

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, JULY 14, 2012

OTTAWA, LE SAMEDI 14 JUILLET 2012

NOTICE TO READERS

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

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday
- Part II Statutory Instruments (Regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 4, 2012, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after Royal Assent

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

To subscribe to, or obtain copies of, the *Canada Gazette*, contact bookstores selling government publications as listed in the telephone directory or write to Publishing and Depository Services, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

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

For information regarding reproduction rights, please contact Public Works and Government Services Canada, by telephone at 613-996-6886 or by email at droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

AVIS AU LECTEUR

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

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 4 janvier 2012 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

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

On peut s'abonner à la *Gazette du Canada* ou en obtenir des exemplaires en s'adressant aux agents libraires associés énumérés dans l'annuaire téléphonique ou en s'adressant aux Éditions et Services de dépôt, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

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

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, par téléphone au 613-996-6886 ou par courriel à l'adresse droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

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

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

REQUESTS FOR INSERTION

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Directorate, Public Works and Government Services Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-996-2495 (telephone), 613-991-3540 (fax).

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

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

DEMANDES D'INSERTION

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Direction de la Gazette du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 350, rue Albert, 5^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-996-2495 (téléphone), 613-991-3540 (télécopieur).

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

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

TABLE OF CONTENTS

Vol. 146, No. 28 — July 14, 2012

Government notices	1990
Appointments	2002
Notice of vacancies	2039
Parliament	
House of Commons	2042
Bills assented to	2042
Commissions	2044
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	2049
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Orders in Council	2052
Proposed regulations	2053
(including amendments to existing regulations)	
Index	2089
Supplements	
Chief Electoral Officer (<i>Published separately</i>)	

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 146, n° 28 — Le 14 juillet 2012

Avis du gouvernement	1990
Nominations	2002
Avis de postes vacants	2039
Parlement	
Chambre des communes	2042
Projets de loi sanctionnés	2042
Commissions	2044
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	2049
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Décrets	2052
Règlements projetés	2053
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	2090
Suppléments	
Directeur général des élections (<i>publié à part</i>)	

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF CITIZENSHIP AND IMMIGRATION****IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT***New Ministerial Instructions*

Notice is hereby given under subsection 87.3(6) of the *Immigration and Refugee Protection Act* (IRPA) that the Department of Citizenship and Immigration has established the following Ministerial Instructions that, in the opinion of the Minister, will best support the attainment of the immigration goals established by the Government of Canada.

Overview

Authority for Ministerial Instructions is derived from section 87.3 of the IRPA. The Instructions are being issued to ensure that the processing of applications and requests is conducted in a manner that, in the opinion of the Minister, will best support the attainment of the immigration goals established by the Government of Canada.

These Instructions come into force on July 14, 2012.

These Instructions apply to applications received by the designated Citizenship and Immigration Canada offices on or after July 14, 2012.

All applications received by designated Citizenship and Immigration Canada offices prior to July 14, 2012, shall continue to be considered for processing in the usual manner.

Any categories for which Instructions are not specifically issued shall continue to be processed in the usual manner.

The Instructions are consistent with IRPA objectives as laid out in section 3, specifically to pursue the maximum social, cultural and economic benefits of immigration; to enrich and strengthen the social and cultural fabrics of Canadian society; to support the development of a strong and prosperous Canadian economy; and to protect public health and safety and to maintain the security of Canadian society.

The Instructions are compliant with the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*.

The Instructions respect all previously established accords and agreements, including the *Quebec-Canada Accord*, and all agreements with provinces and territories.

Work permit applications for temporary foreign workers

Instructions for not processing new work permit applications from temporary foreign workers seeking to work at a business that is in a sector where there are reasonable grounds to suspect a risk of sexual exploitation of some workers

When receiving applications for work permits made by foreign nationals seeking to work in a business that is in a sector where there are reasonable grounds to suspect a risk of sexual exploitation, officers are instructed to not process these applications. Applicants for work permits affected by these Instructions shall be informed that their application will not continue for processing and their processing fee shall be returned.

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DE LA CITOYENNETÉ ET DE L'IMMIGRATION****LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS***Nouvelles instructions ministérielles*

Avis est donné, aux termes du paragraphe 87.3(6) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* (LIPR), que le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration a établi les instructions ministérielles suivantes qui, selon le ministre, sont les plus susceptibles de contribuer à l'atteinte des objectifs fixés pour l'immigration par le gouvernement fédéral.

Aperçu

Les pouvoirs visant les instructions ministérielles découlent de l'article 87.3 de la LIPR. Les instructions sont émises afin de veiller à ce que le traitement des demandes se fasse de la manière qui, selon le ministre, est la plus susceptible de contribuer à l'atteinte des objectifs fixés pour l'immigration par le gouvernement fédéral.

Les instructions entreront en vigueur le 14 juillet 2012.

Les instructions s'appliqueront aux demandes reçues aux bureaux désignés de Citoyenneté et Immigration Canada à compter du 14 juillet 2012.

Il faudra examiner toutes les demandes reçues aux bureaux désignés de Citoyenneté et Immigration Canada avant le 14 juillet 2012, aux fins de traitement de la manière habituelle.

Les demandes présentées au titre de toute catégorie non visée par les instructions seront traitées de la manière habituelle.

Les instructions sont conformes aux objectifs de la LIPR, tels qu'ils figurent à l'article 3, qui sont de retirer de l'immigration le maximum d'avantages sociaux, culturels et économiques; d'enrichir et de renforcer le tissu social et culturel du Canada; de favoriser le développement économique et la prospérité du Canada et de protéger la santé des Canadiens et de garantir leur sécurité.

Les instructions sont conformes à la *Charte canadienne des droits et libertés*.

Les instructions respectent les ententes et les accords conclus antérieurement, notamment l'*Accord Canada-Québec*, et toutes les ententes conclues avec les provinces et les territoires.

Demandes de permis de travail de travailleurs étrangers temporaires

Instructions relatives au non-traitement des nouvelles demandes de permis de travail de travailleurs étrangers temporaires souhaitant travailler dans une entreprise appartenant à un secteur dans lequel il existe des motifs raisonnables de soupçonner que certains travailleurs risquent d'être victimes d'exploitation sexuelle

Les agents doivent ne pas traiter les demandes de permis de travail présentées par des étrangers souhaitant travailler dans une entreprise appartenant à un secteur dans lequel il existe des motifs raisonnables de soupçonner la présence d'un risque d'exploitation sexuelle. Il faut informer les demandeurs de permis de travail touchés par les instructions que le traitement de leur demande ne se poursuivra pas et que les frais de traitement leur seront remboursés.

For the purposes of these Instructions, strip clubs, escort services and massage parlours are considered business sectors where there are reasonable grounds to suspect a risk of sexual exploitation.

These Instructions apply to all work permit applications where the applicant is destined to work for a business as described, irrespective of the specific occupation that the applicant is intended to fill at that business.

[28-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Guidelines for the Reduction of Dyes Released from Pulp and Paper Mills

Whereas MAPBAP acetate is a substance on the *Domestic Substances List* identified under subsection 73(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas a Screening Assessment conducted on MAPBAP acetate in compliance with section 74 of the Act has concluded that the substance meets one or more of the criteria set out in section 64 of the Act;

And whereas MAPBAP acetate is a substance specified on the List of Toxic Substances in Schedule 1 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*,

Notice is hereby given, pursuant to subsection 91(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, that the Minister of the Environment proposes to issue, under subsection 54(1) of that Act, the annexed *Guidelines for the Reduction of Dyes Released from Pulp and Paper Mills*, for the risk management of MAPBAP acetate.

Public comment period

As specified under subsection 332(2) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, any person may, within 60 days after publication of this notice, file with the Minister of the Environment written comments on the proposed Guidelines or a notice of objection requesting that a board of review be established under section 333 and stating the reasons for the objection. All comments must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be sent to the Director, Forest Products and Fisheries Act Division, Environment Canada, Gatineau, Quebec K1A 0H3, 819-994-9848 (fax), MAPBAP@ec.gc.ca (email).

In accordance with section 313 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, any person who provides information in response to this notice may submit with the information a request that it be treated as confidential.

July 14, 2012

LOUISE MÉTIVIER
Director General
Industrial Sectors Directorate
On behalf of the Minister of the Environment

Aux termes des instructions, les bars de danseuses nues, les agences d'accompagnement et les salons de massage sont considérés comme des secteurs d'activité dans lesquels il existe des motifs raisonnables de soupçonner la présence d'un risque d'exploitation sexuelle.

Ces instructions s'appliquent à toutes les demandes de permis de travail présentées par des personnes devant travailler dans une entreprise décrite ci-dessus, quel que soit le poste précis que le demandeur a l'intention d'occuper dans cette entreprise.

[28-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Directives pour la réduction des rejets de colorants provenant des fabriques de pâtes et papiers

Attendu que le MAPBAP acétate est une substance inscrite sur la *Liste intérieure* et répondant aux critères du paragraphe 73(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu que l'évaluation préalable du MAPBAP acétate effectuée en application de l'article 74 de la Loi satisfait à au moins un des critères énoncés à l'article 64 de la Loi;

Attendu que le MAPBAP acétate figure sur la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*,

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 91(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le ministre de l'Environnement, en vertu du paragraphe 54(1) de la Loi, se propose de prendre les *Directives pour la réduction des rejets de colorants provenant des fabriques de pâtes et papiers*, pour la gestion des risques du MAPBAP acétate, ci-après.

Délai pour recevoir les commentaires du public

Comme le précise le paragraphe 332(2) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, dans les 60 jours suivant la publication du présent avis, quiconque le souhaite peut soumettre par écrit, au ministre de l'Environnement, ses commentaires sur les directives qui y sont proposées ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l'article 333 de cette loi. Tous les commentaires doivent mentionner la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis, et être envoyés au Directeur, Division des produits forestiers et Loi sur les pêches, Environnement Canada, Gatineau (Québec) K1A 0H3, 819-994-9848 (télécopieur), MAPBAP@ec.gc.ca (courriel).

Conformément à l'article 313 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, quiconque fournit des renseignements en réponse au présent avis peut en même temps demander que ceux-ci soient considérés comme confidentiels.

Le 14 juillet 2012

La directrice générale
Direction des secteurs industriels
LOUISE MÉTIVIER
Au nom du ministre de l'Environnement

Guidelines for the Reduction of Dyes Released from Pulp and Paper Mills

Foreword

1. In developing the annexed Guidelines, representatives of the federal and provincial governments, environmental non-governmental organizations and industry were consulted regarding control strategies for reducing the levels of MAPBAP acetate released from pulp and paper mills.

2. The Minister of the Environment recommends that the appropriate regulatory agency adopt the annexed Guidelines as baseline standards for the levels of dyes released from pulp and paper mills. However, local conditions, such as density of industrial development, topography and other environmental considerations, may necessitate the adoption of more stringent requirements than those suggested in these Guidelines. Ongoing advances in reduction the strategies and in technology should also be taken into account.

Definitions

3. The following definitions apply in these Guidelines:

“MAPBAP acetate”: means a cationic dye (basic) with the chemical name Methylum, [4-(dimethylamino)phenyl]bis[4-(ethylamino)-3-methylphenyl]- (MAPBAP acetate), Chemical Abstracts Service (CAS) Registry No. 72102-55-7.

“Mill”: means a plant that produces pulp, paper, paperboard, hardboard, insulating or building board.¹

“Operator”: means a person who operates, has control or custody of or is in charge of a mill.²

“Paper product”: means paper, coated paper, paperboard, hardboard, boxboard, linerboard, insulating board, building board, corrugating medium, tissue, moulded cellulose product and any other product directly derived from pulp.³

“Primary treatment”: means the settlement tanks that partly remove solid and organic material from pulp and paper mill wastewater and produce outputs in the form of primary sludge and scum.

