Vol 2005 – Un cadre de sécurité de l’aviation civile pour le Canada*, Transports Canada a identifié les principaux correctifs à apporter pour relever ce défi. Et dans la mise en œuvre de ces correctifs, les concepts de gestionnaire supérieur responsable et de systèmes de gestion de la sécurité représentent les pierres angulaires.

Les experts s’entendent généralement pour dire que, dans le domaine de la sécurité organisationnelle, la plupart des accidents sont le résultat d’une séquence de décisions où l’être humain représente le dernier maillon de la chaîne à l’origine de l’accident. L’expression « accident lié à l’organisme » a été créée pour reconnaître le fait que l’organisme a la maîtrise de la plupart des maillons de la chaîne d’un accident. Par conséquent, c’est à l’organisme de prendre les mesures qui s’imposent pour rendre le système plus sûr. Transports Canada a identifié deux composantes indispensables au déclenchement de telles mesures : en premier

affecting aviation safety and compliance with the CARs, i.e. an accountable executive; secondly, a systems approach to safety management must be instituted.

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 the organization is represented by a person who has sufficient authority to ensure compliance with the CARs and who recognizes his or her responsibility, on behalf of the certificate holder, for the organization’s compliance.

A safety management system is a “systematic, explicit and comprehensive process for managing safety risks”¹ which is woven into the fabric of an organization and becomes part of the way people do their jobs. Within the organization it will still be individuals making choices but the purpose of SMS is to set up a process to lead these individuals to recognize the potential impact of their choices upon the safety of operations even when the choice appears to be removed from operational outcomes or to have little or no impact upon them. The SMS will make everyone accountable for safety in the areas for which they have responsibility. This accountability will be integrated with their accountability for their own technical or operational responsibilities. The aim is to break down communication barriers between different areas of an organization and to establish links between such areas of responsibility as marketing, maintenance, and operations to facilitate the recognition that a decision in any part has an impact on all other parts and may create an unintended safety hazard.

Safety management systems are based on the fact that there will always be hazards and risks, therefore proactive management is needed to identify and control these threats to safety before they lead to mishaps. The expected result of this initiative is the fostering of stronger safety cultures within the civil aviation industry and, as a consequence, the improvement of safety practices.

Specific

Part I General Provisions

Part I of the CARs contains definitions affecting more than one part of the CARs and administrative provisions applicable to all parts of the CARs.

The provisions for accountable executives and safety management systems in Part I represent elements of these concepts which will be common to all operational activities governed by the CARs. Each activity may also be subject to specific requirements which take into account the individual circumstances of the environment within which that activity takes place. These specific requirements will be presented in the part of the CARs where the relevant requirements for the individual activity may be found.

¹ *Introduction to Safety Management Systems*, Transport Canada, Ottawa, Ontario, Canada, TP13739, p. 1.

lieu, une personne identifiable doit être désignée responsable, au nom du titulaire du certificat, des décisions d’affaires touchant la sécurité aérienne et le respect du RAC, à savoir un gestionnaire supérieur responsable; en second lieu, une approche systémique en matière de gestion de la sécurité doit être adoptée.

Un « gestionnaire supérieur responsable » sera une personne exerçant un contrôle financier et exécutif sur un établissement titulaire d’un certificat délivré conformément aux dispositions du *Règlement de l’aviation canadien*. La nomination d’un gestionnaire supérieur responsable a pour objet de veiller à ce que l’organisme soit représenté par une personne ayant l’autorité nécessaire pour voir au respect du RAC et reconnaissant ses responsabilités, au nom du titulaire du certificat, en la matière.

Un système de gestion de la sécurité est un « processus systématique, explicite et global de gestion des risques inhérents à la sécurité¹ » qui est imbriqué dans le tissu d’un organisme et qui devient partie intégrante de la manière dont les personnes s’acquittent de leur travail. Il y aura toujours des personnes qui feront des choix au sein d’un organisme, mais le but d’un SGS consiste à élaborer un processus permettant à ces personnes de reconnaître l’impact potentiel de leurs choix sur la sécurité des opérations, quand bien même ces choix sembleraient exempts de conséquences opérationnelles ou n’avoir que peu ou pas d’impact sur celles-ci. En vertu du SGS, toute personne sera responsable de la sécurité dans les domaines à l’intérieur desquels elle exerce des responsabilités. Cette responsabilisation sera intégrée à ses propres responsabilités techniques et opérationnelles. Le but visé est de faire tomber toutes les barrières qui bloquent les communications entre les différents domaines d’un organisme et d’établir des liens entre des sphères de responsabilité comme le marketing, la maintenance et les opérations, afin de faire reconnaître plus facilement qu’une décision prise dans un secteur peut avoir un impact sur tous les autres secteurs et peut ainsi créer un danger imprévu.

Les systèmes de gestion de la sécurité se basent sur le fait qu’il y aura toujours des dangers et des risques et qu’il faut donc recourir à une gestion proactive pour identifier et juguler ces menaces à la sécurité avant qu’elles n’aient des conséquences néfastes. De par son résultat attendu, la présente initiative vise à favoriser un renforcement de la culture de la sécurité au sein de l’industrie de l’aviation civile et, par voie de conséquence, à améliorer les pratiques en matière de sécurité.

Détails

Partie I Dispositions générales

La partie I du RAC renferme des définitions qui visent plus d’une partie du RAC ainsi que des dispositions administratives qui s’appliquent à toutes les parties du RAC.

Les dispositions relatives aux gestionnaires supérieurs responsables et aux systèmes de gestion de la sécurité de la partie I représentent les éléments des concepts qui seront communs à toutes les activités opérationnelles régies par le RAC. Chaque activité peut aussi être assujettie à des exigences particulières tenant compte des circonstances individuelles inhérentes au milieu dans lequel se déroule ladite activité. Ces exigences particulières seront présentées dans la partie du RAC où se trouvent les exigences pertinentes à cette activité prise individuellement.

¹ *Introduction aux systèmes de gestion de la sécurité*, Transports Canada, Ottawa (Ontario) Canada, TP13739, p. 1.

The amendments to Part I introduce two new subparts, Subpart 106 *Accountable Executive* and Subpart 107 *Safety Management System Requirements*, as well as an amendment to the definition of “principal” in section 103.12 *Definition of “Principal”*.”

Subpart 106 *Accountable Executive* applies to an applicant for or a holder of one of the following:

- (a) a flight training unit operator certificate issued under section 406.11 *Issuance or Amendment of a Flight Training Unit Operator Certificate*;
- (b) an approved maintenance organization (AMO) certificate issued under section 573.02 *Entitlement to and Scope of Certificate*; and
- (c) an air operator certificate issued under section 702.07 of Subpart 702 *Aerial Work*, section 703.07 of Subpart 703 *Air Taxi Operations*, section 704.07 of Subpart 704 *Commuter Operations* or section 705.07 of Subpart 705 *Airline Operations*.

Subpart 106 requires the holder of a certificate as referred to in section 106.01 to appoint a person as accountable executive to be responsible for operations or activities authorized under the certificate and accountable on his or her behalf for meeting the requirements of these Regulations. The certificate holder is required to notify the Minister of the name of the person who has been appointed as the accountable executive. An accountable executive must have control of the financial and human resources that are necessary for the activities and operations authorized to be conducted under the certificate. Within 30 days after the day of the appointment of an accountable executive, an applicant for a certificate or a certificate holder must ensure that the accountable executive submits to the Minister a signed statement accepting the responsibilities of their position. The accountable executive’s responsibility and accountability will not be affected by the appointment of a person responsible for maintenance as required in Subpart 573, a person responsible for the maintenance control system as required in Subpart 406 or Subpart 706, or a maintenance manager or an operations manager as required under Subpart 702, Subpart 703, Subpart 704 or Subpart 705.

Subpart 107 *Safety Management System Requirements* applies to an applicant for or a holder of one of the following:

- (a) an approved maintenance organization certificate issued under section 573.02 authorizing the holder to carry out maintenance on an aircraft operated under Subpart 705 *Airline Operations*; or
- (b) an air operator certificate issued under section 705.07 of Subpart 705.

A SMS established under Subpart 107 must correspond to the size, nature and complexity of the operations, activities, hazards and risks associated with the operations of the holder of a certificate. It is defined in section 101.01 of the CARs as “a documented process for managing risks that integrates operations and technical systems with the management of financial and human

Les modifications à la partie I introduisent deux nouvelles sous-parties, à savoir la sous-partie 106, *Gestionnaire supérieur responsable*, et la sous-partie 107, *Exigences relatives au système de gestion de la sécurité*, ainsi qu’une modification à la définition du mot « dirigeant » à l’article 103.12, *Définition de « dirigeant »*.

La sous-partie 106, *Gestionnaire supérieur responsable*, s’applique au demandeur ou au titulaire de l’un des certificats suivants :

- a) un certificat d’exploitation d’unité de formation au pilotage délivré aux termes de l’article 406.11, *Délivrance ou modification du certificat d’exploitation d’unité de formation au pilotage*;
- b) un certificat d’organisme de maintenance agréé (OMA) délivré aux termes de l’article 573.02, *Admissibilité au certificat et portée de ce dernier*;
- c) un certificat d’exploitation aérienne délivré aux termes de l’article 702.07 de la sous-partie 702, *Opérations de travail aérien*, de l’article 703.07 de la sous-partie 703, *Exploitation d’un taxi aérien*, de l’article 704.07 de la sous-partie 704, *Exploitation d’un service aérien de navette*, ou de l’article 705.07 de la sous-partie 705, *Exploitation d’une entreprise de transport aérien*.

La sous-partie 106 oblige le titulaire d’un certificat dont il est question à l’article 106.01 à nommer un gestionnaire supérieur responsable des opérations ou des activités autorisées en vertu dudit certificat, gestionnaire qui sera tenu de rendre compte, en son nom, du respect des exigences du présent règlement. Il incombe au titulaire du certificat d’aviser le ministre du nom de la personne nommée gestionnaire supérieur responsable. Un tel gestionnaire doit avoir un contrôle sur les ressources financières et humaines nécessaires aux activités et aux opérations autorisées en vertu du certificat. Dans les 30 jours suivant la nomination d’un gestionnaire supérieur responsable, le demandeur ou le titulaire d’un certificat doit veiller à ce que le gestionnaire supérieur responsable présente au ministre une déclaration signée par laquelle il accepte les responsabilités de son poste. La nomination d’une personne responsable de la maintenance exigée en vertu de la sous-partie 573, la nomination d’une personne responsable du système de contrôle de la maintenance exigée en vertu de la sous-partie 406 ou 706, ou la nomination d’un gestionnaire de la maintenance ou d’un gestionnaire des opérations exigée en vertu des sous-parties 702, 703, 704 ou 705 ne porte pas atteinte ni à la responsabilité ni à l’obligation de rendre compte du gestionnaire supérieur responsable.

La sous-partie 107, *Exigences relatives au système de gestion de la sécurité*, s’applique au demandeur ou au titulaire de l’un des certificats suivants :

- a) un certificat d’organisme de maintenance agréé délivré aux termes de l’article 573.02 autorisant son titulaire à effectuer des travaux de maintenance sur un aéronef exploité en vertu de la sous-partie 705, *Exploitation d’une entreprise de transport aérien*;
- b) un certificat d’exploitation aérienne délivré aux termes de l’article 705.07 de la sous-partie 705.

Le système de gestion de la sécurité (SGS) établi en vertu de la sous-partie 107 doit correspondre à l’ampleur, à la nature et à la complexité des opérations, des activités, des dangers et des risques qui sont associés aux opérations du titulaire d’un certificat. Ce système est défini comme suit à l’article 101.01 du RAC : « un processus documenté de gestion des risques qui intègre des

resources to ensure aviation safety or the safety of the public”. Section 107.03 *Safety Management System* provides that an SMS must include:

- a safety policy on which the system is based,
- a process for setting goals for the improvement of aviation safety and for measuring the attainment of those goals,
- a process for identifying hazards to aviation safety and for evaluating and managing the associated risks,
- a process for ensuring that personnel are trained and competent to perform their duties,
- a process for internal reporting and analyzing of hazards, incidents and accidents and for taking corrective actions to prevent their recurrence,
- a document containing all safety management system processes and a process for making personnel aware of their responsibilities with respect to them,
- a process for conducting periodic reviews or audits of the safety management system and reviews or audits of the safety management system for cause, and
- any additional requirements for the safety management system that are prescribed under these Regulations.

Section 107.02 *Establishing a Safety Management System* requires the applicant for or holder of a certificate referred to in section 107.01 to establish, maintain and adhere to a safety management system.

As well, an amendment to existing section 103.12 *Definition of “Principal”* adds references to “accountable executive” to this definition. Section 103.12 of the CARs defines the term “principal” for the purposes of subsection 6.71(1) and paragraph 7.1(1)(c) of the *Aeronautics Act*. “Principals” are persons who occupy vital positions and are responsible for key elements within their respective aviation organizations. The Minister is given broad discretion in exercising his authority regarding decisions involving the performance of individuals defined as “principals”. The Minister has the authority to refuse to issue or to amend a Canadian aviation document if, in his opinion, the aviation record of any principal of the applicant warrants such a refusal. He or she also has the authority to decide to suspend, cancel or refuse to renew a Canadian aviation document on the same grounds. The “accountable executive” will occupy a vital position and be responsible for key elements within the organization and, therefore, should be included with other principals with respect to Ministerial discretion.

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

Part IV *Personnel Licensing and Training*

Part IV of the CARs deals with the personnel licensing and training rules which apply to all aircraft operations, both

systèmes d’exploitation et des systèmes techniques à la gestion des ressources financières et humaines pour assurer la sécurité aérienne ou la sécurité du public ». L’article 107.03, *Système de gestion de la sécurité*, énonce qu’un SGS doit inclure :

- une politique en matière de sécurité sur laquelle repose le système,
- un processus qui permet d’établir des buts en vue d’améliorer la sécurité aérienne et d’évaluer dans quelle mesure ils ont été atteints,
- un processus qui permet de déceler les dangers pour la sécurité aérienne et d’évaluer et de gérer les risques qui y sont associés,
- un processus qui fait en sorte que le personnel soit formé et compétent pour exercer ses fonctions,
- un processus qui permet de rendre compte à l’interne des dangers, des incidents et des accidents et de les analyser et qui permet de prendre des mesures correctives pour empêcher que ceux-ci ne se reproduisent,
- un document contenant tous les processus du système de gestion de la sécurité et un processus qui fait en sorte que le personnel connaisse ses responsabilités à l’égard de ceux-ci,
- un processus qui permet d’effectuer des examens ou des vérifications périodiques du système de gestion de la sécurité et des examens ou des vérifications du système de gestion de la sécurité pour un motif valable,
- toute exigence supplémentaire relative au système de gestion de la sécurité qui est prévue en vertu du présent règlement.

En vertu de l’article 107.02, *Établissement du système de gestion de la sécurité*, le demandeur ou le titulaire d’un certificat dont il est question à l’article 107.01 est tenu d’établir et de maintenir un système de gestion de la sécurité et de s’y conformer.

De la même façon, une modification à l’article 103.12 actuel, *Définition de « dirigeant »*, ajoute le concept de « gestionnaire supérieur responsable » dans cette définition. L’article 103.12 du RAC définit le mot « dirigeant » pour l’application du paragraphe 6.71(1) et de l’alinéa 7.1(1)c) de la *Loi sur l’aéronautique*. Par « dirigeants », on entend les personnes qui occupent des postes vitaux et qui sont responsables d’éléments clés au sein de leurs organismes aéronautiques respectifs. Le ministre a une grande latitude dans l’exercice de ses pouvoirs en ce qui a trait aux décisions visant le rendement de toute personne comprise dans la définition du mot « dirigeant ». Le ministre a le pouvoir de refuser de délivrer ou de modifier un document d’aviation canadien s’il est d’avis que les antécédents aériens d’un dirigeant justifient un tel refus. Il a également le pouvoir de décider de suspendre, d’annuler ou de refuser de renouveler un document d’aviation canadien pour les mêmes motifs. Le « gestionnaire supérieur responsable » va occuper un poste vital et sera responsable d’éléments clés au sein de l’organisme, ce qui veut dire qu’il devra être lui aussi assujéti, comme les autres dirigeants, au pouvoir discrétionnaire du ministre.

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

Partie IV *Délivrance des licences et formation du personnel*

La partie IV du RAC contient les règles en matière de délivrance des licences et de formation du personnel qui s’appliquent

commercial and private. Subpart 406 *Flight Training Units* contains the requirements which must be met by any organization providing a flight training service and using any of an aeroplane, helicopter, glider, balloon, gyroplane or ultra-light aeroplane.

The amendments to Part IV Subpart 406 *Flight Training Units* include a new section 406.19 *Duties of Certificate Holder in Respect of Maintenance* which makes the holder of an operator certificate at a flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter responsible for appointing a person responsible for the maintenance control system. This section establishes that the certificate holder must ensure that the person responsible for the maintenance control system:

- has achieved a grade of 70% or more in an open-book examination that demonstrates knowledge of the CARs;
- demonstrates a knowledge of the required topics as set out in subsection 426.36(1) of the standards within 30 days of their appointment;
- performs the duties as required by subsections 406.36(1) and 406.47(2) and (3); and
- has the financial and human resources necessary to ensure that the certificate holder meets the requirements of these Regulations.

The certificate holder must authorize the person responsible for the maintenance control system to remove aircraft from operation because of non-compliance with the CARs or because of a risk to aviation safety or to the safety of the public.

The certificate holder at the flight training unit must ensure that corrective actions are taken in respect of any findings resulting from a quality assurance program established under new section 406.47 *Quality Assurance Program*.

Section 406.19 *Duties of Certificate Holder in Respect of Maintenance* provides that the Minister shall conduct an interview of the person appointed to be responsible for the maintenance control system to assess their knowledge of the required topics set out in subsection 426.36(1) of the standards. The person appointed to be responsible for the maintenance control system must be notified of the results of their interview with the Minister and, if applicable, informed of any deficiencies in their knowledge within ten days after the interview. The requirement for the open-book examination mentioned earlier does not apply for a person responsible for the maintenance control system who held that position on January 1, 1997 or for the holder of an aircraft maintenance engineer (AME) licence.