“Pulp”: means processed cellulose fibres that are derived from wood, other plant material or recycled paper products.⁴

“Retention”: means the percentage (%) by mass of the MAPBAP acetate bonded to pulp or paper products.

Scope

4. These Guidelines apply to the operator of a pulp and paper mill that uses one or more of the dyes listed in Appendix 1. They lay out certain limits that should not be exceeded and good practices to observe in order to limit dye quantities released in the final effluent.

5. The limits and good practices presented in these Guidelines may be respected using existing industry methods and technologies.

Directives pour la réduction des rejets de colorants provenant des fabriques de pâtes et papiers

Avant-propos

1. Au cours de l'élaboration des présentes directives, des représentants des gouvernements fédéral et provinciaux, d'organisations non gouvernementales de l'environnement et de l'industrie ont été consultés au sujet des stratégies visant à réduire les rejets de MAPBAP acétate provenant des fabriques de pâtes et papiers.

2. Le ministre de l'Environnement recommande que les autorités compétentes en matière de réglementation adoptent les présentes directives comme normes de base en ce qui concerne les rejets de colorants provenant des fabriques de pâtes et papiers. Toutefois, les conditions locales, telles que la densité du développement industriel, la topographie et d'autres facteurs d'ordre environnemental, peuvent rendre nécessaire l'adoption d'exigences plus sévères que celles énoncées dans les présentes directives. Le progrès continu des stratégies de réduction et des technologies devra également être pris en considération.

Définitions

3. Les définitions qui suivent s'appliquent aux présentes directives.

Exploitant : Personne qui exploite une fabrique, qui en a la garde ou le contrôle ou qui en est responsable¹.

Fabrique : Usine qui produit de la pâte, du papier, du carton, des panneaux durs, des panneaux isolants ou des panneaux de construction².

MAPBAP acétate : Colorant cationique (basique) dont le nom chimique est l'acétate de [*p*-(diméthylamino)phényl]bis[4-(éthylamino)-3-méthylphényl]méthylum (MAPBAP acétate), et dont le numéro de registre du Chemical Abstracts Service est le 72102-55-7.

Pâte : Fibres de cellulose traitées qui sont dérivées du bois, d'autres matières végétales ou de produits de papier recyclés³.

Produit de papier : Produit directement dérivé de la pâte, notamment le papier, le papier couché, le carton, le carton-fibre, le carton pour boîtes, le carton doublure, le carton isolant, le carton de construction, le carton cannelé, le papier mousseline et les produits de cellulose moulée⁴.

Rétention : Représente le pourcentage (%) massique du MAPBAP acétate qui se lie à la pâte ou aux produits de papier.

Traitement primaire : Bassin de décantation qui élimine une partie des matières solides et des matières organiques des eaux usées d'une fabrique de pâtes et papiers et produit des extrants sous forme de boues primaires et d'écume.

Domaine d'application

4. Les présentes directives s'appliquent si au moins un des colorants figurant à l'annexe 1 est utilisé par un exploitant de fabrique de pâte ou de papier. Elles précisent certaines limites à ne pas dépasser et les bonnes pratiques à suivre afin de limiter la quantité de colorant rejetée vers l'effluent final.

5. Les limites et les bonnes pratiques des présentes directives peuvent être respectées à l'aide de méthodes et de technologies actuellement disponibles dans l'industrie.

¹ *Pulp and Paper Mill Defoamer and Wood Chip Regulations* (<http://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/SOR-92-268.pdf>).

² *Pulp and Paper Effluent Regulations* (<http://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/SOR-92-269.pdf>).

³ *Ibid.*

⁴ *Ibid.*

¹ *Règlement sur les effluents des fabriques de pâtes et papiers* (<http://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/SOR-92-269.pdf>).

² *Règlement sur les additifs antimousse et les copeaux de bois utilisés dans les fabriques de pâtes et papiers* (<http://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/SOR-92-268.pdf>).

³ *Règlement sur les effluents des fabriques de pâtes et papiers* (<http://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/SOR-92-269.pdf>).

⁴ *Ibid.*

Performance guidelines

6. The retention of dyes that are used in the pulp and paper process and that are subject to these Guidelines should respect the limits specified in Appendix 1.

7. The removal of solids in the primary wastewater treatment, which allows for dye removal by adsorption, should respect the limits specified in Appendix 1.

8. A containment plan should be in place to prevent the release of dyes into the environment or the sewer system during dye storage (for example fixed supply tank, tote, drum or any other container), handling and disposal.

8.1. A secondary containment⁵ should be configured with capacity equal to or greater than

- 110% of the capacity of the tank if there is only one tank; or
- 100% of the capacity of the largest tank plus 10% of the aggregate capacity of all other tanks.

8.2. During the purge of dye from the equipment, piping or tank containing dyes, operational measures for the collection or recirculation of dye should be in place to prevent dye releases to water.

Declaration

9. The operator of a mill that is subject to these Guidelines should indicate in writing to the Minister of the Environment (no later than six months after final publication of the Guidelines or six months after starting to use a dye) its intention to implement the Guidelines. The Minister of the Environment should be notified in writing if the mill permanently ceases to use the dye.

Monitoring

10. The operator of a mill that is subject to these Guidelines should, at least once a year, verify that activities are carried out in compliance with the limits specified in Appendix 1 and record the quantity of the dye released to the environment or to a sewer system during its storage, handling or disposal.

Report

11. The operator of a mill that is subject to the Guidelines should provide a report to the Minister of the Environment that includes the following:

- The name and address of the mill.
- The technical contact person, telephone and fax numbers, and email address.
- The quantity of the dye subject to these Guidelines purchased or used during the previous calendar year.
- Results of the tests referred to in the Monitoring section, the date of testing, and the method for determining dye retention, if different from that proposed in Appendix 3.
- The quantity of the dye subject to these Guidelines released to the environment or to a sewer system as a result of its storage, handling or disposal.

Lignes directrices sur les rejets

6. La rétention des colorants utilisés dans le procédé de fabrication de la pâte ou du papier et assujettis à ces directives devrait respecter les limites précisées à l'annexe 1.

7. L'élimination des matières solides par le traitement primaire des eaux usées, qui permet l'élimination par adsorption de colorants, devrait respecter les limites précisées à l'annexe 1.

8. Des méthodes de confinement devraient être utilisées, afin d'éviter le rejet de colorants dans l'environnement ou dans un système d'égout lors de l'entreposage (par exemple réservoirs fixes d'alimentation, semi-vrac, baril ou tout autre contenant), de la manutention ou de l'élimination de ceux-ci.

8.1. Un confinement secondaire⁵ devrait être en place afin de créer un volume de retenue minimal égal ou supérieur à :

- 110 % du volume du réservoir s'il y a un seul réservoir;
- 100 % du volume du plus gros réservoir plus 10 % du volume total des autres réservoirs.

8.2. Une méthode de captation (bassin) ou de recirculation devrait être mise en place, avant la purge d'un équipement, de la tuyauterie ou d'un réservoir contenant du colorant, afin d'éviter le rejet du colorant dans l'eau.

Déclaration

9. L'exploitant d'une fabrique de pâtes et papiers assujettie aux présentes directives devrait indiquer par écrit au ministre de l'Environnement (au plus tard six mois après la publication finale des directives ou six mois après avoir débuté l'utilisation d'un colorant) qu'il s'engage à mettre en œuvre les directives. Si l'exploitant cesse d'utiliser le colorant de manière définitive, il devrait aussi en informer le ministre de l'Environnement par écrit.

Surveillance

10. L'exploitant d'une fabrique de pâtes et papiers assujettie aux présentes directives devrait vérifier, au moins une fois par année, si ses activités sont menées en conformité avec les limites précisées à l'annexe 1 et documenter la quantité de colorant qui a été rejetée dans l'environnement ou dans un système d'égout lors de son entreposage, de sa manutention ou de son élimination.

Rapport

11. L'exploitant d'une fabrique de pâtes et papiers assujettie aux présentes directives devrait fournir au ministre de l'Environnement un rapport comprenant les éléments suivants :

- Les nom et adresse de l'établissement;
- La personne-ressource technique, ses numéros de téléphone et de télécopieur, et son adresse courriel;
- La quantité de colorants assujettis aux présentes directives qui a été achetée ou utilisée pendant l'année civile précédente;
- Les résultats des vérifications mentionnées à la section Surveillance, la date de ces vérifications et la méthode de mesure de la rétention du colorant si elle diffère de celle proposée en annexe 3;
- La quantité de colorants assujettis aux présentes directives qui a été rejetée dans l'environnement ou dans un système d'égout lors de son entreposage, de sa manutention ou de son élimination.

⁵ *Guidelines for Secondary Containment for Above Ground Storage Tanks*, Industrial Waste and Wastewater Branch, Alberta Environmental Protection, May 16, 1997.

⁵ *Guidelines for Secondary Containment for Above Ground Storage Tanks*, Industrial Waste and Wastewater Branch, Alberta Environmental Protection, 16 mai 1997 (disponible en anglais seulement).

The operator should provide the first report to the Minister of the Environment three years after the final publication of these Guidelines. An annual report would subsequently only be sent if the limits of Appendix 1 were not respected or if at least one of the dyes subject to these Guidelines were released to the environment or to a sewer system as a result of storage, handling or disposal.

Record-keeping

12. The operator of a mill that is subject to these Guidelines should retain all relevant records for at least five years beginning on the date of their creation and make them available to the Minister of the Environment upon request.

Appendix 1: Limits

Substance	Minimum retention in paper products ¹	Solids removal efficiency by the primary treatment ²
MAPBAP acetate (CAS No. 72102-55-7)	90%	75%

¹ A method for determining dye retention on fibres is shown in Appendix 3.

² The calculation of the solids removal efficiency by the primary treatment is shown in Appendix 2.

Appendix 2: Calculation of solids removal efficiency by the primary wastewater treatment

$$ESS = (1 - \frac{SS_o}{SS_I}) \times 100\%$$

Where

ESS = solids removal efficiency (%)

SS_o = solids concentration at the outlet of the primary treatment system (mg/L)

SS_I = solids concentration at the inlet of the primary treatment system (mg/L)

Note: The sampling should be conducted while the primary treatment system is stable and the mill is in operation.

Appendix 3: Proposed method for measuring dye retention on fibres⁶

Equipment

- Spectrophotometer
- Fibreglass filter paper (1.5-µm nominal porosity)
- Deionized water
- Büchner vacuum flask
- Stirrer hot plate
- Beakers
- Graduated cylinder
- Analytical balance measuring to at least four decimal places
- Pipettes
- pH meter
- Conductivity meter

⁶ The method was reviewed and tested by a laboratory associated with the University of British Columbia.

L'exploitant devrait fournir le premier rapport au ministre de l'Environnement trois ans après la publication finale des directives proposées. Un rapport annuel serait par la suite demandé seulement si les limites précisées à l'annexe 1 n'ont pas été respectées ou si au moins un colorant assujéti aux présentes directives a été rejeté dans l'environnement ou dans un système d'égout lors de son entreposage, de sa manutention ou de son élimination.

Tenue des dossiers

12. L'exploitant d'une fabrique de pâtes et papiers assujéti aux présentes directives devrait conserver tous les dossiers pertinents pendant au moins cinq ans à compter de la date de leur création et les fournir, sur demande, au ministre de l'Environnement.

Annexe 1 : Limites

Substance	Rétention minimale dans les produits de papier ¹	Efficacité d'enlèvement des matières solides par le traitement primaire ²
MAPBAP acétate (numéro de CAS 72102-55-7)	90 %	75 %

¹ Une méthode de mesure de la rétention du colorant sur la fibre est spécifiée à l'annexe 3.

² Le calcul de l'efficacité d'enlèvement des matières solides par le traitement primaire est spécifié à l'annexe 2.

Annexe 2 : Calcul de l'efficacité d'enlèvement des matières solides par le traitement primaire des eaux usées

$$ESS = (1 - \frac{SS_o}{SS_I}) \times 100 \%$$

où :

ESS = efficacité d'enlèvement des matières solides (%)

SS_o = concentration des matières solides à la sortie du traitement primaire (mg/L)

SS_I = concentration des matières solides à l'entrée du traitement primaire (mg/L)

Note : L'échantillonnage devrait être effectué lorsque l'opération du traitement primaire est stable et que la fabrique est en opération.

Annexe 3 : Méthode proposée pour déterminer la rétention du colorant sur la fibre⁶

Équipements

- Spectrophotomètre
- Papier filtre en fibre de verre (1,5 µm de porosité nominale)
- Eau déionisée
- Buchner avec vacuum
- Plaque chauffante à agitateur magnétique
- Bêchers
- Cylindre gradué
- Balance précise à 4 décimales
- Pipettes
- pHmètre
- Conductivimètre

⁶ La méthode a été révisée et évaluée par un laboratoire associé à l'Université de la Colombie-Britannique.

Products

- Dye to be tested
- Fresh, undyed (never dried) pulp

Procedure

1. Preparation of dye solution
 - a. Dilute the dye to 0.2 g/L (Ci) with deionized water.
2. Use the spectrophotometer to determine the maximum absorption wavelength and develop a “concentration-absorbance” curve using that value. Establish the minimum dye concentration that can be measured with this instrument (minimum measurable value).
3. Pulp retention measure
 - a. Dilute 2.00 g of dry pulp in deionized water until you achieve a 1 % consistency.
 - b. Agitate at 50°C for 2 minutes or until no fibre flocs remain.
 - c. Filter with the Büchner and filter paper and keep the filtrate in a beaker.
 - d. Measure the filtrate absorbance (A int) at the wavelength established in Step 2 in order to estimate the interference caused by suspended solids and the filtrate colour.
 - e. Measure the quantity of dry pulp on the filter paper.
 - f. Calculate the pulp retention. A 99 % minimum value is required to minimize interference with the absorption measure. For lower retention, increase the quantity of pulp or use a lower-porosity fibreglass filter.
4. Dye retention measure
 - a. Weigh 2.00 g of dry pulp.
 - b. Add 180 mL of deionized water.
 - c. Add 20 mL of the dye solution (Vi) to the pulp to obtain a concentration of 0.002 g pure dye/g dry pulp.
 - The final consistency of the pulp should be 1 %.
 - d. Agitate at 50°C for 2 minutes or until no fibre flocs remain.
 - e. Filter with the Büchner and filter paper.
 - f. Measure the filtrate volume (Vf).
 - g. Measure the filtrate absorbance (Af).
 - h. Calculate the corrected absorbance ($A_{corr} = A_f - A_{int}$ (from Step 3-d).
 - i. Calculate the dye concentration in the filtrate (Cf) with the “concentration-absorbance” curve (Step 2), using the corrected absorbance (A_{corr}).
 - j. Calculate the quantity of (pure) dye in the filtrate ($D_f = V_f \times C_f$ [g].
 - k. Calculate the initial quantity of (pure) dye ($D_i = V_i \times C_i$ [g].
 - l. Measure the pH and conductivity of the filtrate (for reference only).
 - m. Calculate the dye retention = $(D_i - D_f) / D_i \times 100\%$.
 - n. Repeat Step 4 twice. Record the mean retention, pH and conductivity.

Notes

- a. The initial dye quantity per gram of pulp used is based on the hypothesis that the lowest value the spectrophotometer can measure in the filtrate is 1 ppm of dye and that the dye retention is approximately 90%. The quantity of dye may need to be adjusted should these hypotheses not apply.
- b. Instruments used should be calibrated.

Produits

- Colorant à tester
- Pâte fraîche non colorée (non séchée)

Procédure

1. Préparation de la solution colorante
 - a. Diluer le colorant à 0,2 g/L (Ci) avec de l'eau déionisée.
2. Évaluer avec le spectrophotomètre à quelle longueur d'onde l'absorption est maximale et établir la courbe « concentration – absorbance » à cette valeur. Définir la concentration minimale de colorant qui peut être mesurée avec cet instrument (valeur minimale mesurable).
3. Mesure de la rétention de la pâte
 - a. Diluer 2,00 g (sec) de pâte dans de l'eau déionisée pour obtenir une consistance de 1 %;
 - b. Agiter à 50 °C pendant 2 minutes (ou jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'amas de fibres);
 - c. Filtrer au Buchner et papier filtre et conserver le filtrat dans un bécher;
 - d. Mesurer l'absorbance du filtrat (A int) à la longueur d'onde établie à l'étape 2, pour estimer l'interférence due aux solides en suspension et à la couleur du filtrat;
 - e. Mesurer la quantité de pâte (sec) sur le papier filtre;
 - f. Calculer la rétention de la pâte. Une valeur minimale de 99 % est requise pour minimiser l'interférence avec la mesure d'absorption. Si la rétention est moindre, augmenter la quantité de pâte ou utiliser un papier filtre en verre de plus faible porosité.
4. Mesure de la rétention du colorant
 - a. Peser 2,00 g (sec) de pâte;
 - b. Ajouter 180 mL d'eau déionisée;
 - c. Ajouter 20 mL de solution de colorant (Vi) à la pâte pour obtenir une concentration de 0,002 g de colorant pur/g sec de pâte;
 - La consistance finale de la pâte devrait être de 1 %.
 - d. Agiter à 50 °C pendant 2 minutes (ou jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'amas de fibres);
 - e. Filtrer avec le Buchner et papier filtre;
 - f. Mesurer le volume du filtrat (Vf);
 - g. Mesurer l'absorbance du filtrat (Af);
 - h. Calculer l'absorbance corrigée ($A_{corr} = A_f - A_{int}$ (de l'étape 3d).
 - i. Calculer la concentration du colorant dans le filtrat (Cf) avec la courbe « concentration – absorbance » (étape 2), en utilisant l'absorbance corrigée (A_{corr});
 - j. Calculer la quantité de colorant (pur) dans le filtrat ($D_f = V_f \times C_f$ [g];
 - k. Calculer la quantité de colorant (pur) initiale ($D_i = V_i \times C_i$ [g];
 - l. Mesurer le pH et la conductivité du filtrat (pour référence seulement);
 - m. Calculer la rétention du colorant = $(D_i - D_f) / D_i \times 100\%$;
 - n. Répéter deux fois l'étape 4. Rapporter la valeur moyenne de rétention, le pH et la conductivité.

Notes

- a. La quantité initiale de colorant par gramme de pâte utilisée est basée sur l'hypothèse que la valeur la plus basse que le spectrophotomètre peut mesurer dans le filtrat est de 1 ppm de colorant, et que la rétention du colorant est d'environ 90 %. La quantité de colorant peut devoir être ajustée si ces hypothèses ne s'appliquent pas.

- c. Results should be presented to the appropriate significant decimal places.
- d. The minimum measurable value of the instruments should be determined.
- e. If a measurement falls below the minimum measurable value for an instrument, then the minimum measurable value should be used or reported.
- f. Factors that may affect dye retention include conductivity (salts), temperature, pH, quantity of anionic trash in water, pulp type, dye type, pulp consistency, and initial concentration.

[28-1-o]

- b. Les instruments utilisés devraient être calibrés.
- c. Les résultats devraient être rapportés avec les décimales significatives appropriées.
- d. La valeur minimale mesurable des instruments devrait être évaluée.
- e. Si une mesure obtenue est en dessous de la valeur minimale mesurable de cet instrument, c'est la valeur minimale mesurable qui devrait être utilisée ou rapportée.
- f. Certains facteurs peuvent affecter la rétention du colorant : la conductivité (sels), la température, le pH, la quantité de déchets anioniques dans l'eau, le type de pâte, le type de colorant, la consistance de la pâte et la concentration initiale.

[28-1-o]

DEPARTMENT OF HEALTH

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Human Health Risk Assessment for Biodiesel Production, Distribution and Use in Canada

The Minister of Health hereby gives notice of the availability of a science assessment document entitled *Human Health Risk Assessment for Biodiesel Production, Distribution and Use in Canada*. This document consists of a detailed scientific assessment of the human health implications that may arise from widespread on-road use of biodiesel blends (diesel fuel containing up to 20% biodiesel by volume) relative to health implications associated with the use of ultra low sulphur diesel. Overall, this Health Canada assessment concludes that the currently available evidence suggests that the use of biodiesel blends in Canada would have minimal impact on air quality and human health risks or benefits as compared to conventional diesel fuel.

The full risk assessment document is available in both official languages upon request at the following Web site: www.healthcanada.gc.ca/air. Any person requiring further information may submit a request to the Air Health Science Division, Health Canada, 269 Laurier Avenue W, Room 3-057, AL 4903c, Ottawa, Ontario K1A 0K9, AIR@hc-sc.gc.ca (email). All information requests must cite the *Canada Gazette*, Part I, as well as the date of publication of this notice.

June 29, 2012

KAREN LLOYD
Director General
Safe Environments Directorate
 On behalf of the Minister of Health

APPENDIX

Human Health Risk Assessment for Biodiesel Production, Distribution and Use in Canada — Executive Summary

Health Canada assessed the potential human health implications of the widespread use of biodiesel in Canada, considering the production, distribution, storage and use stages in the lifecycle of biodiesel fuel. The general approach employed is as comprehensive as the available information allows and is comparative in

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

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

Évaluation des risques à la santé humaine de la production, distribution et utilisation de biodiesel au Canada

Le ministre de la Santé donne avis, par la présente, de la disponibilité d'un document d'évaluation scientifique intitulé *Évaluation des risques à la santé humaine de la production, distribution et utilisation de biodiesel au Canada*. Ce document consiste en une évaluation scientifique détaillée des incidences sur la santé humaine qui pourraient survenir advenant l'utilisation généralisée sur route de mélanges de biodiesel (diesel contenant jusqu'à 20 % de biodiesel par volume) relativement aux incidences sur la santé humaine de l'utilisation de diesel à très faible teneur en soufre. En général, la présente évaluation de Santé Canada conclut que les données présentement disponibles suggèrent que l'utilisation de mélanges de biodiesel au Canada aurait un impact minime sur la qualité de l'air et sur les risques ou les avantages liés à la santé humaine par comparaison avec le carburant diesel conventionnel.

Le document d'évaluation des risques est disponible sur demande, dans les deux langues officielles, sur le site Web suivant : www.santecanada.gc.ca/air. Quiconque nécessite des renseignements additionnels peut soumettre une demande à la Division de la qualité de l'air, Santé Canada, 269, avenue Laurier Ouest, Local 3-057, Indice de l'adresse 4903c, Ottawa (Ontario) K1A 0K9, AIR@hc-sc.gc.ca (courriel). Toutes les demandes de renseignements doivent faire mention de la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que de la date de publication du présent avis.

Le 29 juin 2012

La directrice générale
Programme de la sécurité des milieux
 KAREN LLOYD
 Au nom du ministre de la Santé

ANNEXE

Évaluation des risques pour la santé humaine liés à la production, la distribution et l'utilisation de biodiesel au Canada — Sommaire

Santé Canada a évalué les effets potentiels sur la santé humaine de l'utilisation généralisée de biodiesel au Canada, en considérant les étapes du cycle de vie de production, de distribution, d'entreposage et d'utilisation du carburant biodiesel. L'approche globale privilégiée est aussi exhaustive que le permettent les données

nature, i.e. the impacts of biodiesel blends are compared to those of conventional ultra low sulphur diesel (ULSD) and presented as relative risks and benefits. The primary consideration of this analysis is the potential impact of biodiesel use on mobile sector emissions and atmospheric concentrations of air pollutants.