The certificate holder must ensure that no person is appointed to be responsible for the maintenance control system or remains responsible for the maintenance control system if they have a record of conviction for an offence under section 7.3 of the Act or of two or more offences under any of sections 605.84 to 605.86 of the CARs not arising from a single occurrence.

Section 406.36 *Person Responsible for Maintenance Control System* is modified to set forth the duties and responsibilities of the person responsible for the maintenance control system. If the

aux exploitations aériennes aussi bien commerciales que privées. La sous-partie 406, *Unités de formation au pilotage*, précise les exigences que doit respecter tout organisme fournissant un service de formation au pilotage à l'aide d'un avion, d'un hélicoptère, d'un planeur, d'un ballon, d'un autogire ou d'un avion ultra-léger.

Les modifications à la sous-partie 406, *Unités de formation au pilotage*, de la partie IV comprennent l'ajout du nouvel article 406.19, *Fonctions du titulaire d'un certificat liées à la maintenance*, article en vertu duquel il incombera au titulaire d'un certificat d'exploitation d'une unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère, de nommer une personne responsable du système de contrôle de la maintenance. En vertu de cet article, le titulaire du certificat doit veiller à ce que la personne responsable du système de contrôle de la maintenance :

- a obtenu une note de 70% ou plus au cours d'un examen à livre ouvert qui démontre sa connaissance des dispositions du RAC;
- démontre, dans les 30 jours suivant sa nomination, qu'il possède des connaissances dans les matières qui figurent au paragraphe 426.36(1) des normes;
- exerce les fonctions exigées en vertu des paragraphes 406.36(1), 406.47(2) et (3);
- dispose des ressources financières et humaines nécessaires pour que le titulaire du certificat respecte les exigences du présent règlement.

Le titulaire du certificat doit autoriser la personne responsable du système de contrôle de la maintenance à retirer tout aéronef de l'exploitation en raison de la non-conformité aux exigences du RAC ou en raison d'un risque à la sécurité aérienne ou à la sécurité du public.

Le titulaire du certificat de l'unité de formation au pilotage doit veiller à ce que des mesures correctives soient prises concernant tout constat qui découle d'un programme d'assurance de la qualité mis sur pied aux termes du nouvel article 406.47, *Programme d'assurance de la qualité*.

L'article 406.19, *Fonctions du titulaire d'un certificat liées à la maintenance*, énonce que le ministre doit procéder à une entrevue avec la personne nommée au poste de responsable du système de contrôle de la maintenance afin d'évaluer les connaissances qu'elle possède dans les matières visées au paragraphe 426.36(1) des normes. La personne nommée au poste de responsable du système de contrôle de la maintenance doit être avisée des résultats de son entrevue avec le ministre et, le cas échéant, être informée de toute lacune relevée quant à ses connaissances, et ce, dans les dix jours suivant l'entrevue. Les exigences relatives à l'examen à livre ouvert mentionnées précédemment ne s'appliquent pas à une personne responsable du système de contrôle de la maintenance qui occupait ce poste le 1^{er} janvier 1997 ou au titulaire d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA).

Le titulaire du certificat doit veiller à ce qu'aucune personne ne soit nommée au poste de responsable du système de contrôle de la maintenance ou continue d'occuper ce poste, si elle a un dossier de condamnation aux termes de l'article 7.3 de la Loi ou si elle possède un dossier de condamnation pour deux infractions ou plus prévues à l'un des articles 605.84 à 605.86 du RAC qui ne découlent pas d'un seul événement.

L'article 406.36, *Responsable du système de contrôle de la maintenance*, est modifié afin de préciser les fonctions et les responsabilités du responsable du système de contrôle de la

flight training unit certificate holder also holds an AMO certificate issued under section 573.02, the person appointed as person responsible for the maintenance control system for the flight training unit must also be appointed as the person responsible for maintenance for the approved maintenance organization. Changes to section 406.36 also include requirements that, when a finding resulting from a quality assurance program is reported to them, the person responsible for the maintenance control system must determine if any corrective action is required and, if so, what that action should be and carry it out; keep a record of the determination and the reason for it and, if the management functions for the quality assurance program have been assigned to another person, communicate each determination regarding a corrective action to that person. The person responsible for the maintenance control system must also notify the accountable executive of any systemic deficiency and of the corrective action taken. Section 406.36 contains authority for the person responsible for the maintenance control system to assign the management functions for the entire quality assurance program or for specific maintenance control activities to another person and the criteria which must be met by the assigned person. As well, the assignment and the scope of the assigned functions must be described in the maintenance control manual (MCM) of the flight training unit. The responsibility of the person responsible for the maintenance control system is not affected by the assignment of management functions to another person.

Previously existing section 406.47 *Evaluation Program* is replaced by a new section 406.47 *Quality Assurance Program*. The new section and its accompanying standard differ in detail rather than in substance from their previously existing counterparts. The new section requires that the holder of an operator certificate in respect of a flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter must establish and maintain a quality assurance program that is under the sole control of the person appointed to be responsible for the maintenance control system or of the person to whom the management functions for the program have been assigned. This quality assurance program must meet the requirements of the standards. The details of frequency, reporting relationships and treatment of findings for the internal audits may be found in the new section.

Part V *Airworthiness*

Part V of the CARs deals with the regulations applicable to manufacturing and maintenance of aeronautical products whether used in commercial or private operations. The changes introducing the accountable executive and safety management system concepts to Part V are applicable to AMOs.

Amendments to Part V *Airworthiness* introduce into Subpart 73 *Approved Maintenance Organizations* the necessary changes to specify duties of a certificate holder including the responsibility of that individual to appoint a person responsible for maintenance and the duties of that appointee. Changes to section 573.09 *Quality Assurance Program* and its associated standard consolidate and clarify provisions which previously existed primarily in the standard. A new division, *Safety Management System*, contains the criteria which the SMS and the person managing it must satisfy.

Si le titulaire du certificat d'unité de formation au pilotage est également titulaire d'un certificat d'OMA délivré en vertu de l'article 573.02, la personne nommée au poste de responsable du système de contrôle de la maintenance de l'unité de formation au pilotage doit également être nommée au poste de responsable de la maintenance de l'organisme de maintenance agréé. Les modifications visant l'article 406.36 exigent également que, en cas de constatation communiquée à ces personnes dans le cadre du programme d'assurance de la qualité, le responsable du système de contrôle de la maintenance soit tenu de déterminer si des mesures correctives s'imposent et, dans l'affirmative, quelles mesures devraient être mises en œuvre; qu'il soit tenu de conserver un dossier relatif à la détermination et à la raison de ces mesures; enfin, qu'il soit tenu, si des fonctions de gestion du programme d'assurance de la qualité ont été confiées à une autre personne, de communiquer à cette dernière toute décision entourant une mesure corrective. De plus, le responsable du système de contrôle de la maintenance doit aviser le gestionnaire supérieur responsable de tout manquement d'ordre systémique et de toute mesure corrective prise. Aux termes de l'article 406.36, le responsable du système de contrôle de la maintenance a le pouvoir d'assigner les fonctions de gestion de la totalité du programme d'assurance de la qualité ou des activités particulières de contrôle de la maintenance à une autre personne, en plus de fixer les critères que devra respecter cette personne. De la même façon, l'assignation et les limites des fonctions assignées doivent être décrites dans le manuel de contrôle de la maintenance (MCM) de l'unité de formation au pilotage. L'assignation de fonctions de gestion à une autre personne ne porte pas atteinte à la responsabilité du responsable du système de contrôle de la maintenance.

Le précédent article 406.47, *Programme d'évaluation*, est remplacé par un nouvel article 406.47 *Programme d'assurance de la qualité*. Le nouvel article et la norme qui s'y rattache diffèrent dans la forme plutôt que dans le fond par rapport aux dispositions précédentes. Aux termes de ce nouvel article, le titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère est tenu d'établir et de maintenir un programme d'assurance de la qualité placé sous l'unique contrôle de la personne nommée au poste de responsable du système de contrôle de la maintenance ou de la personne à qui les fonctions de gestion de ce programme ont été assignées. Ce programme d'assurance de la qualité doit respecter les exigences des normes. Les détails entourant la fréquence, les relations relatives à l'établissement des rapports et le traitement des vérifications internes se trouvent dans le nouvel article.

Partie V *Navigabilité*

La partie V du RAC contient la réglementation applicable à la fabrication et à la maintenance des produits aéronautiques servant dans des opérations commerciales ou privées. Les modifications introduisant à la partie V les concepts de gestionnaire supérieur responsable et de système de gestion de la sécurité s'appliquent aux OMA.

Les modifications à la partie V, *Navigabilité*, introduisent à la sous-partie 73, *Organismes de maintenance agréés*, les modifications nécessaires pour spécifier les fonctions d'un titulaire de certificat, y compris la responsabilité confiée à ce titulaire de nommer une personne responsable de la maintenance et d'en préciser les fonctions. Les modifications à l'article 573.09, *Programme d'assurance de la qualité*, et à la norme qui s'y rattache permettent de consolider et de clarifier les dispositions qui, auparavant, se trouvaient essentiellement dans la norme. Une nouvelle section, *Système de gestion de la sécurité*, renferme les critères

Previous section 573.03 *Person Responsible for Maintenance* is replaced by new section 573.03 *Duties of Certificate Holder* and previous section 573.04 *Assignment of Management Functions*, by new section 573.04 *Person Responsible for Maintenance*. The certificate holder is required to appoint a person responsible for maintenance. The person responsible for maintenance at the AMO is required to have achieved a grade of 70% or more in an open-book examination that demonstrates knowledge of the CARs and to have qualifications with respect to his or her experience as set out in Standard 573 – *Approved Maintenance Organizations*. The experience requirements do not apply in the case of an AMO certificate in respect of which a rating in the aircraft, avionics, instrument, engine or propeller category has not been issued, if the accountable executive can demonstrate to the Minister by means of a risk assessment that lesser experience is appropriate to the scope of work performed by the AMO and will not affect aviation safety or the safety of the public. The requirements for an interview with the Minister; provisions with respect to the results of that interview; waivers of knowledge requirements for individuals who were responsible for maintenance on January 1, 1997 or who hold an AME licence are the same as those which apply to persons responsible for the maintenance control system at flight training units (see above).

The certificate holder must ensure that no person is appointed to be responsible for maintenance or remains responsible for maintenance if they have been convicted of an offence under section 7.3 of the Act or two or more offences under any of sections 571.10 and 571.11 not arising from a single occurrence.

The person responsible for maintenance must have the financial and human resources necessary to ensure that the holder of the AMO certificate meets the requirements of these Regulations. They must determine what, if any, corrective actions are to be taken in respect of any findings resulting from the quality assurance program or the safety management system. The responsibility of the person responsible for maintenance is not affected by the assignment of management functions to another person.

The certificate holder must ensure that the person managing the safety management system performs the duties set out in section 573.32.

Amendments to section 573.09 *Quality Assurance Program* and associated standard 573.09 require the establishment and maintenance of a quality assurance program consisting of provisions for sampling maintenance processes to evaluate the AMO's ability to perform its maintenance in a safe manner. An initial audit will be required within 12 months after the day on which the AMO certificate is issued. Subsequent audits must be conducted at intervals set out in the maintenance policy manual (MPM) for the AMO. A system must be established to record audit findings, corrective actions and follow-up actions. These records must be retained for the greater of two audit cycles or two years. Other amendments relate to the need for communication of the audit findings to the person responsible for maintenance or to an appointed delegate. As well, the person responsible for maintenance must ensure that records relating to findings from the quality assurance program are distributed to the appropriate

auxquels devront répondre le SGS et la personne chargée de le gérer.

Le précédent article 573.03, *Personne responsable de la maintenance*, est remplacé par un nouvel article 573.03, *Fonctions du titulaire d'un certificat*, et le précédent article 573.04, *Attribution de fonctions de gestion*, par un nouvel article 573.04, *Responsable de la maintenance*. Le titulaire du certificat est tenu de nommer un responsable de la maintenance. Cette personne, au sein de l'OMA, doit avoir obtenu une note de 70% ou plus au cours d'un examen à livre ouvert qui démontre sa connaissance des dispositions du RAC et avoir les qualifications reliées à son expérience et précisées dans la norme 573 – *Organismes de maintenance agréés*. Les exigences relatives à l'expérience ne s'appliquent pas dans le cas où le certificat d'OMA ne comprend pas de spécialité dans la catégorie aéronef, avionique, instrument, moteur ou hélice si le gestionnaire supérieur responsable peut démontrer au ministre, au moyen d'une analyse de risques, qu'une expérience moindre convient à l'étendue des travaux effectués par l'OMA et n'aura pas d'incidence sur la sécurité aérienne ou la sécurité du public. Quant aux exigences propres à l'entrevue avec le ministre, aux dispositions portant sur les résultats de cette entrevue et aux dérogations en matière de connaissances requises accordées aux personnes qui étaient responsables de la maintenance le 1^{er} janvier 1997 ou qui sont titulaires d'une licence de TEA, elles sont identiques à celles qui s'appliquent aux personnes responsables du système de contrôle de la maintenance au sein des unités de formation au pilotage (voir ci-dessus).

Le titulaire du certificat doit veiller à ce qu'aucune personne ne soit nommée au poste de responsable de la maintenance ou continue d'occuper ce poste, si elle a un dossier de condamnation aux termes de l'article 7.3 de la Loi ou si elle a un dossier de condamnation pour deux infractions ou plus prévues à l'un des articles 571.10 et 571.11 qui ne découlent pas d'un seul événement.

Le responsable de la maintenance doit avoir les ressources financières et humaines nécessaires pour que le titulaire du certificat d'OMA respecte les exigences du présent règlement. Il doit déterminer, s'il y a lieu, quelles mesures correctives doivent être prises dans le cas d'une constatation découlant du programme d'assurance de la qualité ou du système de gestion de la sécurité. L'assignation de fonctions de gestion à une autre personne ne porte pas atteinte à la responsabilité du responsable de la maintenance.

Le titulaire du certificat doit s'assurer que la personne qui gère le système de gestion de la sécurité exerce les fonctions énoncées à l'article 573.32.

Les modifications à l'article 573.09, *Programme d'assurance de la qualité* et à la norme 573.09 qui s'y rattache exigent la mise en place et la tenue d'un programme d'assurance de la qualité composé de dispositions permettant l'échantillonnage des processus de maintenance afin d'évaluer la capacité de l'OMA à effectuer la maintenance d'une manière sécuritaire. Une vérification initiale devra être effectuée dans les 12 mois suivant la délivrance du certificat d'OMA. Par la suite, des vérifications ultérieures devront avoir lieu aux intervalles fixés dans le manuel de politique de maintenance (MPM) de l'OMA. Un système devra être mis sur pied pour consigner les constatations faites pendant les vérifications ainsi que les mesures correctives et les mesures de suivi. Ces dossiers devront être conservés pendant au moins deux cycles de vérification ou deux ans, selon la durée la plus élevée des deux. D'autres modifications ont trait à la nécessité de communiquer les constatations qui découlent d'une vérification à la

manager for corrective action and follow-up in accordance with the policies and procedures specified in the MPM.

A new Division II *Safety Management System* specifies that a safety management system required in respect of an applicant for, or a holder of, an AMO certificate authorizing the holder to perform maintenance on an aircraft operated under Subpart 705 *Airline Operations* must meet the requirements of Subpart 107 and section 573.31 and must be under the control of the person responsible for maintenance.

New section 573.31 *Components of the Safety Management System* provides that the SMS must include a safety management plan including:

- (a) a safety policy that the accountable executive has approved and communicated to all employees;
- (b) the roles and responsibilities of personnel assigned duties under the safety management system or the quality assurance program;
- (c) a policy for internal reporting of a hazard, an incident or an accident, including the conditions under which immunity from disciplinary action will be granted;
- (d) performance goals and a means of measuring attainment of those goals; and
- (e) a review of the SMS to determine its effectiveness.

The SMS must also incorporate

- (a) training requirements for the person responsible for maintenance and for personnel assigned duties under the safety management system;
- (b) procedures for reporting a hazard, an incident or an accident to the appropriate manager;
- (c) procedures for the collection of data relating to hazards, incidents and accidents;
- (d) procedures for analyzing data obtained under the above item and during the required audits and for taking corrective actions;
- (e) procedures for making progress reports to the accountable executive at intervals determined by the accountable executive and other reports as needed in urgent cases; and
- (f) an audit of the quality assurance program.

The components of the safety management system must be set out in the approved maintenance organization certificate holder's MPM.

The responsibilities of the person managing the SMS are set out in section 573.32 *Person Managing the Safety Management System*. These responsibilities are to

- (a) establish and maintain a reporting system to ensure the timely collection of information related to hazards, incidents and accidents that may adversely affect safety;
- (b) identify hazards and carry out risk management analyses of those hazards;

personne responsable de la maintenance ou à un délégué dûment nommé. De plus, la personne responsable de la maintenance doit veiller à ce que les dossiers concernant les constatations qui découlent du programme d'assurance de la qualité soient envoyés au gestionnaire compétent pour que des mesures correctives soient prises et que le suivi soit assuré, conformément aux lignes de conduite et aux marches à suivre précisées dans le MPM.

La nouvelle section II, *Système de gestion de la sécurité*, précise que le système de gestion de la sécurité qui est exigé de la part du demandeur ou du titulaire d'un certificat d'OMA autorisant ledit titulaire à effectuer des travaux de maintenance sur un aéronef exploité en vertu de la sous-partie 705, *Exploitation d'une entreprise de transport aérien*, doit répondre aux exigences de la sous-partie 107 et de l'article 573.31 et doit être contrôlé par le responsable de la maintenance.

Le nouvel article 573.31, *Éléments du système de gestion de la sécurité*, précise que le SGS doit prévoir un plan de gestion de la sécurité comprenant les éléments suivants :

- a) une politique en matière de sécurité que le gestionnaire supérieur responsable a approuvée et communiquée à tous les employés;
- b) les rôles et les responsabilités du personnel à qui des fonctions ont été assignées dans le cadre du système de gestion de la sécurité ou du programme d'assurance de la qualité;
- c) une politique qui permet de rendre compte à l'interne des dangers, des incidents et des accidents, laquelle prévoit les conditions selon lesquelles l'immunité à l'égard des mesures disciplinaires sera accordée;
- d) des objectifs de performance et des moyens pour évaluer dans quelle mesure les objectifs ont été atteints;
- e) un examen du SGS pour en déterminer l'efficacité.