The Government of Canada put in place a 2% renewable content requirement in diesel and heating oil on July 1, 2011, as outlined in the *Regulations Amending the Renewable Fuels Regulations* (P.C. 2011-795, June 29, 2011) and published in the *Canada Gazette*, Part II, on July 20, 2011.¹ The Regulations do not specify the use of biodiesel fuel in distillate or heating fuels. Rather, any liquid fuel meeting the definition of renewable fuel as per the Regulations, produced from one or more of the designated feedstocks, and complying with the maximum content specified may be acceptable.²

Biodiesel is a mixture of fatty acid alkyl esters produced from vegetable oils and animal fats via transesterification with an alcohol (generally methanol). The combinations of fatty acids in fats and oils can vary substantially depending on the source material and influence the resulting biodiesel properties. Biodiesel is usually blended with ULSD and the resulting blends are denoted by BX, where X indicates the percent of biodiesel in a blend, on a volume basis (e.g. B5 is a blend comprised of 5% by volume biodiesel and 95% by volume ULSD). Biodiesel blends up to B20 can generally be used in most compression ignition engines without any modifications.

Biodiesel production facilities rely on technologies and processes that vary according to the type of feedstock and the level of integration or complexity of a facility. Biodiesel production activities can lead to a variety of emissions or releases to water, air, and soil. Risks and hazards associated with biodiesel facilities are common to other industrial sectors (e.g. combustion emissions, fugitive emissions, and spills) and can be limited by mitigation strategies, both behavioural and technological. The most common air emissions from biodiesel production plants are methanol (during transesterification), hexane (during oil extraction), and criteria air contaminants (CACs) [e.g. particulate matter (PM) emissions from fuel-powered generators]. Total amounts emitted are expected to be relatively low and to meet regulatory requirements, based on information from the National Pollutant Release Inventory³ and environmental assessments of various Canadian biodiesel production facilities. Ambient air concentrations near facilities are expected to meet air quality guidelines. Emissions of heavy metals and air toxics are generally expected to be minimal, as specific activities that would lead to significant emissions of these pollutants have not been identified.

No extensive database or tool has been specifically developed to predict the environmental fate and transport of biodiesel releases, and empirical values for numerous physical and chemical

disponibles et se veut comparative, c'est-à-dire que les impacts de l'utilisation du biodiesel sont comparés à ceux du diesel à très faible teneur en soufre (DTFTS) et présentés sous forme de risques et d'avantages relatifs. La principale considération de la présente analyse est l'impact potentiel de l'utilisation de biodiesel sur les émissions liées au transport et les concentrations atmosphériques de polluants.

Le gouvernement du Canada a adopté une exigence de contenu renouvelable de 2 % dans le diesel et le mazout de chauffage le 1^{er} juillet 2011, tel qu'elle est présentée dans le *Règlement modifiant le Règlement sur les carburants renouvelables* (C.P. 2011-795, le 29 juin 2011) et publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 20 juillet 2011¹. Le Règlement ne précise pas l'usage de biodiesel dans les distillats ou le mazout de chauffage. Plutôt, tout carburant liquide qui correspond à un carburant renouvelable tel qu'il est défini par le Règlement, qui est produit à partir d'une ou de plusieurs matières premières désignées et qui est conforme à la teneur maximale spécifiée peut être acceptable².

Le biodiesel est un mélange d'esters alkylés d'acides gras produits à partir d'huiles végétales ou de graisses animales par transesterification avec un alcool (généralement du méthanol). Les combinaisons d'acides gras dans les huiles et les graisses peuvent varier considérablement selon la matière première utilisée et ceci peut avoir des incidences sur les propriétés du biodiesel produit. Le biodiesel est normalement mélangé au DTFTS et les mélanges qui en résultent sont identifiés par la désignation BX, où X indique le pourcentage de biodiesel par volume dans le mélange (par exemple B5 est un mélange contenant 5 % de biodiesel par volume et 95 % de DTFTS par volume). Les mélanges de biodiesel jusqu'à B20 peuvent être utilisés dans la plupart des moteurs à combustion par compression sans modifications.

Les usines de production de biodiesel dépendent de technologies et de procédés qui varient en fonction de la matière première et du niveau d'intégration ou de complexité des installations. Les activités de production de biodiesel peuvent mener à une variété d'émissions ou de rejets dans l'eau, l'air et le sol. Les risques et les dangers associés aux usines de biodiesel sont présents également dans d'autres secteurs industriels (par exemple des émissions de combustion, des émissions fugitives et des déversements) et peuvent être limités par des mesures d'atténuation autant comportementales que technologiques. Les émissions atmosphériques les plus communes provenant des installations de biodiesel sont le méthanol (lors de la transestérification), l'hexane (lors de l'extraction d'huile) et les principaux contaminants atmosphériques (PCA) [par exemple les émissions de matières particulaires (PM) de génératrices alimentées en carburant]. Selon l'information disponible dans l'Inventaire national des rejets de polluants³ et les renseignements obtenus d'évaluations environnementales de différentes usines de biodiesel au Canada, il est prévu que les quantités totales émises seront relativement faibles et qu'elles satisferont aux exigences réglementaires. Il est prévu que les concentrations dans l'air ambiant à proximité des usines de biodiesel respecteront les critères de qualité de l'air. Les émissions de métaux lourds et de toxiques atmosphériques devraient être minimales, puisque aucune activité menant à des émissions considérables de ces polluants n'a été identifiée.

Aucune base de données ou aucun outil n'a été développé spécialement pour prédire l'évolution et la migration environnementale de déversements de biodiesel. Les valeurs empiriques de

¹ Vol. 145, No. 15, July 20, 2011. Available at <http://canadagazette.gc.ca/rp-pr/p2/2011/2011-07-20/html/sor-dors143-eng.html>.

² See the definitions of "renewable fuel" and "renewable fuel feedstock" in the *Renewable Fuels Regulations* at <http://canadagazette.gc.ca/rp-pr/p1/2010/2010-04-10/html/reg1-eng.html>.

³ www.ec.gc.ca/inrp-npri/Default.asp?lang=En&n=B85A1846-1

¹ Vol. 145, n° 15, le 20 juillet 2011. Disponible au <http://canadagazette.gc.ca/rp-pr/p2/2011/2011-07-20/html/sor-dors143-fra.html>.

² Se référer aux définitions de « carburant renouvelable » et « matière première de carburant renouvelable » du *Règlement sur les carburants renouvelables* au <http://canadagazette.gc.ca/rp-pr/p1/2010/2010-04-10/html/reg1-fra.html>.

³ www.ec.gc.ca/inrp-npri/Default.asp?lang=Fr&n=B85A1846-1

properties of biodiesel fuel components are not available. Health Canada conducted screening level environmental fate and transport modelling of different biodiesel fuel spill scenarios to identify key potential impacts. The modelling results of neat ULSD, neat biodiesel, and biodiesel blends show that biodiesel fuel components are projected to travel less than ULSD fuel components, as expected based on biodiesel's physical and chemical characteristics, notably the greater biodegradation rate of biodiesel fuel components compared to diesel fuel fractions. Notwithstanding the modelling uncertainties (i.e. assumptions and input data), the limited mobility of biodiesel fuel components can be considered a benefit since the soil and groundwater contamination is expected to be relatively contained and, consequently, have less impact on environmental and human health than petroleum fuels following releases.

With regard to the use of biodiesel fuels in on-road heavy-duty diesel vehicles (HDDVs) and its impact on exhaust emissions compared to ULSD, the following trends are noted:

- considerable reductions in PM, CO, hydrocarbon, volatile organic compound, and polycyclic aromatic hydrocarbon (PAH) emissions;
- no net impact or a slight increase in NO_x emissions; and
- no significant impact on the efficiency of after-treatment devices.

For the current assessment, the impacts of biodiesel use on Canadian fleet-wide mobile source emissions were estimated with the MOBILE6.2C model in collaboration with Environment Canada. It was assumed that biodiesel affects emissions of on-road HDDVs only. Table ES.1 shows the percent change in fleet-average HDDV emissions estimated for B5 and B20 in comparison to ULSD for 2006, 2010, and 2020.

Biodiesel is projected to have less impact on HDDV exhaust emissions in 2020 due to the turnover of the Canadian HDDV fleet, as 2010 and beyond model-year HDDVs are equipped with new engine technologies and exhaust emission controls in order to meet more stringent emission standards.

Table ES.1 — Percent change in Canadian fleet-average HDDV emissions from MOBILE6.2C for B5 and B20 compared to ULSD for 2006, 2010 and 2020

Pollutants	B5			B20		
	2006	2010	2020	2006	2010	2020
1,3-Butadiene/Acetaldehyde/Acroline/Formaldehyde	-4	-3	-1	-18	-14	-3
Benzo[a]pyrene	-3	-3	-2	-14	-12	-9
Benzene	-4	-3	-1	-18	-14	-4
CO	-3	-3	-2	-11	-10	-7
Elemental carbon/ Organic carbon	-3	-3	-2	-13	-12	-9
NO _x	1	1	1	4	4	3
PM ₁₀ exhaust/PM _{2.5} exhaust	-3	-3	-2	-13	-12	-9
SO ₂ /NH ₃	0	0	0	0	0	0

nombreuses propriétés physiques et chimiques des composants du biodiesel ne sont pas disponibles. Santé Canada a réalisé une modélisation préalable de l'évolution et de la migration environnementale de différents scénarios de déversements de carburant biodiesel afin d'identifier les impacts potentiels clés. Les résultats de la modélisation du DTFTS pur, du biodiesel pur et des mélanges de biodiesel indiquent que les composants du biodiesel devraient migrer moins que les composants du carburant DTFTS. Ceci était anticipé étant donné les caractéristiques physiques et chimiques du biodiesel, notamment le taux de biodégradation plus élevé des composants du biodiesel relativement à celui des fractions de diesel. Nonobstant les incertitudes de la modélisation (c'est-à-dire les présomptions et les entrées), la mobilité restreinte des composants du biodiesel peut être considérée comme un avantage puisque la contamination des sols et des eaux souterraines devrait être relativement limitée et, par conséquent, devrait avoir moins d'impact sur l'environnement et la santé humaine que les carburants pétroliers à la suite de déversements.

En ce qui a trait à l'utilisation de carburants biodiesels dans les véhicules lourds au diesel (VLD) routiers et de son impact sur les émissions des gaz d'échappement par rapport au DTFTS, les tendances suivantes sont rapportées :

- des réductions considérables des émissions de PM, de CO, d'hydrocarbures, de composés organiques volatils et d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP);
- aucun impact net ou une légère augmentation des émissions de NO_x;
- aucun impact significatif sur l'efficacité des dispositifs de post-traitement.

Pour la présente évaluation, les impacts de l'utilisation de biodiesel sur les émissions de sources mobiles pour l'ensemble de la flotte canadienne ont été estimés avec le modèle MOBILE6.2C en collaboration avec Environnement Canada. Il était présumé que le biodiesel avait seulement un effet sur les VLD routiers. Le tableau SE.1 montre les changements en pourcentage des émissions moyennes de la flotte de VLD estimés pour le B5 et le B20 comparativement au DTFTS, pour 2006, 2010 et 2020.

Le biodiesel devrait avoir moins d'impact sur les émissions des gaz d'échappement des VLD en 2020 en raison du renouvellement du parc de VLD au Canada, puisque les modèles de VLD des années 2010 et suivantes sont dotés de nouvelles technologies de moteurs et de dispositifs de contrôles des émissions afin de se conformer aux normes d'émissions plus contraignantes.