Le SGS doit également préciser :

- a) les exigences en matière de formation du responsable de la maintenance et du personnel auquel des fonctions ont été attribuées dans le cadre du système de gestion de la sécurité;
- b) une marche à suivre visant la communication au gestionnaire compétent des dangers, des incidents et des accidents;
- c) une marche à suivre visant la collecte de données concernant les dangers, les incidents et les accidents;
- d) une marche à suivre visant l'analyse des données recueillies en vertu du point précédent et durant les vérifications effectuées ainsi qu'à la prise de mesures correctives;
- e) une marche à suivre visant la présentation de rapports d'étape au gestionnaire supérieur responsable à des intervalles déterminés par lui et, au besoin, d'autres rapports dans les cas urgents;
- f) une vérification du programme d'assurance de la qualité.

Les éléments du système de gestion de la sécurité doivent figurer dans le manuel de politique de maintenance (MPM) du titulaire du certificat d'organisme de maintenance agréé.

Les responsabilités de la personne nommée pour diriger le SGS se trouvent à l'article 573.32, *Gestionnaire du système de gestion de la sécurité*. Ces responsabilités sont les suivantes :

- a) établir et maintenir un système de compte rendu pour assurer la collecte en temps opportun de renseignements liés aux dangers, aux incidents et aux accidents qui peuvent avoir un effet néfaste sur la sécurité;
- b) déceler les dangers et en faire une analyse de la gestion des risques;

- (c) investigate, analyze and identify the cause or probable cause of all hazards, incidents and accidents identified under the SMS;
- (d) establish and maintain a safety data system to monitor and analyze trends in hazards, incidents and accidents;
- (e) monitor and evaluate the results of corrective actions with respect to hazards, incidents and accidents;
- (f) monitor the concerns of the civil aviation industry in respect of safety and their perceived effect on the AMO;
- (g) determine the adequacy of the training required for the person responsible for maintenance and for personnel assigned duties under the safety management system, and
- (h) report to the person responsible for maintenance, or their delegate, the hazards, incidents and accidents identified under the SMS or as a result of an audit of the quality assurance program.

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 aircraft operated commercially in aerial work or air transport operations. Subpart 700 (*General*) contains regulations applied to commercial aircraft operations in general, while Subparts 701 *Foreign Air Operations*, 702 *Aerial Work*, 703 *Air Taxi Operations*, 704 *Commuter Operations*, and 705 *Airline Operations* 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 706 *Aircraft Maintenance Requirements for Air Operators* contains provisions which establish aircraft maintenance practices and procedures to be followed by all commercial air operators holding an air operator certificate under Part VII. These provisions apply in addition to those which are established under Part V *Airworthiness* and are applicable to all Canadian aircraft.

Changes throughout Part VII introduce the concepts of the accountable executive and safety management systems to air operators.

New section 700.09 *Duties of Certificate Holder* requires the holder of an air operator certificate under Subpart 702, Subpart 703, Subpart 704 or Subpart 705 to appoint an operations manager and, where the holder of the air operator certificate does not also hold an AMO certificate, a maintenance manager. The operations manager and the maintenance manager must meet the requirements of the relevant sections of the *Commercial Air Services Standards*. Both the operations manager and the maintenance manager must be provided with the financial and human resources necessary to ensure that the holder of the air operator certificate meets the requirements of these Regulations. The maintenance manager must be the person responsible for the maintenance control system whom the air operator is required to appoint in accordance with Subpart 706. Also, the certificate holder must authorize the maintenance manager to remove aircraft from operation where the removal is justified because of non-compliance with the Regulations or because of a risk to

- c) examiner, analyser et identifier la cause réelle ou probable des dangers, des incidents et des accidents relevés dans le cadre du SGS;
- d) établir et maintenir un système de données sur la sécurité pour surveiller et analyser les tendances concernant les dangers, les incidents et les accidents;
- e) surveiller et évaluer les résultats des mesures correctives visant les dangers, les incidents et les accidents;
- f) surveiller les préoccupations de l'industrie de l'aviation civile en matière de sécurité et leur effet perçu sur l'OMA;
- g) déterminer la pertinence de la formation obligatoire destinée au responsable de la maintenance ainsi qu'au personnel qui s'est vu assigner des fonctions dans le cadre du système de gestion de la sécurité;
- h) signaler au responsable de la maintenance ou à son représentant les dangers, les incidents et les accidents identifiés dans le cadre du SGS ou à la suite d'une vérification du programme d'assurance de la qualité.

Partie VII *Services aériens commerciaux*

La partie VII (*Services aériens commerciaux*) du *Règlement de l'aviation canadien* englobe les règles d'utilisation et de vol qui s'appliquent spécifiquement aux aéronefs utilisés sur une base commerciale dans des opérations de travail aérien ou de transport aérien. La sous-partie 700 (*Généralités*) renferme la réglementation qui s'applique à l'utilisation commerciale d'aéronefs en général, tandis que les sous-parties 701 (*Opérations aériennes étrangères*), 702 (*Opérations de travail aérien*), 703 (*Exploitation d'un taxi aérien*), 704 (*Exploitation d'un service aérien de navette*) et 705 (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*) s'appliquent de façon individuelle à des types précis d'utilisation commerciale ou à des aéronefs différenciés selon leur catégorie de masse, leur nombre de moteurs, leur nombre de sièges passagers et leur type de motorisation. Quant à la sous-partie 706, *Exigences de maintenance des aéronefs pour les exploitants aériens*, elle contient les dispositions qui fixent les pratiques et les procédures de maintenance des aéronefs que doivent suivre tous les exploitants aériens commerciaux possédant un certificat d'exploitation aérienne qui leur a été délivré en vertu de la partie VII. Ces dispositions s'appliquent en plus de celles fixées par la partie V, *Navigabilité*, et qui sont applicables à tous les aéronefs canadiens.

Les modifications tout au long de la partie VII introduisent auprès des exploitants aériens les concepts de gestionnaire supérieur responsable et de systèmes de gestion de la sécurité.

Le nouvel article 700.09, *Fonctions du titulaire d'un certificat*, exige que le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu des sous-parties 702, 703, 704 ou 705 nomme un gestionnaire des opérations et, si le titulaire du certificat d'exploitation aérienne ne possède pas également un certificat d'OMA, qu'il nomme un gestionnaire de la maintenance. Le gestionnaire des opérations et le gestionnaire de la maintenance doivent répondre aux exigences des articles pertinents des *Normes de service aérien commercial*. Tant le gestionnaire des opérations que le gestionnaire de la maintenance doivent disposer des ressources financières et humaines nécessaires pour garantir que le titulaire du certificat d'exploitation aérienne respecte les exigences du présent règlement. Le gestionnaire de la maintenance doit être la personne responsable du système de contrôle de la maintenance que l'exploitant aérien est tenu de nommer en vertu de la sous-partie 706. De plus, le titulaire du certificat doit autoriser le gestionnaire de la maintenance à retirer un aéronef du service si ce

aviation safety or the safety of the public. The holder of an air operator certificate issued under section 705.07 must ensure that the operations manager performs the duties referred to in subsections 705.03(1) and (2). If the air operator holds both an air operator certificate under section 705.07 and an AMO certificate under section 573.02, he or she must ensure that the person responsible for maintenance performs the duties related to findings resulting from a quality assurance program as outlined in the new section 705.04 *Holder of More Than One Certificate*.

A certificate holder in the case of the above four subparts must ensure that corrective actions are taken in respect of any findings from a quality assurance program established in accordance with Subpart 706. In addition, a certificate holder under Subpart 705 must ensure that corrective actions are taken in respect of any findings from a safety management system. The certificate holder will be required to conduct reviews of the SMS to determine its effectiveness.

Subpart 705 *Airline Operations*

Further provisions for the operations manager are contained in Subpart 705. Also, a new Division X – *Safety Management System* in Subpart 705 sets forth the requirement to establish, maintain and adhere to a safety management system and the criteria which that SMS and the person managing it must satisfy.

Under section 705.03 *Operations Manager*, the operations manager will be required to manage the activities of the air operator in accordance with the company operations manual established under section 705.134 *Requirements Relating to Company Operations Manual*. Subject to the provisions of new section 705.04 *Holder of More Than One Certificate* (see below), where a finding from a safety management system or from a quality assurance program is reported, the operations manager must determine what, if any, corrective actions are required; direct the carrying out of the actions; and keep a record of any determination and the reason for it. The operations manager may assign the management functions for the safety management system or for specific duties to another person if the assignment and the scope of the assigned functions are described in the air operator's company operations manual. The operations manager must communicate each decision regarding a corrective action to any person assigned management functions for the safety management system or for specific duties. The responsibility of the operations manager is not affected by the assignment to another person of management functions. Finally, the operations manager must notify the accountable executive of any systemic deficiency and of the corrective action taken.

New section 705.04 *Holder of More Than One Certificate* provides that if the holder of an air operator certificate issued under section 705.07 also holds an AMO certificate issued under section 573.02, the person responsible for maintenance shall, where a

retrait est justifié à cause d'un non-respect du règlement ou à cause d'un risque au niveau de la sécurité aérienne ou de la sécurité du public. Le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de l'article 705.07 doit veiller à ce que le gestionnaire des opérations s'acquitte des fonctions indiquées aux paragraphes 705.03(1) et (2). Si l'exploitant aérien détient à la fois un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de l'article 705.07 et un certificat d'OMA délivré en vertu de l'article 573.02, il doit veiller à ce que la personne responsable de la maintenance s'acquitte des fonctions reliées aux constats faits dans le cadre d'un programme d'assurance de la qualité, comme le prévoit le nouvel article 705.04, *Titulaire de plus d'un certificat*.

Dans le cas des quatre sous-parties indiquées ci-dessus, le titulaire du certificat doit veiller à ce que des mesures correctives soient prises à la suite de toute constatation faite dans le cadre d'un programme d'assurance de la qualité mis sur pied en vertu de la sous-partie 706. De plus, le titulaire du certificat soumis aux exigences de la sous-partie 705 doit veiller à ce que des mesures correctives soient prises à la suite de toute constatation faite dans le cadre d'un système de gestion de la sécurité. Le titulaire du certificat sera tenu d'effectuer des examens du SGS pour en mesurer l'efficacité.

Sous-partie 705 *Exploitation d'une entreprise de transport aérien*

D'autres dispositions relatives au gestionnaire des opérations se trouvent à la sous-partie 705. De plus, la nouvelle section X de la sous-partie 705 – *Système de gestion de la sécurité*, rend obligatoire de mettre sur pied, de tenir et de se conformer au système de gestion de la sécurité; cette section précise également les critères que le SGS et la personne chargée de sa gestion doivent respecter.

En vertu de l'article 705.03, *Gestionnaire des opérations*, il incombe au gestionnaire des opérations de diriger les activités de l'exploitant aérien conformément au manuel d'exploitation de la compagnie mis en place aux termes de l'article 705.134, *Exigences relatives au manuel d'exploitation de la compagnie*. Sous réserve des dispositions énoncées dans le nouvel article 705.04 (voir ci-dessous), *Titulaire de plus d'un certificat*, en cas de constatation découlant d'un système de gestion de la sécurité ou d'un programme d'assurance de la qualité, le gestionnaire des opérations doit déterminer si des mesures correctives s'imposent et, dans l'affirmative, lesquelles; puis il doit ordonner la prise des mesures en question et conserver un dossier quant à l'établissement et à la raison de ces mesures. Le gestionnaire des opérations peut assigner des fonctions de gestion du système de gestion de la sécurité ou d'autres fonctions particulières à une autre personne, à condition que l'assignation ainsi que la portée des fonctions assignées soient décrites dans le manuel d'exploitation de la compagnie de l'exploitant aérien. Le gestionnaire des opérations doit communiquer chaque décision concernant des mesures correctives à toute personne à qui ont été assignées des fonctions de gestion dans le cadre du système de gestion de la sécurité ou des fonctions particulières. L'assignation de fonctions de gestion à une autre personne ne porte pas atteinte à la responsabilité du gestionnaire des opérations. Enfin, le gestionnaire des opérations doit aviser le gestionnaire supérieur responsable de tout manquement d'ordre systémique et de toute mesure corrective qui a été prise.

En vertu du nouvel article 705.04, *Titulaire de plus d'un certificat*, si le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de l'article 705.07 détient également un certificat d'OMA délivré en vertu de l'article 573.02, la personne

finding resulting from a quality assurance program is reported to them:

- (a) determine what, if any, corrective actions are required and carry out those actions;
- (b) keep a record of any determination made and the reason for it;
- (c) communicate any determination regarding a corrective action to any person to whom management functions have been assigned under section 573.04; and
- (d) notify the accountable executive of any systemic deficiency and of the corrective action taken.

In section 705.07 *Issuance or Amendment of Air Operator Certificate*, a requirement for a safety management system replaces the previously existing requirement for a flight safety program to be in place for an applicant for an air operator certificate to demonstrate to the Minister that he or she meets the requirements for the certificate to be issued or amended. In the same section, a requirement is added that the applicant must also demonstrate to the Minister that there is an air operator emergency response plan that has the components set out in the *Commercial Air Service Standards* in place for the applicant to satisfy the requirements for the certificate to be issued or amended.

A new Division X – *Safety Management System* in Subpart 705 introduces the requirement for an applicant for or holder of an air operator certificate to establish, maintain and adhere to a safety management system that meets the requirements of Subpart 107 and new section 705.152 *Components of the Safety Management System*. This safety management system must be under the management of the operations manager. It must cover the maintenance control activities performed under Subpart 706. The new division will include sections related to the components of the safety management system, the responsibilities of the person managing the safety management system and provisions for a holder of more than one certificate.

The components of the safety management system in new section 705.152 are the same as those contained in section 573.31 *Components of the Safety Management System* as detailed earlier in this Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) in the discussion of the provisions for Part V. Similarly, the responsibilities of the person appointed to manage the safety management system in an operation under Subpart 705 as set forth in section 705.153 *Person Managing the Safety Management System* are the same as those of the person appointed to manage the SMS under section 573.32 as discussed earlier.

Another new section, 705.154 *Holder of More Than One Certificate*, included in Subpart 705 provides that, where the certificate holder has both an air operator certificate issued under section 705.07 and an approved AMO issued under section 573.02, the air operator shall adhere to the requirements of the safety management system referred to in section 573.30 when performing maintenance control activities under Subpart 706.

responsable de la maintenance doit, si une constatation faite dans le cadre d'un programme d'assurance de la qualité lui est signalé :

- a) décider, le cas échéant, des mesures correctives requises et les appliquer;
- b) tenir un dossier de tout établissement d'une mesure corrective et de la raison sous-jacente;
- c) communiquer l'établissement de toute mesure corrective à toute personne qui s'est vu assigner des fonctions de gestion en vertu de l'article 573.04;
- d) aviser le gestionnaire supérieur responsable de tout manquement d'ordre systémique et de la mesure corrective prise.

Dans l'article 705.07, *Délivrance ou modification du certificat d'exploitation aérienne*, l'exigence relative à la présence d'un programme de sécurité aérienne remplace l'exigence précédente portant sur la présence d'un système de gestion de la sécurité afin que le demandeur d'un certificat d'exploitation aérienne puisse démontrer au ministre qu'il répond aux exigences de délivrance ou de modification du certificat d'exploitation aérienne. Dans le même article, une exigence est ajoutée, laquelle précise que le demandeur doit également démontrer au ministre que l'exploitant aérien possède un plan d'intervention d'urgence comprenant les éléments énoncés dans les *Normes de service aérien commercial* s'il veut prouver qu'il répond aux exigences de délivrance ou de modification du certificat.

Dans la sous-partie 705, la nouvelle section X, *Système de gestion de la sécurité*, oblige le demandeur ou le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne, à mettre sur pied, à tenir et se conformer à un système de gestion de la sécurité qui répond aux exigences de la sous-partie 107 et du nouvel article 705.152, *Éléments du système de gestion de la sécurité*. Ce système de gestion de la sécurité doit être géré par le gestionnaire des opérations. Il doit englober les activités de contrôle de la maintenance réalisées en vertu de la sous-partie 706. Cette nouvelle section comprend les articles dans lesquels se trouvent les éléments du système de gestion de la sécurité, les responsabilités de la personne nommée pour diriger le système de gestion de la sécurité ainsi que des dispositions applicables au titulaire de plus d'un certificat.

Les éléments du système de gestion de la sécurité du nouvel article 705.152 sont identiques à ceux qui se trouvent dans l'article 573.31, *Éléments du système de gestion de la sécurité*, lesquels sont détaillés plus haut dans le présent Résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR), dans la discussion consacrée aux dispositions de la partie V. De la même façon, dans le cadre d'opérations régies par la sous-partie 705, les responsabilités de la personne nommée pour gérer le système de gestion de la sécurité qui sont énumérées dans l'article 705.153, *Gestionnaire du système de gestion de la sécurité*, sont identiques à celles de la personne nommée pour gérer le SGS aux termes de l'article 573.32, tel que discuté plus haut.

Un autre nouvel article inclus à la sous-partie 705, à savoir l'article 705.154, *Titulaire de plus d'un certificat*, énonce que, dans le cas où le titulaire du certificat détient à la fois un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de l'article 705.07 et un certificat d'OMA délivré en vertu de l'article 573.02, l'exploitant aérien doit respecter les exigences relatives au système de gestion de la sécurité dont il est question à l'article 573.30 quand il procède à des activités de contrôle de la maintenance en vertu de la sous-partie 706.

Subpart 706 Aircraft Maintenance Requirements for Air Operators

In Subpart 706, section 706.03 *Duties of Certificate Holder* (previously titled *Person Responsible for Maintenance Control System*) is amended to include a requirement for the certificate holder to appoint a person responsible for the maintenance control system and to ensure that the person responsible for the maintenance control system performs the auditing duties in respect of the quality assurance program as given in section 706.07 *Quality Assurance Program*.

Previously existing section 706.07 *Evaluation Program* is replaced by section 706.07 *Quality Assurance Program*. The provisions of the previously existing section with its accompanying standard are replaced by provisions consistent with those which address requirements for quality assurance programs in Part V. In general, the provisions in the replacement sections differ in detail rather than in substance from those in the previously existing section and its accompanying standard. A new section 706.15 *Safety Management System* contains provisions specific to the SMS required of air operators under Subpart 705.