Tableau SE.1 — Variation en pourcentage des émissions moyennes du parc de VLD au Canada de MOBILE6.2C en fonction de l'utilisation de B5 et de B20 comparativement au DTFTS, pour 2006, 2010 et 2020

Polluants	B5			B20		
	2006	2010	2020	2006	2010	2020
1,3-Butadiène/Acétaldéhyde/Acroléine/Formaldéhyde	-4	-3	-1	-18	-14	-3
Benzo[a]pyrène	-3	-3	-2	-14	-12	-9
Benzène	-4	-3	-1	-18	-14	-4
Carbone élémentaire et organique	-3	-3	-2	-13	-12	-9
CO	-3	-3	-2	-11	-10	-7
COV _{total} /HCT _{total}	-4	-3	-1	-18	-14	-3
NO _x	1	1	1	4	4	3
PM ₁₀ échappement et PM _{2.5} échappement	-3	-3	-2	-13	-12	-9

Table ES.1 — Percent change in Canadian fleet-average HDDV emissions from MOBILE6.2C for B5 and B20 compared to ULSD for 2006, 2010 and 2020 — *Continued*

Pollutants	B5			B20		
	2006	2010	2020	2006	2010	2020
Toluene/Ethylbenzene/ Xylene	-4	-3	-1	-18	-14	-3
VOC _{total} / THC _{total}	-4	-3	-1	-18	-14	-3

Air quality modelling was undertaken to investigate the impact of biodiesel blends on air pollution in Canada. Specifically, MOBILE6.2C results of Canadian mobile source emissions for the base case and biodiesel scenarios were used as input to the air quality modelling.⁴ Photochemical modelling for the current project was conducted with A Unified Regional Air-quality Modelling System (AURAMS) in collaboration with Environment Canada (see Table ES.2 for scenarios). National scenarios of biodiesel use were modelled on a 22.5 km grid covering the whole country. In addition, a two-week high pollution episode was modelled at high resolution (3 km grid) over the Montréal region.

Table ES.2 — Timeframes of photochemical modelling (AURAMS) scenarios

Years	Fuel	Canada (22.5 km grid)	Montréal (3 km grid)
2006 and 2020	B0 (ULSD)	Annual	June 12 to 23
	B5	Annual	June 12 to 23
	B20*	Annual	June 12 to 23

* National B20 scenarios include the assumption that B20 is used during the summer months only (May to September, inclusive) and B0 is used during the winter months (October to April, inclusive) due to technical requirements.

It is predicted that the national use of B5 and B20 under 2006 conditions would result in small (less than 1 %) but non-negligible changes in air quality compared to ULSD use. In general, PM_{2.5} and O₃ concentrations decrease in urban areas and increase in surrounding areas. The concentrations of CO are expected to decrease in all regions. For the 2020 projections, changes in predicted air quality are very small (less than 0.5 %) and often close to model detection limits. Ozone and PM_{2.5} concentrations are generally reduced in urban centres, but increase slightly in surrounding areas. The concentrations of CO are reduced in most areas. The smaller air quality impacts of biodiesel use in 2020 are due to the significant reductions in base case fleet emissions in 2020 compared to 2006, as a result of the introduction of cleaner vehicles.

Short-term high-resolution modelling of the Montréal urban area revealed similarly small changes in air quality. High-resolution modelling provided enhanced spatial resolution of air quality impacts, bringing to light different air quality phenomena caused by smaller scale meteorological regimes and a more detailed distribution of mobile emission sources, such as the impacts of major bridges and highways.

⁴ Upstream emissions associated with biodiesel fuel (i.e. fuel production, transportation, and distribution) are not considered in the emissions inventory and air quality modelling.

Tableau SE.1 — Variation en pourcentage des émissions moyennes du parc de VLD au Canada de MOBILE6.2C en fonction de l'utilisation de B5 et de B20 comparativement au DTFTS, pour 2006, 2010 et 2020 (*suite*)

Polluants	B5			B20		
	2006	2010	2020	2006	2010	2020
SO ₂ /NH ₃	0	0	0	0	0	0
Toluène/Éthylbenzène/ Xylène	-4	-3	-1	-18	-14	-3

Une modélisation de la qualité de l'air a été réalisée dans le but d'étudier l'impact des mélanges de biodiesel sur la pollution atmosphérique au Canada. Plus précisément, les résultats d'émissions de sources mobiles de MOBILE6.2C pour les scénarios de référence et de biodiesel ont été utilisés comme entrées à la modélisation de la qualité de l'air⁴. La modélisation photochimique pour le projet présent a été réalisée avec le système régional unifié de modélisation de la qualité de l'air (AURAMS) en collaboration avec Environnement Canada (voir les scénarios au tableau SE.2). Des scénarios à l'échelle nationale d'utilisation de biodiesel ont été modélisés selon une grille de 22,5 km englobant l'ensemble du pays. De plus, un épisode de forte pollution de deux semaines a été modélisé à haute résolution (grille de 3 km) au-dessus de la région de Montréal.

Tableau SE.2 — Périodes de modélisation photochimique (AURAMS) des scénarios

Années	Carburant	Canada (grille de 22,5 km)	Montréal (grille de 3 km)
2006 et 2020	B0 (DTFTS)	Annuelle	Du 12 au 23 juin
	B5	Annuelle	Du 12 au 23 juin
	B20*	Annuelle	Du 12 au 23 juin

* Les scénarios B20 à l'échelle nationale comprennent la présomption que le B20 est utilisé uniquement durant les mois d'été (de mai à septembre, inclusivement) et que le B0 est utilisé durant les mois d'hiver (d'octobre à avril, inclusivement) en raison d'exigences techniques.

Il est prévu que l'utilisation à l'échelle nationale de B5 et de B20 sous les conditions de 2006 résulte en des changements faibles (moins de 1 %), mais non négligeables, de la qualité de l'air par rapport à l'utilisation de DTFTS. En général, les concentrations d'ozone et de PM_{2.5} diminuent dans les centres urbains et augmentent dans les régions avoisinantes. Il est prévu que les concentrations de CO diminuent dans toutes les régions. Selon les prévisions de 2020, il est prévu que les changements de la qualité de l'air seront très faibles (moins de 0,5 %) et souvent près des seuils de détection du modèle. En général, les concentrations d'ozone et de PM_{2.5} sont réduites dans les centres urbains, mais augmentent dans les régions avoisinantes. Les concentrations de CO sont réduites dans la plupart des régions. Les impacts moins importants sur la qualité de l'air de l'utilisation de biodiesel en 2020 sont attribuables aux réductions significatives des émissions de référence du parc de véhicules en 2020 par rapport à 2006, à la suite de l'introduction de véhicules plus propres.

La modélisation à haute résolution et à court terme de la région urbaine de Montréal a également révélé de faibles changements à la qualité de l'air. La modélisation à haute résolution a amélioré la résolution spatiale des impacts sur la qualité de l'air, mettant en évidence différents phénomènes liés à la qualité de l'air qui sont causés par des régimes météorologiques à plus petite échelle et une distribution plus détaillée des sources d'émissions mobiles, comme les impacts des ponts et des principaux axes routiers.

⁴ Les émissions en amont associées au biodiesel (c'est-à-dire la production du carburant, le transport et la distribution) ne sont pas prises en compte dans l'inventaire des émissions et dans la modélisation de la qualité de l'air.

Health Canada's Air Quality Benefits Assessment Tool (AQBAT) was used to quantify Canadian morbidity and mortality risks/benefits from changes in CAC concentrations associated with the use of B5 or B20 compared to ULSD in the on-road HDDV fleet, in either 2006 or 2020. In 2006, annual B5 or summertime B20 use are associated with a reduction of about five to seven premature mortalities as well as minimal reductions in hospital admissions, emergency room visits and other morbidity outcomes, due primarily to minor reductions in PM_{2.5} and O₃ levels. The health benefits associated with biodiesel use are expected to be reduced by 2020 due to the incorporation of new emission control technologies in the HDDV fleet.

Qualitative consideration of the available mobile source air toxics emissions data indicate that minimal reductions are expected for air concentrations of benzene, 1,3-butadiene, acetaldehyde, formaldehyde, acrolein and PAHs in association with the use of biodiesel, which may translate into very minor reductions in human exposure to these pollutants, particularly near roads that are heavily used by HDDVs. However, the emissions benefits and any associated reductions in human exposures are expected to diminish by 2020.

A toxicological review of biodiesel exhaust was conducted with two objectives: (1) to determine if biodiesel exhaust has a similar, reduced or greater impact than diesel exhaust in terms of specific health effects; and (2) to attribute any difference in the magnitude of effects observed (between biodiesel and diesel exhaust) to a change in the level of a specific physicochemical parameter(s) in the exhaust.

A review of several studies determined that biodiesel exhaust is unlikely to exceed diesel exhaust in terms of respiratory effects. Only two studies were reviewed that examined cardiovascular effects of biodiesel exhaust. Based on this limited data set, it was not possible to draw any conclusions as to how biodiesel and diesel exhaust compare with respect to cardiovascular effects.

A review of outcomes relevant to the initiation of carcinogenesis indicated that biodiesel and diesel exhaust are similar in terms of clastogenicity, that biodiesel exhaust has a similar or lower effect on biochemical events (reactive oxygen species, inflammation) associated with genetic instability, and that biodiesel is equal to or exceeds diesel with respect to cytotoxicity. The majority of studies investigating mutagenicity demonstrated that PM extract from biodiesel exhaust is potentially less mutagenic than diesel exhaust PM extract.

Only one inhalation study considered reproductive and developmental effects, neurological effects, and systemic effects resulting from exposure to biodiesel exhaust. Given that this study did not include a diesel treatment, it was not possible to draw any comparison between biodiesel and diesel exhaust. Dermal exposure to biodiesel was also considered because of potential exposure during refuelling. However, skin irritation, a potential outcome of this type of exposure, was not considered in the study reviewed.

No information was available for immunological effects resulting from exposure to biodiesel exhaust.

L'outil pour évaluer les avantages d'une meilleure qualité de l'air (OEAQA) de Santé Canada a été employé pour chiffrer les risques et les avantages en matière de morbidité et de mortalité découlant des changements de concentrations des PCA liés à l'utilisation de B5 et de B20 par rapport au DTFTS dans le parc de VLD routiers, en 2006 ou en 2020. En 2006, l'utilisation annuelle de B5 ou estivale de B20 est associée à une diminution d'environ cinq à sept mortalités prématurées ainsi qu'à de légères réductions d'admissions à l'hôpital, de visites aux urgences et d'autres résultats de morbidité, essentiellement en raison de légères réductions des niveaux de PM_{2,5} et d'O₃. Il est prévu que les avantages pour la santé de l'utilisation du biodiesel seront réduits en 2020 en raison de l'ajout de nouvelles technologies de contrôle des émissions dans le parc de VLD.

L'analyse qualitative des données d'émissions des toxiques atmosphériques de sources mobiles révèle que des réductions minimales des concentrations atmosphériques de benzène, de 1,3-butadiène, d'acétaldéhyde, de formaldéhyde, d'acroléine et d'HAP sont prévues à la suite de l'utilisation de biodiesel. Ceci pourrait se traduire par de très faibles réductions de l'exposition humaine à ces polluants, en particulier à proximité des axes routiers à forte circulation de VLD. Cependant, les avantages liés aux émissions et à toute réduction de l'exposition humaine devraient diminuer en 2020.

Une analyse toxicologique des gaz d'échappement de biodiesel a été réalisée avec deux objectifs : (1) déterminer si les gaz d'échappement de biodiesel ont une incidence comparable, moindre ou supérieure à celle des gaz d'échappement de diesel pétrolier quant aux effets spécifiques sur la santé et (2) attribuer toute différence de l'ampleur des effets observés à une variation du niveau d'un ou de plusieurs paramètres physicochimiques spécifiques aux gaz d'échappement.