The amendments to section 706.07 provide that the air operator must establish and maintain a quality assurance program that is under the sole control of the person responsible for the maintenance control system who has been appointed by the certificate holder and that meets the requirements of the *Commercial Air Services Standards*. The person responsible for the maintenance control system must distribute the records relating to the findings resulting from the quality assurance program are distributed to the appropriate manager for corrective action and follow-up in accordance with the policies and procedures specified in the MCM. They must establish an audit system in respect of the quality assurance program that includes the following:

- (a) an initial audit within 12 months after the day on which the air operator certificate is issued;
- (b) subsequent audits at intervals established in the MCM;
- (c) a record of each occurrence of compliance or non-compliance with the MCM found during an audit;
- (d) checklists of all activities controlled by the MCM and the maintenance schedules;
- (e) procedures for ensuring that each finding from an audit is communicated to them and to any additional person to whom management functions have been assigned;
- (f) follow-up procedures for ensuring that corrective actions are effective; and
- (g) a system for recording findings from audits, corrective actions and follow-ups.

The records of findings, corrective actions and follow-ups must be kept for the greater of two audit cycles or two years.

As in new section 573.09 *Quality Assurance Program* in Part V, section 706.07 provides that duties related to the quality assurance program that involve specific tasks or activities within the certificate holder's activities must be fulfilled by persons who

Sous-partie 706 Exigences de maintenance des aéronefs pour les exploitants aériens

À la sous-partie 706, l'article 706.03, *Fonctions du titulaire d'un certificat* (intitulé auparavant *Responsable du système de contrôle de la maintenance*), est modifié afin d'inclure une exigence voulant que le titulaire de certificat nomme une personne responsable du système de contrôle de la maintenance et veille à ce que la personne responsable du système de contrôle de la maintenance se charge des tâches de vérification se rapportant au programme d'assurance de la qualité et figurant à l'article 706.07, *Programme d'assurance de la qualité*.

Le précédent article 706.07, *Programme d'évaluation*, est remplacé par l'article 706.07, *Programme d'assurance de la qualité*. Les dispositions de l'article précédent ainsi que de la norme qui s'y rattache sont remplacées par des dispositions cohérentes avec celles qui portent sur les exigences des programmes d'assurance de la qualité à la partie V. En règle générale, les dispositions des nouveaux articles diffèrent plutôt dans la forme que dans le fond par rapport aux dispositions qui figuraient auparavant dans l'article précédent et dans la norme connexe. Le nouvel article 706.15, *Système de gestion de la sécurité*, renferme des dispositions propres au SGS que les exploitants aériens sont tenus de posséder en vertu de la sous-partie 705.

À la suite des modifications à l'article 706.07, l'exploitant aérien doit mettre en place et tenir un programme d'assurance de la qualité placé sous l'unique contrôle du responsable du système de contrôle de la maintenance nommé par le titulaire du certificat et respectant les exigences des *Normes de service aérien commercial*. Le responsable du système de contrôle de la maintenance doit envoyer les dossiers concernant les constats découlant du programme d'assurance de la qualité au gestionnaire compétent pour que les mesures correctives soient prises et que le suivi soit assuré conformément aux politiques et procédures précisées dans le MCM et doit mettre en place un système de vérification relatif au programme d'assurance de la qualité incluant les éléments suivants :

- a) une vérification initiale dans les 12 mois suivant le jour de délivrance du certificat d'exploitation aérienne;
- b) des vérifications ultérieures à des intervalles fixés dans le manuel de contrôle de la maintenance (MCM);
- c) une inscription de chaque cas de conformité ou de non-conformité avec le MCM qui est relevé au cours d'une vérification;
- d) des listes de contrôle de toutes les activités régies par le MCM ainsi que les calendriers de maintenance;
- e) une marche à suivre pour que toute constatation faite au cours d'une vérification lui soit communiquée ainsi qu'à toute autre personne qui s'est vu assigner des fonctions de gestion;
- f) des modalités de suivi pour faire en sorte que les mesures correctives soient efficaces;
- g) un système de consignation des constatations faites pendant les vérifications, des mesures correctives et des suivis.

Les dossiers des constatations faites pendant les vérifications, des mesures correctives et des suivis doivent être conservés pendant deux cycles de vérifications ou deux ans, selon la durée la plus élevée des deux.

Tout comme dans le nouvel article 573.09, *Programme d'assurance de la qualité*, de la partie V, l'article 706.07 énonce que les fonctions reliées au programme d'assurance de la qualité qui visent des tâches ou des activités particulières accomplies dans le

are not responsible for carrying out those tasks or functions. As noted above, the changes to 706.07 do not represent changes in substance from existing section 706.07 and its accompanying standard.

New section 706.15 *Safety Management System* specifies that the holder of an air operator certificate issued under 705.07 shall adhere to the SMS referred to in Subpart 705 with respect to all maintenance control activities carried out under this subpart.

Additional details of the new provisions are set forth in the regulations accompanying this RIAS.

Alternatives

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations* represent a significant change in regulatory approach for Transport Canada's Civil Aviation program. They build upon the work of leading safety experts and international bodies such as ICAO which have been advocating that greater attention be paid to managing safety at the organizational level. Also, they acknowledge that achieving the department's mission of developing and administering policies, regulations and programs for a safe, efficient and environmentally responsible transportation system is a shared responsibility between the regulator and the regulatees. These changing roles and consequential shifting responsibilities have necessitated an overhaul and modernizing of the legislative and regulatory framework. The consequences of not acknowledging the need for addressing these changing roles and responsibilities would leave Canadian civil aviation facing an increased risk of incidents and accidents intrinsic in today's environment of rapid technological changes and increased globalization without appropriate regulatory support to alleviate the risk. There is no alternative to regulatory action which will accomplish the necessary changes.

Strategic Environmental Assessment

A preliminary scan of this initiative has been done in accordance with the criteria of *Transport Canada's Strategic Environmental Assessment Policy Statement – March 2001*. It is concluded from the preliminary scan 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 the Department of Transport applies risk management concepts. Where there are risk implications the analysis of these amendments has led to the conclusion that the imputed risk is acceptable in light of the expected benefits.

cadre des activités du titulaire du certificat, doivent être accomplies par des personnes qui ne sont pas responsables de l'exécution de ces tâches ou fonctions. Tel que mentionné ci-dessus, les modifications à l'article 706.07 ne sont pas des modifications de fond par rapport aux dispositions actuelles de l'article 706.07 et de la norme connexe.

Le nouvel article 706.15, *Système de gestion de la sécurité*, précise que le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de l'article 705.07 est tenu de se conformer au SGS dont il est question à la sous-partie 705 quand il procède à toute activité de contrôle de la maintenance en vertu de cette sous-partie.

Des détails supplémentaires portant sur les nouvelles dispositions figurent dans la réglementation qui accompagne le présent RÉIR.

Solutions envisagées

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien* représente une modification importante de l'approche réglementaire adoptée dans le programme de l'aviation civile de Transports Canada. Ce règlement se fonde sur le travail effectué par des experts en matière de sécurité et des instances internationales de premier plan, comme l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), lesquels font valoir que la gestion de la sécurité devrait faire l'objet d'une plus grande attention au niveau des organismes. De plus, ce règlement reconnaît que la mission que s'est fixée le ministère, à savoir établir et administrer des politiques, règlements et programmes pour assurer un réseau de transport sûr, efficace et respectueux de l'environnement, est une responsabilité partagée entre l'instance de réglementation et les personnes réglementées. Ces nouveaux rôles ainsi que le transfert de responsabilités qui en découle ont nécessité un remaniement et une modernisation du cadre législatif et réglementaire. Le fait de ne pas reconnaître la nécessité de tenir compte de l'évolution actuelle de ces rôles et responsabilités aurait eu pour conséquence de laisser l'aviation civile canadienne exposée à des risques accrus d'incidents et accidents intrinsèques à l'environnement actuel fait de changements technologiques rapides et d'une mondialisation sans cesse croissante, sans aucune aide réglementaire pertinente pour atténuer ces risques. Il n'existe aucune solution autre que réglementaire pour apporter les modifications nécessaires.

Évaluation environnementale stratégique

Un premier examen sommaire de cette initiative a été effectué conformément aux critères de l'*Énoncé de politique sur l'évaluation environnementale stratégique de Transports Canada de mars 2001*. Ce premier examen a permis de conclure qu'une analyse détaillée n'était pas nécessaire. Il est en effet peu probable que d'autres évaluations ou études sur les effets environnementaux de la présente initiative en arrivent à des conclusions différentes.

Avantages et coûts

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

Accountable Executive

The new requirement for an accountable executive to be designated and to acknowledge, in writing, his or her acceptance of the responsibilities of this position is unlikely to impose any immediate costs upon the aviation industry.

The concept of the accountable executive is intended to support the creation and nurturing of a safety culture within an organization by emphasizing the responsibility of a senior manager for such a culture and its results. The dissemination of the concept throughout civil aviation is one of the foundations of the implementation of safety management systems in aviation industry organizations and, thereby, will be a major contributor to the maintenance and enhancement of civil aviation safety.

Since there will need to be no establishment of any new position for the accountable executive but rather the acknowledgement in writing of responsibilities congruent with existing senior positions, there will be no additional cost to the industry or to the Canadian economy from the introduction of the accountable executive concept. The benefits in terms of supported and increased aviation safety are unquantifiable but are expected to be positive.

The addition of "accountable executive" to the definition of "principal" in section 103.12 *Definition of "Principal"* is expected to have a neutral benefit-cost impact. The discretion which the Minister has with respect to principals is rarely exercised and only under conditions where there are clear implications for aviation safety.

Safety Management Systems

Because of the range in size and complexity of the organizations to which the introduction of safety management systems will apply, an average or mid point cost estimate is unlikely to represent any existing organization's costs. Also, many of these organizations have already instituted some or all components which are closely similar to those which will be required under these amendments. Therefore, cost estimates have not been attempted for the implementation of safety management systems. However, the experience of Air Transat, as presented at the 2004 Canadian Aviation Safety Seminar by Captain Michael R. Dilollo, Director of Flight Safety at Air Transat, where a safety management system was voluntarily initiated in 2002, demonstrates that the benefits from such a system are likely to outweigh the costs for the organization over time.

The amendments to Part V and Part VII deal with specific provisions which differ in detail rather than in essentials from many procedures already in place in well-managed organizations. Some costs are likely to be incurred in individual organizations by setting up new systems. However, individual organizations can expect to benefit from the reduced occurrence of incidents and accidents along with the costs which such events generate.

Gestionnaire supérieur responsable

La nouvelle exigence voulant qu'un gestionnaire supérieur responsable soit désigné et que celui-ci reconnaisse par écrit qu'il accepte les responsabilités de ce poste, ne devrait se traduire par aucun coût supplémentaire tangible pour le milieu de l'aviation.

Le concept du gestionnaire supérieur responsable devrait aider à la création et au maintien d'une culture de sécurité au sein d'un organisme, et ce, grâce à l'accent mis sur les responsabilités d'un haut gestionnaire en ce qui a trait à une telle culture et à ses résultats. La dissémination de ce concept dans toute l'aviation civile est l'un des fondements de la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité dans les organismes du milieu de l'aviation et constituera, par conséquent, un élément contributif majeur au maintien et à l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile.

Comme aucun nouveau poste n'aura à être créé pour le gestionnaire supérieur responsable, mais qu'il suffira d'une acceptation par écrit des responsabilités à l'intérieur des postes actuels de hauts gestionnaires, l'introduction du concept du gestionnaire supérieur responsable n'entraînera aucun coût additionnel pour l'industrie ou pour l'économie canadienne. Si les avantages au niveau du soutien et de l'augmentation de la sécurité aérienne sont impossibles à quantifier, on s'attend tout de même à ce qu'ils soient positifs.

L'ajout du « gestionnaire supérieur responsable » à la définition de « dirigeant » à l'article 103.12, *Définition de « dirigeant »*, devrait avoir un impact neutre au niveau des avantages par rapport aux coûts. Le ministre utilise rarement son pouvoir discrétionnaire visant les dirigeants, et il le fait uniquement dans des conditions qui ont des conséquences manifestes sur la sécurité aérienne.

Systèmes de gestion de la sécurité

Compte tenu de la grande variété de taille et de complexité que présentent les organismes qui vont être concernés par l'introduction de systèmes de gestion de la sécurité, une estimation moyenne ou médiane des coûts ne saurait représenter les coûts d'un organisme actuel. De plus, plusieurs de ces organismes ont déjà instauré, en tout ou en partie, des composantes qui ressemblent de très près à celles qui seront exigées en vertu des présentes modifications. Par conséquent, aucune tentative visant à estimer les coûts de mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité n'a été faite. Toutefois, l'expérience d'Air Transat, telle qu'elle a été présentée lors du Séminaire sur la sécurité aérienne au Canada de 2004 par le commandant Michael R. Dilollo, directeur de la sécurité des vols chez Air Transat, compagnie au sein de laquelle un système de gestion de la sécurité a été mis en place volontairement en 2002, démontre qu'il y a tout lieu de croire qu'avec le temps, les avantages d'un tel système vont surpasser les coûts devant être assumés par les organismes.

Les modifications aux parties V et VII portent sur des dispositions précises qui diffèrent plutôt sur la forme que sur le fond pour ce qui est de nombreuses procédures déjà en place dans des organismes bien gérés. Il est probable que la mise sur pied de ces nouveaux systèmes va entraîner des coûts au niveau des organismes pris individuellement. Toutefois, ces mêmes organismes peuvent s'attendre à tirer avantage du nombre réduit d'incidents et d'accidents et, par le fait, de la réduction des coûts inhérente à la diminution de tels événements.

The overall improvement of aviation safety resulting from the interaction of many organizations where there is an SMS will generate benefits for aviation safety and the safety of the public as a whole. The prevention of one accident can preserve an aircraft valued at several million dollars as well as protecting passengers and crew from injury. The magnitude of possible benefits associated with prevention or reduction in likelihood of less catastrophic events can be evaluated using the cost of incidents such as an in-flight shutdown of an engine which has been estimated to cost over \$700,000 Canadian². There were 104 incidents of engine failure or shut down as a precautionary measure involving Canadian-registered aircraft reported to the Transportation Safety Board of Canada in 2003. Other potentially costly incidents include flight cancellations (over \$70,000 Canadian per event), or one-hour flight delays (over \$14,000 Canadian per event). Prevention of such events or reduction in the likelihood of their occurrence would benefit the organizations concerned and the industry as a whole by generating substantial savings. The introduction of an SMS requirement into the aviation environment is expected to have a positive net benefit-cost impact.

Summary of Benefit-Cost Analysis

The cumulative impact of the introduction of the concepts of accountable executive and safety management systems into the CARs and, thus, into the operating environment of Canadian civil aviation is expected to produce a beneficial consequence for aviation safety and the safety of the public as a whole. This positive result is anticipated to outweigh any costs associated with their introduction. Therefore, the net benefit-cost impact will be positive and will justify these amendments.

Consultation

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, IV, V and VII)* were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 5, 2005. Twelve comments were received. The complete text of those comments and individual responses to each point raised in each comment can be found in the *Disposition of Comments* which can be obtained upon request from the contact indicated at the end of this RIAS. In general, the comments appeared to reflect confusion regarding the respective roles of the certificate holder and the accountable executive. Revisions to the amendment have been made to clarify the intent that the certificate holder remains responsible for ensuring compliance with the CARs while the accountable executive acts on behalf of the certificate holder. The remaining issues raised and the responses to them are summarized below.

² These costs are based on 1996 estimates by the Boeing Aircraft Corporation of \$500,000 U.S. for the in-flight shutdown of an engine, \$50,000 U.S. for a flight cancellation and \$10,000 U.S. per hour for a flight delay.

L'amélioration générale de la sécurité aérienne résultant de l'interaction entre plusieurs organismes ayant un SGS va se traduire par des avantages tant au niveau de la sécurité aérienne qu'au niveau de la sécurité du public en général. Le fait d'empêcher un accident, peut permettre de sauvegarder un avion valant plusieurs millions de dollars tout en évitant des blessures aux passagers et à l'équipage. Il est possible d'évaluer l'importance des avantages associés au fait d'éviter des événements moins catastrophiques ou d'en réduire la probabilité, en se servant des coûts d'un incident comme un arrêt moteur en vol, lesquels ont été estimés à plus de 700 000 dollars canadiens². En 2003, 104 incidents faisant état d'une panne moteur ou d'un arrêt moteur par mesure de précaution à bord d'aéronefs immatriculés au Canada ont été signalés au Bureau de la sécurité des transports du Canada. Parmi d'autres incidents potentiellement onéreux, on peut citer une annulation de vol (plus de 70 000 dollars canadiens à chaque fois) ou un vol retardé d'une heure (plus de 14 000 dollars canadiens à chaque fois). La prévention de tels événements ou la réduction de la probabilité qu'ils surviennent vont profiter aux organismes concernés et à l'industrie dans son ensemble, car de substantielles économies vont en résulter. L'introduction d'une exigence rendant obligatoire la présence d'un SGS dans le milieu de l'aviation devrait avoir un impact net positif en matière d'avantages par rapport aux coûts.

Résumé de l'analyse des avantages par rapport aux coûts

L'introduction des concepts de « gestionnaire supérieur responsable » et de « systèmes de gestion de la sécurité » dans le RAC et, par voie de conséquence, dans le milieu opérationnel de l'aviation civile canadienne, devrait avoir des conséquences bénéfiques, tant au niveau de la sécurité aérienne qu'au niveau de la sécurité du public dans son ensemble. On s'attend à ce que ces résultats positifs l'emportent sur les coûts inhérents à l'introduction de tels concepts. En conclusion, l'impact net en matière d'avantages par rapport aux coûts sera positif et justifiera ces modifications.