Une analyse de plusieurs études a démontré qu'il est improbable que les gaz d'échappement de biodiesel surpassent les gaz d'échappement de diesel en termes d'effets respiratoires. Seulement deux études ont été examinées qui traitaient des effets cardiovasculaires des gaz d'échappement de biodiesel. En fonction de cet ensemble limité de données, il n'a pas été possible d'en arriver à une conclusion quant à la comparaison de l'impact des gaz d'échappement de biodiesel et de diesel sur des effets cardiovasculaires.

Une révision des résultats pertinents à l'initiation de la carcinogénèse a indiqué que les gaz d'échappement de biodiesel et les gaz d'échappement de diesel sont similaires en terme de clastogénicité, que les gaz d'échappement de biodiesel ont un impact similaire ou inférieur sur les incidents biochimiques (dérivés réactifs d'oxygène, inflammation) liés à l'instabilité génétique et que le biodiesel a un effet cytotoxique égal ou supérieur au diesel. La majorité des études qui examinent la mutagénicité ont démontré que l'extrait de PM des gaz d'échappement de biodiesel est potentiellement moins mutagène que l'extrait de PM des gaz d'échappement de diesel.

Seulement une étude d'inhalation a examiné les effets sur la reproduction et le développement, les effets neurologiques et les effets systémiques résultant d'une exposition aux gaz d'échappement de biodiesel. Étant donné que cette étude n'incluait pas une exposition au diesel, il n'a pas été possible de comparer les gaz d'échappement de biodiesel et de diesel. L'exposition par absorption cutanée a également été considérée à cause du risque d'exposition lors du ravitaillement en carburant. Toutefois, l'irritation de la peau, un résultat possible de ce type d'exposition, n'a pas été considérée dans l'étude analysée.

Aucune information n'était disponible quant aux effets immunologiques résultant d'une exposition aux gaz d'échappement de biodiesel.

Regarding the second objective, it was determined that toxicological studies investigating respiratory and cardiovascular effects and outcomes associated with initiation of carcinogenesis increasingly reflect efforts to ascribe differences in biological responses between biodiesel and diesel exhaust to differences in physicochemical characteristics between the two fuels. However, for most studies, differences in individual pollutant levels between biodiesel and diesel exhaust have not been specifically linked to changes in a given biological response.

A review was conducted to examine the risk that inhalation exposure of the bovine spongiform encephalopathy (BSE) infectious agent may occur in the general population as a result of the combustion of biodiesel made from specified risk material (SRM) derived tallow. The risk was considered negligible provided that SRM and tallow destined for biodiesel production are processed to achieve a tallow purity standard of not more than 0.15% insoluble impurity content, as per Canadian Food Inspection Agency directives. In a second scenario, in which the insoluble content of the SRM-derived tallow exceeds 0.15% and contains BSE agents, it is expected that biodiesel manufacturing and combustion processes would contribute to a reduction in the risk of inhalation exposure to BSE agents.

The potential for allergic reactions in the general population following inhalation exposure to exhaust from soy-based biodiesel was investigated due to the fact that soy is one of the main foods eliciting allergic reactions. It was concluded that denaturation and hydrolysis of proteins during biodiesel production as well as purification processes are likely to reduce the allergenicity of biodiesel. In the event that allergenic proteins survive the latter processes, it is highly probable they would be destroyed during the combustion process given that temperatures in diesel engines are significantly higher than those which cause significant alterations in protein structure, thus eliminating the potential for allergic reactions.

A review of the major fuel additive categories that are likely to be used in biodiesel fuels in Canada was carried out. The review included key background and toxicity information for different types of additives as well as specific products. There is a relatively high level of uncertainty associated with additives due to the fact that it is difficult to predict which products will be used on a consistent basis in biodiesel blends and because there is relatively limited toxicological and exposure information available for these compounds.

Overall conclusion

Although the scenarios examined in this assessment do not replicate specific existing Canadian biodiesel use policies, they were selected in order to provide an overall picture of potential health impacts of biodiesel use in Canada. Overall, the use of B5 or B20 nationally is expected to result in very minimal air quality and health benefits/risks, and these are likely to diminish over time. Although substantial modelling and data limitations remain, the currently available evidence suggests that the incremental health impacts associated with the widespread use of low-level biodiesel blends in Canada as compared to the use of ULSD are expected to be minimal.

En ce qui a trait au deuxième objectif, il a été déterminé que les études qui traitent des incidences respiratoires et cardiovasculaires et des incidences liées à l'initiation de la carcinogénèse démontrent de plus en plus les efforts de recherche qui sont déployés pour attribuer les différences des réponses biologiques entre les gaz d'échappement de biodiesel et de diesel aux différences des caractéristiques physicochimiques entre les deux carburants. Cependant, dans la majorité des études, les différences des niveaux de chaque polluant entre les gaz d'échappement de biodiesel et de diesel n'ont pas été clairement liées à des changements pour une réponse biologique donnée.

Une analyse a été réalisée afin d'étudier le risque que la population générale soit exposée par inhalation à l'agent infectieux de l'encéphalopathie spongiforme bovine (ESB) à la suite de la combustion de biodiesel produit à partir de graisses animales provenant de matières à risque spécifiées (MRS). Le risque a été considéré négligeable, à la condition que les MRS et le suif destinés à la production de biodiesel soient traités pour obtenir un suif dont la teneur en impuretés insolubles ne dépasse pas 0,15 %, tel qu'il est énoncé dans les directives de l'Agence canadienne d'inspection des aliments. Dans un deuxième scénario où la teneur en impuretés insolubles du suif de MRS est supérieure à 0,15 % et que ces impuretés contiennent des agents pathogènes d'ESB, il est attendu que les différents processus de production et de combustion contribueront à une réduction du risque d'exposition par inhalation aux agents d'ESB.

Le potentiel de réactions allergiques dans la population générale à la suite de l'exposition par inhalation aux gaz d'échappement de biodiesel issu de soya a été analysé puisque le soya est une des denrées alimentaires principales responsables de réactions allergiques. Il a été conclu que la dénaturation et l'hydrolyse des protéines lors de la production de biodiesel et des étapes de purification réduiront vraisemblablement l'allergénicité du biodiesel. Toutefois, si des protéines allergènes étaient capables de survivre à ces derniers processus, il est très probable que les protéines seraient détruites lors du stade de combustion puisque les températures dans les moteurs au diesel sont largement supérieures à celles qui causent des altérations considérables à la structure des protéines, éliminant ainsi le potentiel de réactions allergiques.

Une analyse des principales catégories d'additifs de carburants qui seront vraisemblablement utilisées dans les carburants biodiesels au Canada a été réalisée. L'analyse comprenait de l'information contextuelle et toxicologique pour différents types d'additifs ainsi que certains produits spécifiques. Il existe un niveau d'incertitude relativement élevé quant aux additifs étant donné qu'il est difficile de prévoir quels produits seront utilisés régulièrement dans les mélanges de biodiesel et qu'il y a relativement peu d'information disponible sur l'exposition à ces produits et leur toxicologie.

Conclusion générale

Quoique les scénarios analysés dans la présente évaluation ne reflètent pas des politiques canadiennes spécifiques d'utilisation de biodiesel, on les a sélectionnés afin de donner un aperçu global des impacts potentiels sur la santé de l'utilisation de biodiesel au Canada. En général, il est prévu que l'utilisation de B5 ou de B20 à l'échelle nationale mènera à des avantages ou à des risques pour la qualité de l'air et la santé très minimes et que ceux-ci diminueront vraisemblablement avec le temps. Même si des limitations importantes sur la disponibilité des données et de la modélisation subsistent, l'information présentement disponible laisse croire que les impacts différentiels sur la santé en fonction de l'utilisation généralisée de faibles mélanges de biodiesel au Canada comparativement à l'utilisation de DTFTS seront minimes.

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

OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL

BUREAU DU REGISTRAIRE GÉNÉRAL

*Appointments**Nominations**Name and position/Nom et poste**Order in Council/Décret**Employment Insurance Act/Loi sur l'assurance-emploi*

Chairpersons of the Boards of Referees/Présidents des conseils arbitraux

Ontario

Mahal, Bhupinder Singh

2012-881

Quebec/Québec

Béland, Lise Paradis — Repentigny

2012-882

Government of Ontario/Gouvernement de l'Ontario

2012-949

Administrators/Administrateurs

Hoy, The Hon./L'hon. Alexandra

July 8, 2012/Le 8 juillet 2012

O'Connor, The Hon./L'hon. Dennis R.

July 1 to July 7 and September 1 to September 7, 2012/Du 1^{er} juilletau 7 juillet et du 1^{er} septembre au 7 septembre 2012

Smith, The Hon./L'hon. Heather J.

July 9 to August 31, 2012/Du 9 juillet au 31 août 2012

Huberman, Anita A. Patil

2012-914

National Film Board/Office national du film

Member/Membre

Legault, Pierre

2012-939

Associate Deputy Minister of Justice/Sous-ministre délégué de la Justice

Olsen, David Paul

2012-955

Public Service Labour Relations Board/Commission des relations de travail dans la fonction publique

Vice-Chairperson/Vice-président

Paul, Noeline Sujithra

2012-902

Immigration and Refugee Board/Commission de l'immigration et du statut de réfugié

Full-time member/Commissaire à temps plein

Port Authority/Administration portuaire

Directors/Administrateurs

Gravel, Martine — Trois-Rivières

2012-953

Santing, Al — Windsor

2012-954

Sterling, Lori

2012-940

Associate Deputy Minister of Justice/Sous-ministre déléguée de la Justice

July 6, 2012

Le 6 juillet 2012

DIANE BÉLANGER
Official Documents Registrar

La registraire des documents officiels
 DIANE BÉLANGER

[28-1-o]

[28-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORT**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

AEURONAUTICS ACT

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

*Interim Order No. 10 Respecting Private Operators**Arrêté d'urgence n° 10 visant les exploitants privés*

Whereas the annexed *Interim Order No. 10 Respecting Private Operators* is required to deal with a significant risk, direct or indirect, to aviation safety or the safety of the public;

Attendu que l'*Arrêté d'urgence n° 10 visant les exploitants privés*, ci-après, est requis pour parer à un risque appréciable — direct ou indirect — pour la sûreté aérienne ou la sécurité du public;

Whereas the provisions of the annexed *Interim Order No. 10 Respecting Private Operators* may be contained in a regulation made pursuant to section 4.9^a, paragraphs 7.6(1)(a)^b and (b)^b and section 7.7^c of Part I of the *Aeronautics Act*^d;

And whereas, pursuant to subsection 6.41(1.2)^e of the *Aeronautics Act*^d, the Minister of Transport has consulted with the persons and organizations that the Minister considers appropriate in the circumstances concerning the annexed *Interim Order No. 10 Respecting Private Operators*;

Therefore, the Minister of Transport, pursuant to subsection 6.41(1)^e of the *Aeronautics Act*^d, makes the annexed *Interim Order No. 10 Respecting Private Operators*.

Ottawa, June 25, 2012

DENIS LEBEL
Minister of Transport

Attendu que les dispositions de l'Arrêté d'urgence n° 10 visant les exploitants privés, ci-après, peuvent faire l'objet d'un règlement pris en vertu de l'article 4.9^a, des alinéas 7.6(1)a)^b et b)^b et de l'article 7.7^c de la partie I de la *Loi sur l'aéronautique*^d;

Attendu que, conformément au paragraphe 6.41(1.2)^e de la *Loi sur l'aéronautique*^d, le ministre des Transports a consulté au préalable les personnes et organismes qu'il estime opportun de consulter au sujet de l'Arrêté d'urgence n° 10 visant les exploitants privés, ci-après,

À ces causes, le ministre des Transports, en vertu du paragraphe 6.41(1)^e de la *Loi sur l'aéronautique*^d, prend l'Arrêté d'urgence n° 10 visant les exploitants privés, ci-après.