Consultations

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, IV, V et VII)* a fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 5 mars 2005. Douze commentaires ont été reçus. Le texte complet de ces commentaires et des réponses individuelles à chaque point soulevé dans chaque commentaire se trouvent dans le document *Suivi des commentaires* que l'on peut obtenir sur demande en communiquant avec la personne-ressource indiquée à la fin du présent RÉIR. En règle générale, les commentaires semblent refléter une certaine confusion quant aux rôles respectifs du titulaire du certificat et du gestionnaire supérieur responsable. Certaines révisions ont été apportées à la modification de manière à clarifier l'idée que le titulaire du certificat demeure responsable pour assurer la conformité au RAC alors que le gestionnaire supérieur responsable agit au nom du titulaire du certificat. Les autres questions soulevées et les réponses à ces questions sont résumées dans le tableau ci-dessous.

² Ces coûts se basent sur des estimations faites en 1996 par Boeing Aircraft Corporation, à savoir, en dollars américains : 500 000 \$ pour un arrêt moteur en vol, 50 000 \$ pour une annulation de vol et 10 000 \$ par heure de retard d'un vol.

	Summary of Issue	Summary of Response	Résumé de la question	Résumé de la réponse
1	The requirement for a single versus multiple Accountable Executives when multiple certificates are held.	The intention is to have a single Accountable Executive in all cases. Revisions to these regulations have been made to require entities that hold more than one certificate to appoint a single Accountable Executive with responsibility for all the certificates held. (See section 106.04 <i>More Than One Certificate</i> .)	1 L'exigence relative à un seul gestionnaire supérieur responsable par rapport à plusieurs gestionnaires supérieurs responsables lorsqu'une personne est titulaire de plusieurs certificats.	L'idée est d'avoir un seul gestionnaire supérieur responsable dans tous les cas. La révision apportée à cette réglementation exige que les groupes titulaires de plus d'un certificat nomment un seul gestionnaire supérieur responsable ayant la responsabilité de tous les certificats détenus (veuillez vous référer à l'article 106.04 <i>Pluralité de certificats</i>).
2	The need for a single versus multiple Safety Management Systems when multiple certificates are held. Specific comments were made with respect to the control of SMS through multiple manuals versus a single manual when multiple certificates are held and the possibility of introducing a separate certificate for the SMS itself.	<p>In principle, it is certainly intended that the SMS be comprehensive and system wide. However, modern air operators are not monolithic organizations. They typically consist of at least two separate units (an Air Operator and an Approved Maintenance Organization). In recognition of this, the CARs are modular and are based on the principle that each certificate must be self contained and individually controlled, under the leadership of a single qualified manager, reporting to the Accountable Executive. If this modular flexibility is to be retained, it is not possible to apply SMS requirements independently of those certificates. Nothing in the regulations prevents a certificate holder with multiple certificates from implementing a company-wide SMS. Nor is there anything that prohibits such a system from being documented in a single SMS Manual which is incorporated by reference in the Operations Manual and /or Maintenance Policy Manual.</p> <p>Because of the modular nature of the modern air operator and the resultant need for each certified operation to be capable of operating independently, SMS can only be mandated through the individual certificates, and it is not possible to apply SMS requirements independently of a certificate. The regulations aim to achieve enterprise-wide consistency through the requirement for the SMS to address the interface with the other, similar, systems with which it interacts.</p> <p>Although it would be theoretically possible to control SMS by a stand-alone section in the regulations, as one commenter suggested, this would be a major additional burden for certificate holders. Furthermore, to ensure the capability for independent operation, the great bulk of the controlling procedures would still have to be contained within the separate certificated units. There would still be a need for control of the interface with the SMS of other certificate holders. No significant benefits would be realized for the extra administrative cost.</p>	2 La nécessité d'avoir un seul système de gestion de la sécurité par rapport à plusieurs systèmes de gestion de la sécurité lorsque plusieurs certificats sont détenus. Des commentaires particuliers ont été soumis concernant le contrôle du SGS au moyen de plusieurs manuels par rapport à un seul manuel lorsque plusieurs certificats sont détenus et la possibilité d'introduire un certificat distinct propre au SGS.	<p>En principe, il est certain que le SGS vise à être un système à la fois clair et global. Cependant, les exploitants aériens modernes ne sont pas des organismes monolithiques. Ils comprennent pratiquement au moins deux unités distinctes (un exploitant aérien et un organisme de maintenance agréé). En reconnaissant cet aspect, le RAC est modulaire et fondé sur le principe que chaque certificat est autonome et contrôlé de façon individuelle sous l'autorité d'un seul gestionnaire qualifié relevant du gestionnaire supérieur responsable. Si cette flexibilité modulaire doit être maintenue, il n'est pas possible d'appliquer les exigences du SGS séparément de ces certificats. Aucune disposition dans le règlement n'empêche un titulaire de certificat détenant plusieurs certificats de mettre en place un SGS dans l'ensemble de l'entreprise. Il n'y a rien non plus qui interdit à un tel système d'être documenté à même un seul manuel de SGS, lequel est incorporé par renvoi dans le manuel d'exploitation et/ou le manuel de politique de maintenance.</p> <p>Compte tenu de la nature modulaire de l'exploitant aérien moderne et, par conséquent, du fait que chaque opération certifiée doit pouvoir fonctionner de façon indépendante, le SGS ne peut être mandaté qu'au moyen de certificats individuels et il n'est pas possible d'appliquer les exigences relatives au SGS séparément d'un certificat. Le règlement vise à atteindre une cohérence globale au sein de l'entreprise en établissant les exigences du SGS qui tiennent compte d'autres systèmes avec lesquels il y aurait une interaction.</p> <p>Bien qu'il soit théoriquement possible de contrôler le SGS en établissant une section distincte dans le règlement comme un commentateur l'avait proposé, il reste qu'une telle démarche causerait un fardeau supplémentaire aux titulaires de certificat. De plus, de manière à s'assurer de la possibilité d'établir une opération distincte, la plupart des procédures de contrôle devraient encore faire partie d'unités certifiées distinctes. Il serait donc encore nécessaire de contrôler l'interface au moyen du SGS d'autres titulaires de certificats. Aucun avantage</p>

	Summary of Issue	Summary of Response	Résumé de la question	Résumé de la réponse
3	<p>The implications for loss of privacy due to the internal reporting system and its relation to the proposed amendments to the <i>Aeronautics Act</i>.</p>	<p>The problems described are not limited to SMS data. Many certificate holders are already required to maintain similar records under existing regulations (e.g., Quality Assurance records, incident reports) so the changes resulting from SMS are a matter of degree rather than kind. Transport Canada believes that the required level of protection can be assured by appropriate policies and procedures to protect the information in question, prior to the introduction of changes to the <i>Aeronautics Act</i>. Under most foreseeable circumstances, it will not be necessary for Transport Canada to take this sensitive data into its own records. Transport Canada's interest is simply in ensuring that the organization has responded appropriately. This should be possible without taking possession of the information itself. So long as the data is not a part of departmental records, it will not be subject to the <i>Access to Information Act</i>.</p>	<p>3 Les répercussions liées à la perte de confidentialité en raison du système de rapports internes et de sa relation avec les modifications proposées à la <i>Loi sur l'aéronautique</i>.</p>	<p>significatif ne serait atteint pour de tels coûts administratifs additionnels.</p> <p>Les problèmes décrits ne se limitent pas aux données du SGS. De nombreux titulaires de certificat sont déjà tenus de maintenir des dossiers similaires en vertu du règlement actuel (p. ex. dossiers sur l'assurance de la qualité, rapports sur les incidents), si bien que les modifications causées par le SGS reposent sur une question de niveau plutôt que de genre. Transports Canada pense que le niveau de protection exigé peut être assuré par des politiques et des procédures appropriées de manière à protéger l'information en question, avant l'introduction de modifications à la <i>Loi sur l'aéronautique</i>. Selon toute circonstance fort prévisible, Transports Canada ne devra pas garder ces données confidentielles dans ses propres dossiers, l'objectif de Transports Canada étant simplement de s'assurer que l'organisme a répondu de façon appropriée. Cela pourrait probablement se faire sans prendre possession de l'information comme tel. En autant que les données ne font pas partie des dossiers du ministère, elles ne sont pas soumises à la <i>Loi sur l'accès à l'information</i>.</p>
4	<p>The applicability of SMS to small organizations along with a suggestion that the implementation of SMS to large organizations should be delayed until it could be applied simultaneously to both large and small organizations.</p>	<p>At the September 2004 joint Commercial Air Service Operations (CASO) and Maintenance and Manufacturing (M&M) Technical Committee meeting on SMS, Transport Canada agreed with the industry representatives present that SMS is not a "one size fits all" solution, and emphasized that the same general objectives could be met in a variety of different ways, as appropriate to the size and nature of the organization. Furthermore, Transport Canada has committed to conduct trial programs to assess the practicality of establishing whether the various components of SMS can be adjusted for very small organizations.</p> <p>The schedule for introduction of SMS was intended to bring these requirements into place in large organizations first and extend them to the smaller organizations later. This was intended to recognize that the larger and more complex organizations not only stand to get more benefit from SMS, but also have the resources and sophistication to implement it effectively. The aim was to introduce SMS to the smaller organizations later, allowing them to benefit from the experience gained in the larger organizations, and providing more time to identify scaled down solutions, more appropriate to the smaller companies.</p>	<p>4 L'applicabilité du SGS aux petits organismes tout comme une proposition indiquant que la mise en œuvre du SGS dans les grands organismes devrait être reportée jusqu'à ce qu'elle puisse s'appliquer simultanément aussi bien aux grands qu'aux petits organismes.</p>	<p>À la réunion conjointe de septembre 2004 des Comités techniques sur l'utilisation d'aéronefs dans le cadre d'un service aérien commercial (UDASAC) et sur la maintenance et la construction des aéronefs (M et C), Transports Canada a convenu avec les représentants de l'industrie présents à la réunion que le SGS n'était pas une solution « passe-partout » et a souligné que les mêmes objectifs généraux pourraient être atteints de différentes façons selon la taille et la nature de l'organisme. De plus, Transports Canada s'est engagé à mettre en œuvre des programmes d'essai afin d'évaluer l'aspect pratique de l'établissement d'un programme de manière à examiner si les différents éléments du SGS peuvent convenir aux très petits organismes.</p> <p>Le calendrier pour l'introduction du SGS prévoyait la mise en œuvre de ces exigences dans les grands organismes d'abord, puis dans les petits organismes. Le but était de reconnaître que les organismes qui sont plus grands et plus complexes sont en mesure non seulement de bénéficier plus du SGS, mais qu'ils ont en outre les ressources et le savoir-faire pour le mettre en œuvre de façon efficace. L'objectif était d'introduire plus tard le SGS dans les petits organismes, leur permettant ainsi de tirer profit de l'expérience acquise par les grands organismes tout en disposant de plus</p>

	Summary of Issue	Summary of Response		Résumé de la question	Résumé de la réponse
		<p>Making the changes concurrently would be counter to that intent. Furthermore, it is Transport Canada's intention to approach implementation for smaller organizations using a staged implementation in a similar manner to that for large organizations. As such it may take an additional five years before the regulations are fully implemented through the industry.</p> <p>Transport Canada does note one change that could be of concern to smaller organizations, in that the previously existing regulation provided that the independence of the Quality Assurance function is not an absolute requirement, but only applies "wherever possible". "Wherever possible" is absent from the new wording. A further opportunity to comment will occur when the Notices of Proposed Amendments (NPAs) applicable to smaller organizations are pre-published in the <i>Canada Gazette</i>, Part I.</p>			<p>de temps en vue d'identifier des solutions à partir de modèles plus appropriés à de plus petites compagnies.</p> <p>Procéder à des modifications simultanées serait contraire à cet objectif. De plus, il est de l'intention de Transports Canada d'aborder la mise en œuvre par étapes pour les petits organismes, de façon similaire à la mise en œuvre utilisée pour les grands organismes. Ainsi, il se peut que cinq années supplémentaires se soient écoulées avant que le règlement ne soit complètement mis en œuvre partout dans l'industrie.</p> <p>Transports Canada note une modification en particulier qui pourrait préoccuper les petits organismes, à savoir que le précédent règlement existant indiquait que la fonction d'indépendance de l'assurance de la qualité n'est pas une exigence absolue mais qu'elle s'applique uniquement lorsque cela est possible. Cette flexibilité est inexistante dans le nouveau libellé. Une autre occasion d'apporter des commentaires se manifesterait lorsque les avis de proposition de modification (APM) applicables aux petits organismes feront l'objet d'une publication au préalable dans la <i>Gazette du Canada</i> Partie I.</p>
5	A change in personnel qualifications for key positions.	The requirements relating to the personnel qualifications for key positions have been moved from the standards to the regulations. The only change from the previously existing experience requirement for AMO certificates in respect of which a rating in the aircraft, avionics, instrument, engine or propeller category has not been issued is that the new regulations allow greater flexibility. Instead of specifying fixed requirements, the new regulations allow an applicant to make a case for different (i.e., lower) experience in particular circumstances. Applicants may use whatever risk assessment method they find appropriate. To maintain standardization, guidance will be provided in the form of typical examples.	5	Un changement dans les qualifications du personnel occupant des postes clés	Les exigences relatives aux qualifications du personnel occupant des postes clés ont été déplacées des normes au règlement. Le seul changement par rapport à l'exigence précédente existante concernant l'expérience des titulaires de certificats d'OMA pour lesquels une qualification dans la catégorie d'aéronefs, d'avionique, des instruments, de moteur ou d'hélice n'a pas été délivrée, c'est que le nouveau règlement permet une plus grande souplesse. Au lieu de préciser des exigences fixes, le nouveau règlement permet au demandeur d'exposer son point de vue pour une expérience différente (p. ex. plus faible) dans des circonstances particulières. Les demandeurs peuvent utiliser une méthode quelconque d'évaluation du risque qu'ils trouvent appropriée. Dans le but de maintenir la normalisation, des directives sous forme d'exemples typiques sont prévues à cet effet.
6	The future application of proposed Accountable Executive and SMS requirements to airports.	As the commenter has acknowledged, the current amendments do not apply to airport operators. During the comment period following the pre-publication of the proposals applicable to airport operators, the operators concerned will have the opportunity to propose changes to ensure the relevance of the new requirements to their operations.	6	L'application future des exigences relatives au gestionnaire supérieur responsable et au SGS proposées pour les aéroports.	Comme le commentateur l'a reconnu, les modifications en cours ne s'appliquent pas aux exploitants d'aéroport. Pendant la période des commentaires qui suivra la publication préalable des propositions applicables aux exploitants d'aéroport, les exploitants touchés auront l'occasion de proposer des modifications afin de garantir la pertinence des nouvelles exigences dans leur système d'exploitation.

	Summary of Issue	Summary of Response
7	Lack of clarity between Accountable Executive and SMS requirements.	Although an Accountable Executive is a prerequisite for SMS it is not part of the SMS requirements as such. It is not necessary for the Accountable Executive to be a technical expert in the regulated area. This knowledge can be provided by the appropriate specialized manager (e.g., Chief of Flight Operations, Director of Maintenance). It is only necessary that the Accountable Executive have the necessary authority and understanding of his or her responsibilities.
8	The opinion of one commenter that the requirements specified in the Government of Canada Regulatory Process had not been met and that this rulemaking does not meet the legal requirements for passing a law in Canada.	It has already been well documented and accepted by the industry at large that if an increase in the annual number of accidents is to be avoided, the only practical way is by improvement in the organizational and human aspects of the activity. The SMS regulations are an expression of that decision. The RIAS along with the proposed amendments were presented to the Privy Council Office (PCO) and to the Treasury Board Committee, as required by the regulatory policy process. Both organizations accepted this proposal as fully meeting the regulatory policy requirements for new legislation. The Treasury Board Committee gave their approval for pre-publication in the <i>Canada Gazette</i> , Part I.
9	Finally, several editorial issues were addressed.	In response to the comments addressing editorial issues, changes have been made as necessary.

	Résumé de la question	Résumé de la réponse
7	Manque de clarté entre les exigences relatives au gestionnaire supérieur responsable et celles relatives au SGS.	Bien que le gestionnaire supérieur responsable soit un prérequis pour le SGS, il reste qu'il ne fait pas partie des exigences comme tel. Il n'est pas nécessaire que le gestionnaire supérieur responsable soit un expert technique dans le domaine de la réglementation. Cette connaissance peut être fournie par le gestionnaire spécialisé approprié (p. ex. le chef des opérations aériennes, le directeur de la maintenance). Il est simplement nécessaire que le gestionnaire supérieur responsable ait l'autorité et la compréhension nécessaires pour exercer ses responsabilités.
8	L'opinion d'un des commentateurs indiquait que les exigences précisées dans le processus de réglementation du gouvernement du Canada n'avaient pas été satisfaites et que cet établissement de règles ne répond pas aux exigences juridiques pour l'adoption d'une loi au Canada	Il a été établi et accepté de façon générale par le milieu de l'industrie que si une augmentation annuelle du nombre d'accidents est à éviter, le seul moyen pratique d'y parvenir serait en améliorant les aspects organisationnels et humains des activités. Le règlement du SGS est l'expression même d'une telle décision. Le RÉIR tout comme les modifications proposées ont été présentés au Bureau du Conseil privé (BCP) ainsi qu'au Comité du Conseil du Trésor, tel que requis par le processus en matière de politique de réglementation. Les deux organismes ont accepté la présente proposition comme répondant totalement aux exigences en matière de politique de réglementation pour l'élaboration d'une nouvelle législation. Le Comité du Conseil du Trésor a donné son approbation pour la publication au préalable de la proposition dans la <i>Gazette du Canada</i> Partie I.
9	Finalement, plusieurs questions d'ordre rédactionnel ont été soulevées.	En réponse aux commentaires relatifs aux questions d'ordre rédactionnel, des modifications ont été apportées au besoin.

These amendments to the CARs have been extensively consulted and discussed through the Canadian Aviation Regulation Advisory Council. Starting with the meeting of the Maintenance and Manufacturing (M&M) Technical Committee (Part V) in February of 2000 at which the concept of “accountable executive” was introduced to the committee members, meetings of the Personnel Licensing and Training (PL&T) Technical Committee (Part IV), the Maintenance and Manufacturing Technical Committee and the Commercial Air Service Operations (CASO) Technical Committee (Part VII) were held over the period from 2000 to 2003. In addition, members of the General Technical Committee (Part I) were briefed on the status of the safety management system proposals at their meeting of October 22, 2002 and discussed the proposals for the introduction of requirements for accountable executives and for safety management systems at their meeting of April 3, 2003. Because of the extensive consultation, for ease of reference, lists of active members of the above Technical Committees have been attached as appendices to this RIAS rather than being incorporated within the text. At various stages concern was expressed by stakeholders that there appeared to be inconsistencies among the proposals for

Les présentes modifications au RAC ont fait l'objet d'intenses consultations et discussions au sein du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne. Le tout a débuté par la réunion de février 2000 du Comité technique de la partie V sur la maintenance et la construction des aéronefs (M et C) au cours de laquelle le concept du « gestionnaire supérieur responsable » a été présenté aux membres du Comité, puis d'autres réunions du Comité technique de la partie IV sur la délivrance des licences et la formation du personnel (DL et FP), du Comité technique sur la maintenance et la construction des aéronefs et du Comité technique de la partie VII sur l'utilisation d'aéronefs dans le cadre d'un service aérien commercial (UDASAC) ont eu lieu au cours de la période allant de 2000 à 2003. De plus, les membres du Comité technique de la partie I sur les dispositions générales ont été mis au courant de la situation des propositions entourant le système de gestion de la sécurité au cours de leur réunion du 22 octobre 2002 et ont discuté des propositions relatives à l'introduction des exigences propres aux gestionnaires supérieurs responsables et aux systèmes de gestion de la sécurité au cours de leur réunion du 3 avril 2003. Compte tenu du nombre important de consultations qui ont eu lieu, et par souci de commodité, les listes des

different Parts of the CARs. These concerns were addressed by the insertion of generic amendments in Part I although recognition that a safety management system must be commensurate with the size, nature and complexity of the operations, activities, hazards and risks of the operation is also included in the amendments.

The amendments were presented at the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC), composed of senior managers within the Civil Aviation Directorate of Transport Canada, at meetings in 2000, 2001, 2002 and 2003. The members of CARC approved the amendments, after consideration of dissents.

The Air Canada Pilots Association (ACPA) dissented to the introduction of the safety management system requirements on the grounds that the proposal did not include a non-punitive reporting system to encourage employees to readily report hazards and deficiencies they encounter on the job. As well, they were concerned that there was no provision to ensure that a company would involve its employees in the development and implementation of SMS. The use of the term “proactive” throughout the proposal presented at CARC was cited as addressing ACPA’s concern by promoting a co-operative reporting safety culture where both employer and employee can participate equally in the development of a successful SMS. The amendments have been revised to include a requirement for the safety management system internal reporting policy to specify conditions under which immunity from disciplinary action will be granted.

The Air Transport Association of Canada (ATAC) objected to the requirement for flight training units to identify an accountable executive. The principle of accountable executive had already been accepted within the SMS framework by members of various Technical Committees. The objection to this specific introduction of the principle was rejected.

As well as the customary CARAC consultation process, safety management systems was the focus of the 2004 Canadian Aviation Safety Seminar which was attended by nearly 400 delegates from industry and government. Workshops on implementation of SMS were well attended. A featured speaker at a plenary meeting of all the delegates held on Wednesday, April 21, 2004 was Captain Michael R. Dilollo, Director of Flight Safety at Air Transat who discussed Air Transat’s experience with developing and implementing SMS. Captain Dilollo emphasized the benefits in terms of cost savings which Air Transat was experiencing from SMS.

Compliance and Enforcement

Transport Canada has developed a proactive, flexible enforcement policy to approach the evolving safety framework

membres actifs des Comités techniques mentionnés ci-dessus ont été jointes dans des annexes au présent RÉIR plutôt que d’être incorporées dans le corps du texte. À différentes étapes, des parties intéressées ont fait part de leurs inquiétudes quant au fait qu’il semblait y avoir des incohérences parmi les propositions visant différentes parties du RAC. Une solution a été trouvée à ces inquiétudes grâce à l’insertion de modifications générales à la partie I, bien qu’il soit également admis dans la modification qu’un système de gestion de la sécurité doit être adapté à l’ampleur, à la nature et à la complexité des opérations, des activités, des dangers et des risques.

Les modifications ont été présentées en 2000, 2001, 2002 et 2003 à des réunions du Comité de réglementation de l’aviation civile (CRAC), lequel est formé de gestionnaires supérieurs de la direction générale de l’Aviation civile. Les membres du CRAC ont approuvé lesdites modifications après avoir analysé les opinions divergentes qui s’y rattachaient.

L’Association des pilotes d’Air Canada (APAC) a présenté une opinion divergente à l’introduction des exigences relatives au système de gestion de la sécurité en arguant que la proposition ne comprenait aucun système de déclarations volontaires n’entraînant pas de mesures disciplinaires pour encourager les employés à signaler librement les dangers et les lacunes qu’ils pourraient constater pendant leur travail. De la même façon, cette association s’inquiétait de l’absence de dispositions garantissant qu’une entreprise allait faire participer ses employés à l’élaboration et à la mise en place de son SGS. Il a été signalé que l’utilisation de l’adjectif « proactif » dans la proposition présentée au CRAC répondait à l’inquiétude de l’APAC, puisque cet adjectif fait la promotion d’une culture de la sécurité basée sur des relations coordonnées où tant l’employeur que l’employé peuvent participer en toute équité à l’élaboration d’un SGS réussi. Les modifications ont également été examinées afin d’y inclure une exigence quant à la politique interne d’établissement de comptes rendus relatifs au système de gestion de la sécurité de manière à préciser des conditions selon lesquelles l’immunité à l’égard des mesures disciplinaires sera accordée.

L’Association du transport aérien du Canada (ATAC) s’est objectée à l’obligation faite aux unités de formation au pilotage d’identifier un gestionnaire supérieur responsable. Les membres de divers Comités techniques ayant déjà accepté le principe du gestionnaire supérieur responsable dans le cadre du SGS, l’objection à l’introduction de ce principe dans un domaine bien précis a donc été rejetée.

Tout comme pendant le processus coutumier de consultation du CCRAC, les systèmes de gestion de la sécurité ont été le thème principal du Séminaire sur la sécurité aérienne au Canada de 2004 auquel ont assisté près de 400 délégués de l’industrie et du gouvernement. Les ateliers sur la mise en œuvre du SGS ont connu une belle affluence. Le commandant Michael R. Dilollo, directeur de la sécurité des vols chez Air Transat, a été le conférencier principal au cours de la réunion plénière de tous les délégués qui a eu lieu le mercredi 21 avril 2004, et il en a profité pour discuter de l’expérience acquise par Air Transat pendant l’élaboration et la mise en œuvre de son SGS. Le commandant Dilollo a insisté sur les avantages qu’Air Transat a pu tirer de son SGS, lesquels se sont matérialisés sous la forme d’économies de coûts.

Respect et exécution

Transports Canada a conçu une politique d’exécution proactive et flexible pour appréhender le cadre de sécurité en constante

introduced with the safety management system. Transport Canada will not compromise safety, nor ignore any contraventions of the regulations, but will encourage the development of a safety culture as an essential element of the SMS framework. When a certificate holder governed by an SMS allegedly commits a contravention that is not deliberate, a delay in the completion of Transport Canada's investigation process will allow the operator enough time to develop proposed corrective measures and an action plan that will adequately address the deficiencies that led to the contravention. In cases where either the corrective measures or the systems in place to address the event are not considered appropriate by Transport Canada, officials will continue to interact with the certificate holder to find a satisfactory resolution that will prevent further enforcement action.

Transport Canada will retain the authority to enforce the amendments to the *Canadian Aviation Regulations* 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* in extreme cases where a satisfactory resolution cannot be arrived at.

Contact

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

évolution découlant du système de gestion de la sécurité. Transports Canada ne fera aucun compromis en matière de sécurité, pas plus qu'il ne laissera passer des infractions à la réglementation, mais il favorisera le développement d'une culture de la sécurité à titre d'élément essentiel du cadre régissant le SGS. Si le titulaire d'un certificat assujéti à un SGS allègue avoir commis une infraction non intentionnelle, le temps qui s'écoulera avant que le processus d'enquête de Transports Canada n'arrive à son terme permettra à l'exploitant d'avoir suffisamment de temps pour élaborer des propositions de mesures correctives et un plan d'action capables d'éliminer les lacunes ayant mené à l'infraction. Dans les cas où Transports Canada estimera que soit les mesures correctives, soit les systèmes en place ne sont pas appropriés, les responsables continueront à interagir avec le titulaire du certificat afin d'en arriver à une solution satisfaisante capable d'éviter toute autre mesure d'exécution.

Transports Canada se réserve le droit de faire appliquer les modifications au *Règlement de l'aviation canadien* 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* dans les cas extrêmes où il aura été impossible de trouver un terrain d'entente satisfaisant.

Personne-ressource

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

Appendix I

Active Members of Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) General Technical Committee (Part I)

Aerodevco Consultants,
 Ottawa International Airport,
 Aéroports de Montréal,
 Air Canada Maintenance (ACM),
 Air Canada Technical Services (ACTS),
 Air Canada Pilots Association,
 Air Line Pilots Association International,
 Air Transport Association of Canada,
 Airport Managers Conference of Ontario,
 Bombardier,
 Calgary Airport Authority,
 Canadian Airline Dispatchers Association,
 Canadian Airports Council,
 Canadian Auto Workers,
 Canadian Business Aviation Association,
 Canadian Owners and Pilots Association,
 Canadian Union of Public Employees,
 Civil Aviation Tribunal,
 Department of National Defence,
 Edmonton Airports Authority,
 Government of the Northwest Territories,
 G. Y. Sebastyan & Associates Ltd.,
 Grande Prairie Airport,
 Greater Toronto Airports Authority,
 Halifax International Airport Authority,
 Industry Canada,
 International Air Transport Association,
 International Association of Machinists and Aerospace Workers,
 Jean-Marc Elie,
 Kelowna International Airport,
 Ken Owen, Airworthiness Consultant
 L-3 Communications Mas (Canada) Inc.,
 Manitoba Aviation Council,
 Nav Canada,
 Paterson, MacDougall,
 Pratt & Whitney Canada,
 Regional Community Airports Coalition of Canada,
 Saskatoon Airport Authority,
 Skyservice Airlines Inc.,
 Ultralight Pilots Association of Canada,
 Vancouver International Airport Authority,
 Wings Magazine, and
 Winnipeg Airports Authority Inc.

Annexe I

Membres actifs du Comité technique sur les dispositions générales (Partie I) du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC)

Administration de l'aéroport international de Vancouver,
 Aerodevco Consultants,
 Aéroport international d'Ottawa,
 Aéroport international de Halifax,
 Aéroport international de Kelowna,
 Aéroports de Montréal,
 Air Canada – Maintenance (ACM),
 Air Canada – Services techniques (ACST),
 Air Line Pilots Association International,
 Airport Managers Conference of Ontario,
 Association canadienne de l'aviation d'affaires,
 Association canadienne des régulateurs de vol,
 Association des pilotes d'Air Canada,
 Association du transport aérien du Canada,
 Association internationale des machinistes et des travailleuses et
 travailleuses de l'aérospatiale,
 Autorité aéroportuaire du Grand Toronto,
 Bombardier,
 Calgary Airport Authority,
 Canadian Owners and Pilots Association,
 Conseil des aéroports du Canada,
 Edmonton Airports Authority,
 G. Y. Sebastyan & Associates Ltd.,
 Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest,
 Grande Prairie Airport,
 Industrie Canada,
 International Air Transport Association,
 Jean-Marc Elie,
 Ken Owen, Airworthiness Consultant,
 L-3 Communications Mas (Canada) Inc.,
 Les Travailleurs canadiens de l'automobile,
 Manitoba Aviation Council,
 Ministère de la Défense nationale,
 Nav Canada,
 Paterson, MacDougall,
 Pratt & Whitney Canada,
 Regional Community Airports Coalition of Canada,
 Saskatoon Airport Authority,
 Skyservice Airlines Inc.,
 Syndicat canadien de la fonction publique,
 Tribunal de l'aviation civile du Canada
 Ultralight Pilots Association of Canada,
 Wings Magazine,
 Winnipeg Airports Authority Inc.

Appendix II

Active Members of Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) Personnel Licensing and Training Technical Committee (Part IV)

Aero Club of Canada,
Air Canada Maintenance (ACM),
Air Canada Technical Services (ACTS),
Air Line Pilots Association (ALPA),
Air Operations Group Association,
AOPA Canada,
Air Transport Association of Canada,
Association québécoise des transporteurs aériens inc.,
CAE Electronics Ltd.,
Canadian Association of Aviation Colleges,
Canadian Airlines International Ltd.³,
Canadian Balloon Association,
Canadian Business Aircraft Association,
Canadian Owners and Pilots Association,
Canadian Air Traffic Controllers Association,
Experimental Aircraft Association - Canadian Council,
Recreational Aircraft Association of Canada,
Soaring Association of Canada,
Teamsters Canada, and
Ultralight Pilots Association of Canada.

Annexe II

Membres actifs du Comité technique sur la délivrance des licences et la formation du personnel (Partie IV) du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC)

Aéro Club du Canada,
Air Canada – Maintenance (ACM),
Air Canada – Services techniques (ACST),
Air Line Pilots Association International,
AOPA Canada,
Association canadienne de l'aviation d'affaires,
Association canadienne de vol à voile,
Association canadienne du contrôle du trafic aérien,
Association du groupe de la navigation aérienne,
Association du transport aérien du Canada,
Association Montgolfière canadienne,
Association québécoise des transporteurs aériens inc.,
CAE Électronique Ltée,
Canadian Association of Aviation Colleges,
Canadian Owners and Pilots Association,
Experimental Aircraft Association - Canadian Council,
Lignes aériennes Canadien International³,
Réseau aéronefs amateur du Canada,
Teamsters Canada,
Ultralight Pilots Association of Canada.

³ This organization was in existence at the time of the development of this initiative and participated in the original consultation of the NPAs in 1999.

³ Cette entreprise existait au moment de l'élaboration de la présente initiative et elle a participé à la consultation originale dont ont fait l'objet les APM en 1999.

Appendix III

Active Members of Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) Maintenance and Manufacturing Technical Committee (Part V)

Aerospace Industries Association of Canada,
Air B.C.,
Air Canada Maintenance (ACM),
Air Canada Technical Services (ACTS),
Aircraft Electronics Association of Canada,
Air Transport Association of Canada,
American Owners and Pilots Association - Canada,
Association québécoise des transporteurs aériens inc.,
Bell Helicopter Textron Canada,
Bombardier Aerospace,
Canadair Inc.,
Canadian Airlines International,
Canadian Business Aircraft Association,
Canadian Federation of AME Associations,
Canadian Owners and Pilots Association,
Canadian Sports Aviation Council,
Department of Justice,
Department of National Defence,
de Havilland Inc.,
Experimental Aircraft Association - Canadian Council,
Field Aviation Co. Inc.,
Innotech Aviation,
International Association of Machinists and Aerospace Workers,
Ontario AME Association,
Pratt and Whitney Canada,
Recreational Aircraft Association, and
Transportation Safety Board of Canada.

Annexe III

Membres actifs du Comité technique sur la maintenance et la construction (Partie V) du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC)

Air B.C.,
Air Canada – Maintenance (ACM),
Air Canada – Services techniques (ACST),
Aircraft Electronics Association of Canada
American Owners and Pilots Association - Canada,
Association canadienne de l'aviation d'affaires,
Association des industries aérospatiales du Canada,
Association du transport aérien du Canada,
Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale,
Association québécoise des transporteurs aériens inc.,
Bell Helicopter Textron Canada,
Bombardier Aéronautique,
Bureau de la sécurité des transports du Canada,
Canadair Inc.,
Canadian Owners and Pilots Association,
Conseil canadien de l'aviation sportive,
de Havilland Inc.,
Experimental Aircraft Association - Canadian Council,
Fédération canadienne des associations de TEA,
Field Aviation Co. Inc.,
Innotech Aviation,
Lignes aériennes Canadien International,
Ministère de la Défense nationale,
Ministère de la Justice,
Ontario AME Association,
Pratt & Whitney Canada,
Réseau aéronefs amateur.

Appendix IV

Active Members of Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) Commercial Air Service Operations Technical Committee (Part VII)

Advisory Committee on Accessible Transportation,
Aerospace Industries Association of Canada,
Air B.C.,
Air Canada Maintenance (ACM),
Air Canada Technical Services (ACTS),
Air Canada Pilots Association,
Air Line Pilots Association - Canada,
Air Transport Association of Canada,
Association québécoise des transporteurs aériens inc.,
Canadian Air Line Dispatchers' Association,
Canadian Auto Workers,
Canadian Business Aircraft Association,
Canadian Labour Congress,
Canadian Union of Public Employees,
Helicopter Association of Canada,
Parks Canada, and
Teamsters Canada.

Annexe IV

Membres actifs du Comité technique sur l'utilisation d'aéronefs dans le cadre d'un service aérien commercial (Partie VII) du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC)

Air B.C.,
Air Canada – Maintenance (ACM),
Air Canada – Services techniques (ACST),
Air Line Pilots Association - Canada,
Association canadienne de l'aviation d'affaires,
Association canadienne des régulateurs de vol,
Association des industries aérospatiales du Canada,
Association des pilotes d'Air Canada,
Association du transport aérien du Canada,
Association québécoise des transporteurs aériens inc.,
Comité consultatif sur les transports accessibles,
Congrès du travail du Canada,
Helicopter Association of Canada,
Les Travailleurs et travailleuses canadien(ne)s de l'automobile,
Parcs Canada,
Syndicat canadien de la fonction publique,
Teamsters Canada.

Registration
SOR/2005-174 June 2, 2005

Enregistrement
DORS/2005-174 Le 2 juin 2005

CUSTOMS TARIFF

TARIF DES DOUANES

Technical Amendments Regulations (Customs Tariff) 2005-1

Règlement de modifications techniques (Tarif des douanes), 2005-1

The Minister of Finance, pursuant to section 13 of the *Customs Tariff*^a, hereby makes the annexed *Technical Amendments Regulations (Customs Tariff) 2005-1*.

En vertu de l'article 13 du *Tarif des douanes*^a, le ministre des Finances prend le *Règlement de modifications techniques (Tarif des douanes), 2005-1*, ci-après.