Ottawa, le 25 juin 2012

Le ministre des Transports
DENIS LEBEL

INTERIM ORDER NO. 10 RESPECTING PRIVATE OPERATORS

INTERPRETATION

Definition	1. (1) The following definition applies in this Interim Order.
“Regulations” « Règlement »	“Regulations” means the <i>Canadian Aviation Regulations</i> .
Definitions in the Regulations	(2) A reference in the Regulations to “private operator” shall be read as a reference to the holder of a temporary private operator certificate issued under Schedule 1. (3) A reference in the Regulations to “private operator certificate” shall be read as a reference to a temporary private operator certificate issued under Schedule 1.
Terminology	(4) Unless the context requires otherwise, all other words and expressions in this Interim Order have the same meaning as in the Regulations.
Schedules 1 and 2	(5) Schedules 1 and 2 are considered to be part of the Regulations, with any necessary modifications.
Conflict between Interim Order and Regulations	(6) In the event of a conflict between this Interim Order and the Regulations, the Interim Order prevails.

DESIGNATED PROVISIONS

Suspension	2. (1) The effect of Subpart 4 of Part VI of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is suspended.
Designation	(2) The designated provisions set out in column I of Schedule 2 are designated as provisions the contravention of which may be dealt with under and in accordance with the procedure set out in sections 7.7 to 8.2 of the Act.

ARRÊTÉ D'URGENCE N° 10 VISANT LES EXPLOITANTS PRIVÉS

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

1. (1) La définition qui suit s'applique au présent arrêté d'urgence.	Définition
« Règlement » Le <i>Règlement de l'aviation canadien</i> .	« Règlement » “Regulations”
(2) Toute mention dans le Règlement de « exploitant privé » vaut mention d'un titulaire de certificat d'exploitant privé provisoire délivré sous le régime de l'annexe 1.	Définitions du Règlement
(3) Toute mention dans le Règlement de « certificat d'exploitant privé » vaut mention d'un certificat d'exploitant privé provisoire délivré sous le régime de l'annexe 1.	
(4) Sauf indication contraire du contexte, les autres termes qui sont utilisés dans le présent arrêté d'urgence s'entendent au sens du Règlement.	Terminologie
(5) Les annexes 1 et 2 sont considérées comme faisant partie du Règlement, avec les adaptations nécessaires.	Annexes 1 et 2
(6) Les dispositions du présent arrêté d'urgence l'emportent sur les dispositions incompatibles du Règlement.	Incompatibilité entre l'arrêté d'urgence et le Règlement

TEXTES DÉSIGNÉS

2. (1) L'application de la sous-partie 4 de la partie VI de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du Règlement est suspendue.	Suspension
(2) Les textes désignés figurant à la colonne I de l'annexe 2 sont désignés comme textes dont la contravention peut être traitée conformément à la procédure prévue aux articles 7.7 à 8.2 de la Loi.	Désignation

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

^b S.C. 2004, c. 15, s. 18

^c S.C. 2001, c. 29, s. 39

^d R.S., c. A-2

^e S.C. 2004, c. 15, s. 11(1)

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

^b L.C. 2004, ch. 15, art. 18

^c L.C. 2001, ch. 29, art. 39

^d L.R., ch. A-2

^e L.C. 2004, ch. 15, par. 11(1)

Maximum amounts	(3) The amounts set out in column II of Schedule 2 are the maximum amounts payable in respect of a contravention of the designated provisions set out in column I.	(3) Les montants indiqués à la colonne II de l'annexe 2 représentent les montants maximaux de l'amende à payer au titre d'une contravention aux textes désignés figurant à la colonne I.	Montants maximaux
Notice	(4) A notice referred to in subsection 7.7(1) of the Act must be in writing and must specify (a) the particulars of the alleged contravention; (b) that the person on whom the notice is served or to whom it is sent has the option of paying the amount specified in the notice or filing with the Tribunal a request for a review of the alleged contravention or the amount of the penalty; (c) that payment of the amount specified in the notice will be accepted by the Minister in satisfaction of the amount of the penalty for the alleged contravention and that no further proceedings under Part I of the Act will be taken against the person on whom the notice in respect of that contravention is served or to whom it is sent; (d) that the person on whom the notice is served or to whom it is sent will be provided with an opportunity consistent with procedural fairness and natural justice to present evidence before the Tribunal and make representations in relation to the alleged contravention if the person files a request for a review with the Tribunal; and (e) that the person on whom the notice is served or to whom it is sent will be considered to have committed the contravention set out in the notice if the person fails to pay the amount specified in the notice and fails to file a request for a review with the Tribunal within the prescribed period.	(4) L'avis visé au paragraphe 7.7(1) de la Loi est fait par écrit et comporte ce qui suit : a) une description des faits reprochés; b) un énoncé indiquant que le destinataire de l'avis doit soit payer le montant fixé dans l'avis, soit déposer auprès du Tribunal une requête en révision des faits reprochés ou du montant de l'amende; c) un énoncé indiquant que le paiement du montant fixé dans l'avis sera accepté par le ministre en règlement de l'amende imposée et qu'aucune poursuite ne sera intentée par la suite au titre de la partie I de la Loi contre le destinataire de l'avis pour la même contravention; d) un énoncé indiquant que, si le destinataire de l'avis dépose une requête auprès du Tribunal, il se verra accorder la possibilité de présenter ses éléments de preuve et ses observations sur les faits reprochés, conformément aux principes de l'équité procédurale et de la justice naturelle; e) un énoncé indiquant que l'omission par le destinataire de l'avis de verser le montant fixé dans l'avis et de déposer dans le délai imparti une requête en révision auprès du Tribunal vaudra déclaration de responsabilité à l'égard de la contravention.	Avis

SUSPENDED PROVISIONS OF THE REGULATIONS

Subparagraph 401.05(3)(d)(i) of the Regulations	3. (1) The effect of subparagraph 401.05(3)(d)(i) of the Regulations is suspended.
Subpart 4 of Part VI of the Regulations	(2) The effect of Subpart 4 of Part VI of the Regulations is suspended and Schedule 1 applies.

DISPOSITIONS DU RÈGLEMENT SUSPENDUES

3. (1) L'application du sous-alinéa 401.05(3)d)(i) du Règlement est suspendue.	Sous-alinéa 401.05(3)d)(i) du Règlement
(2) L'application de la sous-partie 4 de la partie VI du Règlement est suspendue et l'annexe 1 s'applique.	Sous-partie 4 de la partie VI du Règlement

REPEAL

4. *Interim Order No. 9 Respecting Private Operators* is repealed.

ABROGATION

4. L'Arrêté d'urgence n° 9 visant les exploitants privés est abrogé.

SCHEDULE 1

(Subsections 1(2), (3) and (5) and 3(2))

SUBPART 4 — PRIVATE OPERATORS

Division I — Temporary Private Operator Certificate

Interpretation

604.01 (1) The following definitions apply in this Subpart. “Association” means the Canadian Business Aviation Association. (*Association*)

ANNEXE 1

(paragaphes 1(2), (3) et (5) et 3(2))

SOUS-PARTIE 4 — EXPLOITANTS PRIVÉS

Section I — certificat d'exploitation privée provisoire

Définitions et interprétation

604.01 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente sous-partie. « Association » L'Association canadienne de l'aviation d'affaires. (*Association*)

“main base” means a location at which a private operator has personnel, aircraft and facilities for its operations and that is established as the principal place of business of the private operator. (*base principale*)

“PBN Manual” means ICAO Document 9613, entitled *Performance-based Navigation (PBN) Manual*, Third Edition, 2008. (*manuel PBN*)

“*Restricted Canada Air Pilot*” means an aeronautical information publication, published under the authority of the Minister, that contains information on restricted instrument procedures for air operators, private operators, flight training unit operators and the Department of National Defence. (*Canada Air Pilot restreint*)

“sub-base” means a location at which a private operator positions aircraft and personnel and from which operational control is exercised in accordance with the private operator’s operational control system. (*base secondaire*)

“type of operation” means a day or night VFR or IFR operation. (*type de vol*)

(2) For the purpose of interpreting a document incorporated by reference into this Subpart, “should” and “must” shall be read to mean “shall”.

Application

604.02 (1) Subject to subsection (2), this Subpart applies in respect of a Canadian aircraft that is not operated in a commercial air service.

(2) This Subpart does not apply to an air operator that operates an aircraft in compliance with the requirements of Part VII if the aircraft is not operated as a commercial air service.

Prohibition

604.03 No person shall, without a temporary private operator certificate issued under section 604.05, operate any of the following Canadian aircraft for the purpose of transporting passengers or goods:

- (a) a turbo-jet aeroplane; or
- (b) a large aeroplane.

Application for Issuance of a Temporary Private Operator Certificate

604.04 An application for the issuance of a temporary private operator certificate shall contain the following information:

- (a) the applicant’s legal name and its trade name, if any;
- (b) the applicant’s contact information;
- (c) the location of the applicant’s main base and its sub-bases, if any;
- (d) a copy of the private operator certificate issued to the applicant by the Association and any operations specification set out in the certificate;
- (e) any request for an operations specification authorizing the conduct of an operation referred to in Division IV or authorized by the Minister under that Division;
- (f) the aircraft type, registration mark and serial number of each aircraft to be operated; and
- (g) a copy of the private operator’s operations manual established for compliance with the private operator certificate issued by the Association.

« base principale » Lieu où l’exploitant privé a du personnel, des aéronefs et des installations pour son exploitation et où se trouve son principal établissement. (*main base*)

« base secondaire » Endroit où se trouvent des aéronefs et du personnel d’un exploitant privé et à partir duquel le contrôle d’exploitation est effectué conformément au système de contrôle d’exploitation de l’exploitant privé. (*sub-base*)

« *Canada Air Pilot restreint* » Publication d’information aéronautique qui est publiée sous l’autorité du ministre et qui contient des renseignements sur les procédures aux instruments restreintes destinées aux exploitants aériens, aux exploitants privés, aux exploitants d’unité de formation au pilotage et au ministère de la Défense nationale. (*Restricted Canada Air Pilot*)

« manuel PBN » Le document 9613 de l’OACI intitulé *Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN)*, troisième édition, 2008. (*PBN Manual*)

« type de vol » Vol VFR ou vol IFR de jour ou de nuit. (*type of operation*)

(2) Pour l’interprétation des documents incorporés par renvoi dans la présente sous-partie, « devrait » et « faudrait » valent respectivement mention de « doit » et « faut ».

Application

604.02 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente sous-partie s’applique aux aéronefs canadiens qui ne sont pas utilisés dans le cadre d’un service aérien commercial.

(2) Elle ne s’applique pas aux exploitants aériens qui utilisent un aéronef conformément aux exigences de la partie VII du Règlement si celui-ci n’est pas utilisé dans le cadre d’un service aérien commercial.

Interdiction

604.03 Il est interdit d’utiliser l’un quelconque des aéronefs canadiens ci-après en vue de transporter des passagers ou des biens à moins d’être titulaire d’un certificat d’exploitation privée provisoire délivré en vertu de l’article 604.05 :

- a) un avion à turboréacteur;
- b) un gros avion.