Ottawa, June 1, 2005

Ottawa, le 1^{er} juin 2005

Ralph E. Goodale
Minister of Finance

Le ministre des Finances,
Ralph E. Goodale

**TECHNICAL AMENDMENTS REGULATIONS
(CUSTOMS TARIFF) 2005-1**

**RÈGLEMENT DE MODIFICATIONS TECHNIQUES
(TARIF DES DOUANES), 2005-1**

AMENDMENTS

MODIFICATIONS

1. The List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff*¹ is amended as set out in Part 1 of the schedule to these Regulations.

1. La liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes*¹ est modifiée conformément à la partie 1 de l'annexe du présent règlement.

2. The List of Tariff Provisions set out in the schedule to the English version of the Act is amended as set out in Part 2 of the schedule to these Regulations.

2. La liste des dispositions tarifaires de l'annexe de la version anglaise de la même loi est modifiée conformément à la partie 2 de l'annexe du présent règlement.

3. The List of Tariff Provisions set out in the schedule to the French version of the Act is amended as set out in Part 3 of the schedule to these Regulations.

3. La liste des dispositions tarifaires de l'annexe de la version française de la même loi est modifiée conformément à la partie 3 de l'annexe du présent règlement.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

SCHEDULE

ANNEXE

PART 1
(Section 1)

PARTIE 1
(article 1)

AMENDMENTS TO THE LIST OF TARIFF PROVISIONS

MODIFICATION DE LA LISTE DES
DISPOSITIONS TARIFAIRES

1. The Description of Goods of tariff item No. 5111.11.20 is amended by replacing the reference to "not containing more than one generic type" with a reference to "containing one generic type".

1. Dans la Dénomination des marchandises du n° tarifaire 5111.11.20, « ne contenant pas plus d'un type générique » est remplacé par « contenant un type générique ».

2. The preamble preceding tariff item Nos. 5111.20.11, 5111.20.12, 5111.20.13, 5111.20.18 and 5111.20.19 is amended by replacing the reference to "not containing more than one generic type" with a reference to "containing one generic type".

2. Dans le préambule précédant les n^{os} tarifaires 5111.20.11, 5111.20.12, 5111.20.13, 5111.20.18 et 5111.20.19, « ne contenant pas plus d'un type générique » est remplacé par « contenant un type générique ».

3. The preamble preceding tariff item Nos. 5111.30.11, 5111.30.12, 5111.30.13, 5111.30.18 and 5111.30.19 is amended by replacing the reference to "not containing more than one generic type" with a reference to "containing one generic type".

3. Dans le préambule précédant les n^{os} tarifaires 5111.30.11, 5111.30.12, 5111.30.13, 5111.30.18 et 5111.30.19, « ne contenant pas plus d'un type générique » est remplacé par « contenant un type générique ».

^a S.C. 1997, c. 36

^a L.C. 1997, ch. 36

¹ S.C. 1997, c. 36

¹ L.C. 1997, ch. 36

4. The preamble preceding tariff item Nos. 5111.90.21, 5111.90.22, 5111.90.23, 5111.90.28 and 5111.90.29 is amended by replacing the reference to “not containing more than one generic type” with a reference to “containing one generic type”.

5. The Description of Goods of tariff item No. 5205.26.30 is amended by striking out the reference to “measuring less than 166 decitex,”.

6. The Description of Goods of tariff item No. 5205.27.30 is amended by striking out the reference to “measuring less than 166 decitex,”.

7. The Description of Goods of tariff item No. 5515.13.20 is amended by replacing the reference to “not containing more than one generic type” with a reference to “containing one generic type”.

PART 2
(Section 2)

AMENDMENT TO THE ENGLISH VERSION OF
THE LIST OF TARIFF PROVISIONS

1. The preamble preceding tariff item Nos. 5111.19.31, 5111.19.32 and 5111.19.39 is amended by replacing the reference to “not containing more than one generic type” with a reference to “containing one generic type”.

PART 3
(Section 3)

AMENDMENTS TO THE FRENCH VERSION OF
THE LIST OF TARIFF PROVISIONS

1. The Description of Goods of tariff item No. 1905.32.92 is amended by replacing the reference to “Gaufrettes et gaufres congelées” with a reference to “Gaufrettes, et gaufres congelées”.

2. The Description of Goods of tariff item No. 5811.00.21 is amended by replacing the reference to “coulements” with a reference to “écoulements”.

3. The preamble preceding tariff item Nos. 9506.70.11 and 9506.70.12 is replaced by the following:

---Patins à glace ou patins à roulettes fixés sur des bottes ou d'autres types de chaussures :

4. The Description of Goods of tariff item No. 9993.00.00 is amended by replacing the reference to “a) les marchandises ne soient pas vendues ou ne fassent l'objet d'aucune transformation ultérieure au Canada;” with a reference to “a) les marchandises ne soient pas vendues au Canada ou n'y fassent l'objet d'aucune transformation ultérieure;”.

REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Technical Amendments Regulations (Customs Tariff) 2005-1* amends the List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff* to correct minor, technical errors and to align English and French texts.

4. Dans le préambule précédant les n^{os} tarifaires 5111.90.21, 5111.90.22, 5111.90.23, 5111.90.28 et 5111.90.29, « ne contenant pas plus d'un type générique » est remplacé par « contenant un type générique ».

5. Dans la Dénomination des marchandises du n^o tarifaire 5205.26.30, « titrant moins de 166 décitex, » est supprimé.

6. Dans la Dénomination des marchandises du n^o tarifaire 5205.27.30, « titrant moins de 166 décitex, » est supprimé.

7. Dans la Dénomination des marchandises du n^o tarifaire 5515.13.20, « ne contenant pas plus d'un type générique » est remplacé par « contenant un type générique ».

PARTIE 2
(article 2)

MODIFICATION DE LA VERSION ANGLAISE DE
LA LISTE DES DISPOSITIONS TARIFAIRES

1. Dans le préambule précédant les n^{os} tarifaires 5111.19.31, 5111.19.32 et 5111.19.39, « not containing more than one generic type » est remplacé par « containing one generic type ».

PARTIE 3
(article 3)

MODIFICATION DE LA VERSION FRANÇAISE DE
LA LISTE DES DISPOSITIONS TARIFAIRES

1. Dans la Dénomination des marchandises du n^o tarifaire 1905.32.92, « Gaufrettes et gaufres congelées » est remplacé par « Gaufrettes, et gaufres congelées ».

2. Dans la Dénomination des marchandises du n^o tarifaire 5811.00.21, « coulements » est remplacé par « écoulements ».

3. Le préambule précédant les n^{os} tarifaires 9506.70.11 et 9506.70.12 est remplacé par ce qui suit :

---Patins à glace ou patins à roulettes fixés sur des bottes ou d'autres types de chaussures :

4. Dans la Dénomination des marchandises du n^o tarifaire 9993.00.00, « a) les marchandises ne soient pas vendues ou ne fassent l'objet d'aucune transformation ultérieure au Canada; » est remplacé par « a) les marchandises ne soient pas vendues au Canada ou n'y fassent l'objet d'aucune transformation ultérieure; ».

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement de modifications techniques (Tarif des douanes), 2005-1* a pour objet de modifier la liste des dispositions tarifaires figurant à l'annexe du *Tarif des douanes* afin de corriger certaines erreurs techniques mineures et de faire concorder les versions française et anglaise.

Alternatives

No alternatives were considered. A regulation pursuant to section 13 of the *Customs Tariff* is the appropriate method in this instance of correcting technical errors inadvertently introduced into the schedule.

Benefits and Costs

The amendments contained in this Regulation are essentially technical and, *inter alia*, ensure consistency between the English and French versions of the *Customs Tariff*.

Consultation

Since the amendments involving English and French alignment and those correcting spelling errors are technical and do not involve any new policy or financial implications, no consultations were undertaken.

Compliance and Enforcement

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

Contact

Deborah Hoeg
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: (613) 996-7099

Solutions envisagées

Aucune autre solution n'a été envisagée. La prise d'un règlement en vertu de l'article 13 du *Tarif des douanes* est la méthode adéquate dans ce cas-ci pour corriger des erreurs techniques qui se sont glissées par inadvertance dans l'annexe.

Avantages et coûts

Les modifications contenues dans ce règlement sont essentiellement de nature technique et, entre autres, assureront la concordance des versions anglaise et française du *Tarif des douanes*.

Consultations

En raison de la nature technique des modifications visant à faire concorder les versions française et anglaise et celles corrigeant les fautes d'orthographe, et compte tenu du fait qu'elles ne comportent aucune incidence d'ordre stratégique ou financier, aucune consultation n'a été effectuée.

Respect et exécution

L'observation ne pose pas de problème. L'Agence des services frontaliers du Canada est responsable de l'administration de la législation et de la réglementation douanières et tarifaires.

Personne-ressource

Deborah Hoeg
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : (613) 996-7099

Registration
SI/2005-54 June 15, 2005

TLICHO LAND CLAIMS AND SELF-GOVERNMENT ACT

Order Fixing August 4, 2005 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Act

P.C. 2005-1054 May 31, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to section 111 of the *Tlicho Land Claims and Self-Government Act*, assented to on February 15, 2005, being chapter 1 of the Statutes of Canada, 2005, hereby fixes August 4, 2005 as the day on which that Act comes into force, other than sections 107 to 110, which came into force on assent.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order fixes August 4, 2005 as the day on which the *Tlicho Land Claims and Self-Government Act* (the Act) comes into force, with the exception of sections 107 to 110, which came into force on the date on which the Act was given royal assent.

The Act brings into effect the Land Claims and Self-Government Agreement among the Tlicho, the Government of the Northwest Territories and the Government of Canada, signed on August 25, 2003, as well as the Tax Treatment Agreement among the Government of Canada, the Government of the Northwest Territories and the Tlicho First Nation, signed on behalf of the Government of Canada on February 6, 2003, on behalf of the Government of the Northwest Territories on February 27, 2003 and on behalf of the Tlicho First Nation on March 3, 2003.

The Act also makes consequential amendments to other federal Acts, primarily the *Mackenzie Valley Resource Management Act*.

Enregistrement
TR/2005-54 Le 15 juin 2005

LOI SUR LES REVENDICATIONS TERRITORIALES
ET L'AUTONOMIE GOUVERNEMENTALE DU
PEUPLE TLICHO

Décret fixant au 4 août 2005 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi

C.P. 2005-1054 Le 31 mai 2005

Sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'article 111 de la *Loi sur les revendications territoriales et l'autonomie gouvernementale du peuple tlicho*, sanctionnée le 15 février 2005, chapitre 1 des Lois du Canada (2005), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 4 août 2005 la date d'entrée en vigueur de cette loi, à l'exception des articles 107 à 110 qui sont entrés en vigueur à la sanction.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le décret fixe au 4 août 2005 la date d'entrée en vigueur de la *Loi sur les revendications territoriales et l'autonomie gouvernementale du peuple tlicho* (la « Loi »), à l'exception des articles 107 à 110 qui sont entrés en vigueur à la date de la sanction de la Loi.

La Loi donne effet à l'accord sur les revendications territoriales et l'autonomie gouvernementale conclu entre le peuple tlicho, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et le gouvernement du Canada et signé le 25 août 2003, ainsi qu'à l'accord sur le traitement fiscal conclu entre le gouvernement du Canada, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et la première nation tlicho et signé le 6 février 2003 pour le compte du gouvernement du Canada, le 27 février 2003 pour le compte du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et le 3 mars 2003 pour le compte de la première nation tlicho.

En outre, la Loi modifie la *Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie* et diverses autres lois fédérales en conséquence.

Registration
SI/2005-55 June 15, 2005

TERRITORIAL LANDS ACT

**Order Respecting the Withdrawal from Disposal
of Certain Lands in the Northwest Territories
(Giant Mine)**

P.C. 2005-1055 May 31, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to paragraph 23(a) of the *Territorial Lands Act*, hereby makes the annexed *Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Northwest Territories (Giant Mine)*.

**ORDER RESPECTING THE WITHDRAWAL FROM
DISPOSAL OF CERTAIN LANDS IN THE
NORTHWEST TERRITORIES
(GIANT MINE)**

PURPOSE

1. The purpose of this Order is to withdraw from disposal the subsurface rights of certain tracts of land at the abandoned Giant Mine site located in Yellowknife in the Northwest Territories to allow remediation of the site and to avoid potential conflicts with other users.

LANDS WITHDRAWN FROM DISPOSAL

2. Subject to sections 3 and 4, the subsurface rights of the tracts of territorial lands set out in the schedule are withdrawn from disposal for the period beginning on the day on which this Order is made.

EXCEPTION

3. Section 2 does not apply to the disposition of substances or materials under the *Territorial Quarrying Regulations*.

EXISTING RIGHTS AND INTERESTS

4. For greater certainty, section 2 does not apply to
- (a) the locating of a mineral claim by the holder of a prospecting permit granted before the day on which this Order is made;
 - (b) the recording of a mineral claim that is referred to in paragraph (a) or that was located before the day on which this Order is made;
 - (c) the granting of a lease under the *Canada Mining Regulations* to a person with a recorded claim if the lease covers an area within the recorded claim;
 - (d) the issuance of a significant discovery licence under the *Canada Petroleum Resources Act* to a holder of an exploration licence that was issued before the day on which this Order is made if the significant discovery licence covers an area subject to the exploration licence;
 - (e) the issuance of a production licence under the *Canada Petroleum Resources Act* to a holder of a significant discovery licence that is referred to in paragraph (d) if the production

Enregistrement
TR/2005-55 Le 15 juin 2005

LOI SUR LES TERRES TERRITORIALES

**Décret déclarant inaliénables certaines terres des
Territoires du Nord-Ouest (mine Giant)**

C.P. 2005-1055 Le 31 mai 2005

Sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'alinéa 23a) de la *Loi sur les terres territoriales*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret déclarant inaliénables certaines terres des Territoires du Nord-Ouest (mine Giant)*, ci-après.

**DÉCRET DÉCLARANT INALIÉNABLES
CERTAINES TERRES DES TERRITOIRES
DU NORD-OUEST
(MINE GIANT)**

OBJET

1. Le présent décret a pour objet de déclarer inaliénables les droits d'exploitation du sous-sol de certaines terres au site de la mine abandonnée Giant, à Yellowknife, dans les Territoires du Nord-Ouest, afin de permettre la remise en état du site et d'éviter des conflits éventuels avec d'autres utilisateurs.

TERRES INALIÉNABLES

2. Sous réserve des articles 3 et 4, la parcelle territoriale décrite à l'annexe est déclarée inaliénable à compter de la date de prise du présent décret.

EXCEPTIONS

3. L'article 2 ne s'applique pas à l'aliénation de matières et matériaux en vertu du *Règlement sur l'exploitation de carrières territoriales*.

DROITS ET TITRES EXISTANTS

4. Il est entendu que l'article 2 ne s'applique pas :
- a) à la localisation d'un claim minier par le titulaire d'un permis de prospection délivré avant la date de prise du présent décret;
 - b) à l'enregistrement d'un claim minier visé à l'alinéa a) ou qui a été localisé avant la date de prise du présent décret;
 - c) l'octroi d'une concession, en vertu du *Règlement sur l'exploitation minière au Canada*, au détenteur d'un claim enregistré, si la concession vise un périmètre situé à l'intérieur du claim;
 - d) à l'octroi d'une attestation de découverte importante, en vertu de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*, au titulaire d'un permis de prospection délivré avant la date de prise du présent décret, si le périmètre visé par l'attestation est également visé par le permis de prospection;
 - e) à l'octroi d'une licence de production, en vertu de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*, au titulaire d'une attestation de

licence covers an area subject to the significant discovery licence;

(f) the issuance of a production licence under the *Canada Petroleum Resources Act* to a holder of an exploration licence or a significant discovery licence that was issued before the day on which this Order is made if the production licence covers an area subject to the exploration licence or the significant discovery licence;

(g) the granting of a surface lease under the *Territorial Lands Act* to a holder of a recorded claim under the *Canada Mining Regulations* or of an interest under the *Canada Petroleum Resources Act* if the surface lease is required to allow the holder to exercise rights under the claim or interest; or

(h) the renewal of an interest.

découverte importante visée à l'alinéa d), si le périmètre visé par la licence de production est également visé par l'attestation de découverte importante;

f) à l'octroi d'une licence de production, en vertu de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*, au titulaire d'un permis de prospection ou d'une attestation de découverte importante délivré avant la date de prise du présent décret, si le périmètre visé par la licence de production est également visé par le permis de prospection ou par l'attestation de découverte importante;

g) à l'octroi d'un bail de surface, en vertu de la *Loi sur les terres territoriales*, au détenteur d'un claim enregistré aux termes du *Règlement sur l'exploitation minière au Canada* ou au titulaire d'un titre aux termes de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*, si le bail de surface est requis afin de permettre l'exercice des droits qui sont conférés par le claim ou le titre;

h) au renouvellement d'un titre.

SCHEDULE (Section 2)

TRACTS OF LANDS WITHDRAWN FROM DISPOSAL

All that parcel of land in Yellowknife area, in mineral claim sheet, quad number 85J/9, in the Northwest Territories, as said parcel is shown outlined in red on a sketch plan on file 33-1-5-14 in the Land Management Division of the Department of Indian Affairs and Northern Development, at Ottawa, said parcel containing approximately 1,622.73 hectares.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The purpose of this Order in Council is to make the annexed Order to Withdraw from disposal the subsurface rights of certain lands at the Giant Mine site located in Yellowknife in the Northwest Territories, for the period beginning on the date this Order comes into force, for the reason that the lands may be required to allow remediation of the site and to avoid potential conflicts with other users.

ANNEXE (article 2)

TERRES DÉCLARÉES INALIÉNABLES

La totalité de la parcelle territoriale située dans la région de Yellowknife, sur la feuille des claims miniers, quadrilatère numéro 85J/9, dans les Territoires du Nord-Ouest, cette parcelle étant indiquée en rouge sur l'esquisse du plan versé au dossier numéro 33-1-5-14 de la Division de la gestion des terres du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, à Ottawa. La parcelle est d'environ 1 622,73 hectares.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le décret a pour objet de déclarer inaliénables les droits d'exploitation du sous-sol de certaines terres au site de la mine Giant, à Yellowknife, dans les Territoires du Nord-Ouest, à compter de la date d'entrée en vigueur du décret, afin de permettre la remise en état du site et d'éviter des conflits éventuels avec d'autres utilisateurs.

Registration

SI/2005-56 June 15, 2005

AN ACT TO AMEND THE CRIMINAL CODE (MENTAL DISORDER) AND TO MAKE CONSEQUENTIAL AMENDMENTS TO OTHER ACTS

Order Fixing June 30, 2005 and January 2, 2006 as the Dates of the Coming into Force of Certain Sections of the Act

P.C. 2005-1079 May 31, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to section 65 of *An Act to amend the Criminal Code (mental disorder) and to make consequential amendments to other Acts*, assented to on May 19, 2005, being chapter 22 of the Statutes of Canada, 2005, hereby fixes

- (a) June 30, 2005, as the day on which sections 1 to 7, 10, 11, 33, 40, 49, 58 to 60 and 63 of that Act come into force; and
- (b) January 2, 2006, as the day on which sections 8, 9, 12 to 32, 34 to 39, 41 to 48, 50 to 57, 61 and 62 of that Act come into force.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The Order fixes June 30, 2005, as the day on which sections 1 to 7, 10, 11, 33, 40, 49, 58 to 60 and 63 of *An Act to amend the Criminal Code (mental disorder) and to make consequential amendments to other Acts* (the "Act") come into force, and also fixes January 2, 2006, as the day on which sections 8, 9, 12 to 32, 34 to 39, 41 to 48, 50 to 57, 61 and 62 of the Act come into force.

Sections 1 to 7, 10, 11, 33 and 40 of the Act amend the *Criminal Code*, sections 49 and 58 to 60 of the Act amend the *National Defence Act*, and section 63 of the Act amends the *Youth Criminal Justice Act*, by providing new procedures to address accused persons who are not likely to ever be fit to stand trial. Sections 8, 9, 12 to 32, 34 to 39, and 41 and 42 of the Act amend the *Criminal Code* and sections 43 to 48, 50 to 57, 61 and 62 amends other Acts, including the *National Defence Act*, by reforming and modernizing various other aspects of the regime governing persons found unfit to stand trial or not criminally responsible on account of mental disorder.

Enregistrement

TR/2005-56 Le 15 juin 2005

LOI MODIFIANT LE CODE CRIMINEL (TROUBLES MENTAUX) ET MODIFIANT D'AUTRES LOIS EN CONSÉQUENCE

Décret fixant au 30 juin 2005 et au 2 janvier 2006 les dates d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi

C.P. 2005-1079 Le 31 mai 2005

Sur recommandation du ministre de la Justice et en vertu de l'article 65 de la *Loi modifiant le Code criminel (troubles mentaux) et modifiant d'autres lois en conséquence*, sanctionnée le 19 mai 2005, chapitre 22 des Lois du Canada (2005), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe :

- a) au 30 juin 2005 la date d'entrée en vigueur des articles 1 à 7, 10, 11, 33, 40, 49, 58 à 60 et 63 de cette loi;
- b) au 2 janvier 2006 la date d'entrée en vigueur des articles 8, 9, 12 à 32, 34 à 39, 41 à 48, 50 à 57, 61 et 62 de cette loi.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le décret fixe au 30 juin 2005 la date d'entrée en vigueur des articles 1 à 7, 10, 11, 33, 40, 49, 58 à 60 et 63 de la *Loi modifiant le Code criminel (troubles mentaux) et modifiant d'autres lois en conséquence* (la « Loi ») et au 2 janvier 2006 la date d'entrée en vigueur des articles 8, 9, 12 à 32, 34 à 39, 41 à 48, 50 à 57, 61 et 62 de la Loi.

Les articles 1 à 7, 10, 11, 33, et 40 de la Loi modifient le *Code criminel*, les articles 49 et 58 à 60 de la Loi modifient la *Loi sur la défense nationale* et l'article 63 de la Loi modifie la *Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents* pour prévoir de nouvelles procédures visant les accusés qui ne seront vraisemblablement jamais aptes à subir leur procès. Les articles 8, 9, 12 à 32, 34 à 39 et 41 et 42 de la Loi modifient le *Code criminel*, les articles 43 à 48, 50 à 57, 61 et 62 de la Loi apportent des modifications à d'autres lois, dont la *Loi sur la défense nationale*, en vue de réformer et moderniser certains autres aspects du régime applicable aux accusés déclarés inaptes à subir leur procès ou non responsables criminellement pour cause de troubles mentaux.

Registration

SI/2005-57 June 15, 2005

AN ACT TO AMEND THE PARLIAMENT OF CANADA ACT (ETHICS COMMISSIONER AND SENATE ETHICS OFFICER) AND OTHER ACTS IN CONSEQUENCE

Order Fixing June 1, 2005 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Act

P.C. 2005-1087 June 1, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to section 42 of *An Act to amend the Parliament of Canada Act (Ethics Commissioner and Senate Ethics Officer) and other Acts in consequence*, assented to on March 31, 2004, being chapter 7 of the Statutes of Canada, 2004, hereby fixes June 1, 2005 as the day on which sections 1 and 3 of that Act come into force.

EXPLANATORY NOTE*(This note is not part of the Order.)*

The Order fixes June 1, 2005, as the day on which sections 1 and 3 of *An Act to amend the Parliament of Canada Act (Ethics Commissioner and Senate Ethics Officer) and other Acts in consequence* come into force.

Section 1 of the Act repeals sections 14 and 15 of the *Parliament of Canada Act*.

Section 3 of the Act replaces sections 34 to 40 of the *Parliament of Canada Act* by section 35 of that Act, which relates to the disqualification of any member of the House of Commons on the member's acceptance of an ineligible office or commission.

Enregistrement

TR/2005-57 Le 15 juin 2005

LOI MODIFIANT LA LOI SUR LE PARLEMENT DU CANADA (CONSEILLER SÉNATORIAL EN ÉTHIQUE ET COMMISSAIRE À L'ÉTHIQUE) ET CERTAINES LOIS EN CONSÉQUENCE

Décret fixant au 1^{er} juin 2005 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la LoiC.P. 2005-1087 Le 1^{er} juin 2005

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'article 42 de la *Loi modifiant la Loi sur le Parlement du Canada (conseiller sénatorial en éthique et commissaire à l'éthique) et certaines lois en conséquence*, sanctionnée le 31 mars 2004, chapitre 7 des Lois du Canada (2004), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 1^{er} juin 2005 la date d'entrée en vigueur des articles 1 et 3 de cette loi.

NOTE EXPLICATIVE*(La présente note ne fait pas partie du décret.)*

Le décret fixe au 1^{er} juin 2005 la date d'entrée en vigueur des articles 1 et 3 de la *Loi modifiant la Loi sur le Parlement du Canada (conseiller sénatorial en éthique et commissaire à l'éthique) et certaines lois en conséquence*.

L'article 1 de cette loi abroge les articles 14 et 15 de la *Loi sur le Parlement du Canada*.

L'article 3 de cette loi remplace les articles 34 à 40 de la *Loi sur le Parlement du Canada* par l'article 35 qui prévoit l'annulation de l'élection d'un député qui accepte une charge ou commission qui est incompatible avec son mandat.

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration No.	P.C. 2005	Department	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2005-160		Agriculture and Agri-food	Order Amending the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Levies Order	1358
SOR/2005-161		Environment	Order 2005-87-03-01 Amending the Domestic Substances List.....	1360
SOR/2005-162	1046	Transport	Regulations Amending the Laurentian Pilotage Tariff Regulations	1366
SOR/2005-163	1047	Agriculture and Agri-food	Regulations Amending the Meat Inspection Regulations, 1990	1372
SOR/2004-164	1048	Canada Border Services Agency Finance	Regulations Amending the Proof of Origin of Imported Goods Regulations.....	1375
SOR/2005-165	1049	Canada Border Services	Regulations Amending the Refund of Duties Regulations	1381
SOR/2005-166	1050	Finance	Order Amending the Schedule to the Customs Tariff, 2005-2.....	1385
SOR/2005-167	1053	Health	Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1397 – Schedule F).....	1387
SOR/2005-168	1056	Industry	Regulations Amending the Orderly Payment of Debts Regulations	1392
SOR/2005-169	1058	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VI).....	1400
SOR/2005-170	1060	Treasury Board	Regulations Amending the Pension Benefits Division Regulations	1405
SOR/2005-171	1061	Veterans Affairs Treasury Board	Regulations Amending the Children of Deceased Veterans Education Assistance Regulations.....	1408
SOR/2005-172	1074	Veterans Affairs	Regulations Amending the Veterans Review and Appeal Board Regulations (Miscellaneous Program).....	1411
SOR/2005-173	1080	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, IV, V and VII)	1413
SOR/2005-174		Finance	Technical Amendments Regulations (Customs Tariff) 2005-1	1457
SI/2005-54	1054	Indian Affairs and Northern Development	Order Fixing August 4, 2005 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Tlicho Land Claims and Self-Government Act	1460
SI/2005-55	1055	Indian Affairs and Northern Development	Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Northwest Territories (Giant Mine).....	1461
SI/2005-56	1079	Justice	Order Fixing June 30, 2005 and January 2, 2006 as the Dates of the Coming into Force of Certain Sections of the Act to amend the Criminal Code (mental disorders) and to make consequential amendments to the other Acts	1463
SI/2005-57	1087	Prime Minister	Order Fixing June 1, 2005 as the Dates of the Coming into Force of Certain Sections of the Act (Ethics Commissioner and Senate Ethics Officer) and other Acts in consequence.....	1464

INDEX SOR: Statutory Instruments (Regulations)**SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)**Abbreviations: e — erratum
n — new
r — revises
x — revokes

Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments
Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Levies Order — Order Amending..... Farms Products Agencies Act	SOR/2005-160	24/05/05	1358	
Order 2005-87-03-01 Amending the Domestic Substances List Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2005-161	25/05/05	1360	
Laurentian Pilotage Tariff Regulations — Regulations Amending..... Pilotage Act	SOR/2005-162	31/05/05	1366	
Meat Inspections Regulations, 1990 — Regulations Amending Meat Inspection Act	SOR/2005-163	31/05/05	1372	
Proof of Origin of Imported Goods Regulations — Regulations Amending..... Customs Act	SOR/2005-164	31/05/05	1375	
Refund of Duties Regulations — Regulations Amending..... Customs Act	SOR/2005-165	31/05/05	1381	
Schedule to the Customs Tariff, 2005-2 — Order Amending Customs Tariff	SOR/2005-166	31/05/05	1388	
Food and Drug Regulations (1937 – Schedule F) — Regulations Amending Food and Drugs Act	SOR/2005-167	31/05/05	1387	
Orderly Payment of Debts Regulations — Regulations Amending Bankruptcy and Insolvency Act	SOR/2005-168	31/05/05	1392	
Canadian Aviation Regulations (Part VI) — Regulations Amending Aeronautics Act	SOR/2005-169	31/05/05	1400	
Pension Benefits Division Regulations — Regulations Amending..... Pension Benefits Division Act	SOR/2005-170	31/05/05	1405	
Children of Deceased Veterans Education Assistance Regulations — Regulations Amending Children of Deceased Veterans Education Assistance Act	SOR/2005-171	31/05/05	1408	
Veterans Review and Appeal Board Regulations (Miscellaneous Program) — Regulations Amending Veterans Review and Appeal Board Act	SOR/2005-172	31/05/05	1411	
Canadian Aviation Regulations (Parts I, IV, V and VII) — Regulations Amending . Aeronautics Act	SOR/2005-173	31/05/05	1413	
Technical Amendments Regulations (Customs Tariff) 2005-1 Customs Tariff	SOR/2005-174	02/06/05	1457	
Order Fixing August 4, 2005 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Act Tlicho Land Claims and Self-Government Act	SI/2005-54	15/06/05	1460	n
Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Northwest Territories (Giant Mine) Territorial Lands Act	SI/2005-55	15/06/05	1461	n
Order Fixing June 30, 2005 and January 2, 2006 as the Dates of the Coming into Force of Certain Sections of the Act..... Criminal Code and to make consequential amendments to other Acts (An Act to amend)	SI/2005-56	15/06/05	1463	n
Order Fixing June 1, 2005 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Act Parliament of Canada Act (Ethics Commissioner and Senate Ethics Officer) and other Act in consequence (An Act to amend)	SI/2005-57	15/06/05	1464	n

TABLE DES MATIÈRES DORS: Textes réglementaires (Règlements)
TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

N° d'enregistrement	C.P. 2005	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2005-160		Agriculture et Agroalimentaire	Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des oeufs d'incubation de poulet de chair au Canada	1358
DORS/2005-161		Environnement	Arrêté 2005-87-03-01 modifiant la Liste intérieure.....	1360
DORS/2005-162	1046	Transport	Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides	1366
DORS/2005-163	1047	Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement de 1990 sur l'inspection des viandes	1372
DORS/2005-164	1048	Agence des services frontaliers du Canada Finances	Règlement modifiant le Règlement sur la justification de l'origine des marchandises importées	1375
DORS/2005-165	1049	Agence des services frontaliers du Canada	Règlement modifiant le Règlement sur le remboursement des droits	1381
DORS/2005-166	1050	Finances	Décret modifiant l'annexe du Tarif des douanes, 2005-2	1385
DORS/2005-167	1053	Santé	Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1397 – annexe F)	1387
DORS/2005-168	1056	Industrie	Règlement modifiant les Règles sur le paiement méthodique des dettes	1392
DORS/2005-169	1058	Transport	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parti VI)	1400
DORS/2005-170	1060	Conseil du trésor	Règlement modifiant le Règlement sur le partage des prestations de retraite	1405
DORS/2005-171	1061	Anciens Combattants	Règlement modifiant le Règlement sur l'aide en matière d'éducation aux enfants des anciens combattants décédés.....	1408
DORS/2005-172	1074	Anciens Combattants	Règlement correctif visant le Règlement sur le Tribunal des anciens combattants (révision et appel).....	1411
DORS/2005-173	1080	Transport	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, IV, V et VII).....	1413
DORS/2005-174		Finances	Règlement de modifications techniques (Tarif des douanes), 2005-1.....	1457
TR/2005-54	1054	Affaires indiennes et Nord canadien	Décret fixant au 4 août 2005 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi sur les revendications territoriales et l'autonomie gouvernementale du peuple tlicho.....	1460
TR/2005-55	1055	Affaires indiennes et Nord canadien	Décret déclarant inaliénables certaines terres des Territoires du Nord-Ouest (mine Giant)	1461
TR/2005-56	1079	Justice	Décret fixant au 30 juin 2005 et au 2 janvier 2006 les dates d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi modifiant le Code criminel (troubles mentaux) et modifiant d'autres lois en conséquence	1463
TR/2005-57	1087	Premier ministre	Décret fixant au 1 ^{er} juin 2005 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi sur le Parlement du Canada (conseiller sénatorial en éthique et commissaire à l'éthique) et certaines lois en conséquence.....	1464

INDEX DORS: Textes réglementaires (Règlements)**TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**
 Abréviations : e — erratum
 n — nouveau
 r — revise
 a — abroge

Règlements Lois	Enregistrement n°	Date	Page	Commentaires
Redevances à payer pour la commercialisation des oeufs d'incubation de poulet de chair au Canada — Ordonnance modifiant l'Ordonnance Office des produits agricoles (Loi)	DORS/2005-160	24/05/05	1358	
Arrêté 2005-87-03-01 modifiant la Liste intérieure Protection de l'environnement, 1999 (Loi canadienne)	DORS/2005-161	25/05/05	1360	
Tarifs de pilotage des Laurentides — Règlement modifiant le Règlement Pilotage (Loi)	DORS/2005-162	31/05/05	1366	
Inspection des viandes — Règlement modifiant le Règlement de 1990..... Inspection des viandes (Loi)	DORS/2005-163	31/05/05	1372	
Justification de l'origine des marchandises importées — Règlement modifiant le Règlement Douanes (Loi)	DORS/2005-164	31/05/05	1375	
Remboursement des droits — Règlement modifiant le Règlement..... Douanes (Loi)	DORS/2005-165	31/05/05	1381	
Annexe du Tarif des douanes, 2005-2 — Décret modifiant..... Tarif des douanes	DORS/2005-166	31/05/05	1385	
Aliments et drogues (1397 – annexe F) — Règlement modifiant le Règlement Aliments et drogues (Loi)	DORS/2005-167	31/05/05	1387	
Paiement méthodique des dettes — Règlement modifiant le Règlement Faillite et l'insolvabilité (Loi)	DORS/2005-168	31/05/05	1392	
Aviation canadien (Partie VI) — Règlement modifiant le Règlement Aéronautique (Loi)	DORS/2005-169	31/05/05	1400	
Partage des prestations de retraite — Règlement modifiant le Règlement..... Partage des prestations de retraite (Loi)	DORS/2005-170	31/05/05	1405	
Aide en matière d'éducation aux enfants des anciens combattants décédés — Règlement modifiant le Règlement Aide en matière d'éducation aux enfants des anciens combattants décédés (Loi)	DORS/2005-171	31/05/05	1408	
Tribunal des anciens combattants (révision et appel) — Règlement correctif visant le Règlement Tribunal des anciens combattants (révision et appel) (Loi)	DORS/2005-172	31/05/05	1411	
Aviation canadien (Parties I, IV, V et VII) — Règlement modifiant le Règlement ... Aéronautique (Loi)	DORS/2005-173	31/05/05	1413	
Techniques (Tarif des douanes), 2005-1 — Règlement de modifications..... Tarif des douanes	DORS/2005-174	02/06/05	1457	
Décret fixant au 4 août 2005 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi..... Revendications territoriales et l'autonomie gouvernementale du peuple tlicho (Loi)	TR/2005-54	15/06/05	1460	n
Décret déclarant inaliénables certaines terres des Territoires du Nord-Ouest (mine Giant) Terres territoriales (Loi)	TR/2005-55	15/06/05	1461	n
Décret fixant au 30 juin 2005 et au 2 janvier 2006 les dates d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi..... Code Criminel (troubles mentaux) et modifiant d'autres lois en conséquence (Loi modifiant)	TR/2005-56	15/06/05	1463	n
Décret fixant au 1 ^{er} juin 2005 et au 2 janvier 2006 les dates d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi..... Parlement du Canada (conseiller sénatorial en éthique et commissaire à l'éthique) et certaines lois en conséquence (Loi modifiant)	TR/2005-57	15/06/05	1464	n



If undelivered, return COVER ONLY to:
Government of Canada Publications
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Publications du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5