Demande de délivrance d’un certificat d’exploitation privée provisoire

604.04 La demande de délivrance d’un certificat d’exploitation privée provisoire contient les renseignements suivants :

- a) la dénomination sociale du demandeur et, le cas échéant, son nom commercial;
- b) ses coordonnées;
- c) l’emplacement de sa base principale et, le cas échéant, de ses bases secondaires;
- d) une copie du certificat d’exploitation privée qui lui a été délivré par l’Association et de toute spécification d’exploitation énoncée dans celui-ci;
- e) toute demande de spécification d’exploitation autorisant l’exercice d’une activité visée à la section IV ou autorisée par le ministre aux termes de cette section;
- f) le type d’aéronef, la marque d’immatriculation et le numéro de série de chaque aéronef qui sera utilisé;
- g) une copie du manuel d’exploitation de l’exploitant privé qui est établi aux fins de conformité avec le certificat d’exploitation privée délivré par l’Association.

Conditions of Issuance of a Temporary
Private Operator Certificate

604.05 The Minister shall, on receipt of an application referred to in subsection 604.04, issue a temporary private operator certificate if the applicant demonstrates to the Minister that

- (a) the applicant is the holder of a private operator certificate issued by the Association;
- (b) the applicant complies with every condition specified in the certificate referred to in paragraph (a);
- (c) the applicant is the registered owner of every aircraft that the applicant operates;
- (d) every aircraft referred to in paragraph (c) is equipped for the area of operation and the type of operation;
- (e) the applicant has crew members who are qualified for the area of operation and the type of operation;
- (f) the applicant has personnel exercising the functions associated with the following positions:
 - (i) operations manager,
 - (ii) chief pilot, and
 - (iii) maintenance manager, if the applicant does not hold an approved maintenance organization (AMO) certificate;
- (g) the applicant has a maintenance control system that meets the requirements of section 604.49; and
- (h) the applicant is able to meet the requirements set out in Division IV in respect of an operations specification for which the applicant has made an application.

Application to Amend a Temporary Private
Operator Certificate

604.06 A private operator shall submit an application to the Minister to amend its temporary private operator certificate if it intends to

- (a) change its legal name or trade name;
- (b) change its contact information;
- (c) change the location of its main base or a sub-base;
- (d) commence the operation of an aircraft that is not specified on the certificate;
- (e) discontinue the operation of an aircraft that is specified on the certificate;
- (f) commence the operation of an aircraft in accordance with an operations specification referred to in Division IV; or
- (g) discontinue the operation of an aircraft in accordance with an operations specification referred to in Division IV.

Amendment of a Temporary Private
Operator Certificate

604.07 The Minister shall, on receipt of an application referred to in section 604.06, issue an amended temporary private operator certificate if the applicant,

- (a) in the case of a change referred to in paragraph 604.06(a), (b), (c), (e) or (g), provides the Minister with a description of the change;
- (b) in the case of a change referred to in paragraph 604.06(d), provides the Minister with proof that
 - (i) the applicant is the registered owner of the aircraft and the aircraft is equipped for the area of operation and the type of operation,

Conditions de délivrance d'un certificat
d'exploitation privée provisoire

604.05 Le ministre, sur réception de la demande visée à l'article 604.04, délivre un certificat d'exploitation privée provisoire si le demandeur lui démontre que les conditions suivantes sont respectées :

- a) il est titulaire d'un certificat d'exploitation privée délivré par l'Association;
- b) il se conforme aux conditions précisées dans le certificat visé à l'alinéa a);
- c) il est le propriétaire enregistré des aéronefs qu'il utilise;
- d) les aéronefs visés à l'alinéa c) sont munis des équipements nécessaires à la zone d'exploitation et au type de vol;
- e) il dispose de membres d'équipage qualifiés pour la zone d'exploitation et le type de vol;
- f) il dispose d'un personnel qui exerce les fonctions liées aux postes suivants :
 - (i) gestionnaire des opérations,
 - (ii) pilote en chef,
 - (iii) gestionnaire de la maintenance, si le demandeur n'est pas titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA);
- g) il dispose d'un système de contrôle de la maintenance qui est conforme aux exigences de l'article 604.49;
- h) il est en mesure de se conformer aux exigences prévues à la section IV à l'égard de la spécification d'exploitation pour laquelle il a présenté une demande.

Demande de modification d'un certificat
d'exploitation privée provisoire

604.06 L'exploitant privé présente au ministre une demande de modification de son certificat d'exploitation privée provisoire s'il se propose, selon le cas :

- a) d'apporter tout changement à sa dénomination sociale ou à son nom commercial;
- b) d'apporter tout changement à ses coordonnées;
- c) de changer l'emplacement de sa base principale ou d'une de ses bases secondaires;
- d) de commencer à utiliser un aéronef qui n'est pas précisé sur son certificat;
- e) de cesser d'utiliser un aéronef qui est précisé sur son certificat;
- f) de commencer à utiliser un aéronef conformément à une spécification d'exploitation visée à la section IV;
- g) de cesser d'utiliser un aéronef conformément à une spécification d'exploitation visée à la section IV.

Modification d'un certificat d'exploitation
privée provisoire

604.07 Le ministre, sur réception de la demande visée à l'article 604.06, délivre un certificat d'exploitation privée provisoire modifié si le demandeur :

- a) dans le cas d'une modification visée aux alinéas 604.06a), b), c), e) ou g), lui présente une description de celle-ci;
- b) dans le cas d'une modification visée à l'alinéa 604.06d), lui présente une preuve attestant :
 - (i) qu'il est le propriétaire enregistré de l'aéronef et que celui-ci est muni des équipements nécessaires à la zone d'exploitation et au type de vol,

- (ii) the applicant has crew members who are qualified for the area of operation and the type of operation,
- (iii) the applicant has personnel exercising the functions associated with the following positions:
 - (A) operations manager,
 - (B) chief pilot, and
 - (C) maintenance manager, if the applicant does not hold an approved maintenance organization (AMO) certificate, and
- (iv) the applicant has a maintenance control system that meets the requirements of section 604.49; or
- (c) in the case of a change referred to in paragraph 604.06(f), demonstrates to the Minister that the applicant is able to meet the requirements set out in Division IV.

Changes in Information Provided in an Application

604.08 A private operator shall notify the Minister of any change in the information contained in an application made under section 604.04 or 604.06 within five days after the day of the change.

Amendment of Private Operator's Operations Manual

604.09 A private operator shall provide the Minister with a copy of its amended operations manual within five days after the day of the amendment.

Duties of a Private Operator

604.10 (1) A private operator shall

- (a) appoint an operations manager, a chief pilot and a maintenance manager;
- (b) ensure that no person is appointed to a position under paragraph (a) or remains in that position if, at the time of the person's appointment or during their tenure, the person has a record of conviction for
 - (i) an offence under section 7.3 of the Act, or
 - (ii) two or more offences under the Regulations or this Subpart not arising from a single occurrence;
- (c) provide the operations manager and the maintenance manager with the financial and human resources necessary to ensure that the private operator meets the requirements of the Regulations and this Subpart; and
- (d) authorize the maintenance manager to remove any aircraft from operation if the removal is justified because of non-compliance with the requirements of the Regulations or this Subpart or because of a risk to the safety of the aircraft, persons or property.

(2) If the private operator holds an approved maintenance organization (AMO) certificate, the maintenance manager appointed under paragraph (1)(a) shall be the person responsible for maintenance appointed under paragraph 573.03(1)(a) of the Regulations.

Division II — Flight Operations

Operational Control System

604.11 (1) A private operator shall establish an operational control system that meets the requirements of the private

- (ii) qu'il dispose de membres d'équipage qualifiés pour la zone d'exploitation et le type de vol,
- (iii) qu'il dispose d'un personnel qui exerce les fonctions liées aux postes suivants :
 - (A) gestionnaire des opérations,
 - (B) pilote en chef,
 - (C) gestionnaire de la maintenance, dans le cas où le demandeur n'est pas titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA),
- (iv) qu'il dispose d'un système de contrôle de la maintenance conforme aux exigences de l'article 604.49;
- c) dans le cas d'une modification visée à l'alinéa 604.06f), lui démontre qu'il est en mesure de se conformer aux exigences prévues à la section IV.

Modification des renseignements fournis dans la demande

604.08 L'exploitant privé avise le ministre de toute modification d'un renseignement contenu dans la demande présentée en application des articles 604.04 ou 604.06 dans les cinq jours qui suivent la date de la modification.

Modification du manuel d'exploitation de l'exploitant privé

604.09 L'exploitant privé présente au ministre une copie de son manuel d'exploitation modifié dans les cinq jours qui suivent la date de la modification.

Obligations de l'exploitant privé

604.10 (1) L'exploitant privé :

- a) nomme un gestionnaire des opérations, un pilote en chef et un gestionnaire de la maintenance;
- b) veille à ce qu'aucune personne ne soit nommée en vertu de l'alinéa a) à l'un de ces postes ni y demeure si, au moment de sa nomination ou au cours de son mandat, elle a un dossier de condamnation :
 - (i) soit pour une infraction prévue à l'article 7.3 de la Loi,
 - (ii) soit pour deux infractions ou plus prévues au Règlement ou à la présente sous-partie qui ne découlent pas d'un seul événement;
- c) accorde au gestionnaire des opérations et au gestionnaire de la maintenance les ressources financières et humaines nécessaires pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du Règlement et de la présente sous-partie;
- d) autorise 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 Règlement ou de la présente sous-partie, ou d'un risque pour la sécurité de l'aéronef, des personnes ou des biens.

(2) Si l'exploitant privé est titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA), le gestionnaire de la maintenance nommé en application de l'alinéa (1)a) est le responsable de la maintenance nommé en application de l'alinéa 573.03(1)a) du Règlement.

Section II — opérations aériennes

Système de contrôle d'exploitation

604.11 (1) L'exploitant privé établit un système de contrôle d'exploitation qui est conforme aux exigences de son exploitation

operator's operations and that is appropriate to the complexity of those operations and the area of operations.

(2) The operational control system shall include procedures for ensuring that

- (a) all operational requirements specified in this Subpart have been met;
- (b) each aircraft is operated within the weight and balance limits specified in the aircraft flight manual;
- (c) the names of the persons on board an aircraft are recorded by the private operator; and
- (d) search and rescue authorities are notified in a timely manner if an aircraft is overdue or missing.

(3) The operational control system shall, at a minimum, include a pilot's self-dispatch policy that

- (a) specifies flight planning requirements; and
- (b) specifies the time that a flight crew member must inform the private operator of an aircraft's departure and arrival, and the associated procedures for confirming the safe arrival of an aircraft at an unattended aerodrome during a VFR operation or when an IFR flight plan has been cancelled prior to landing.

(4) For the purposes of subsection (3), "pilot's self-dispatch" has the same meaning as in subsection 400.01(1) of the Regulations.

(5) Documentation related to the operational control of a flight shall be retained by the private operator for at least 180 days following the day on which the flight occurs.

Instrument Approaches — Landing

604.12 No person shall terminate an instrument approach with a landing unless, immediately before landing, the pilot-in-command ascertains, by means of radio communication or visual inspection,

- (a) the condition of the runway or surface of intended landing; and
- (b) the wind direction and speed.

Division III — Flight Operations — Documents

Checklist

604.13 (1) A private operator shall provide every crew member, at his or her duty station, with the checklist referred to in paragraph 602.60(1)(a) of the Regulations, or with the part of that checklist that is necessary for the performance of the crew member's duties.

(2) Every crew member shall follow the checklist, or the part of the checklist referred to in subsection (1), in the performance of his or her duties.

Aircraft Operating Manual and Standard Operating Procedures

604.14 (1) A private operator may establish an aircraft operating manual for the operation of its aircraft.

(2) An aircraft operating manual shall meet the following requirements:

- (a) it shall contain aircraft operating procedures that are consistent with those contained in the aircraft flight manual;

et qui tient compte de la complexité de l'exploitation et de la zone d'exploitation.

(2) Le système de contrôle d'exploitation comprend des procédures pour que, à la fois :

- a) toutes les exigences opérationnelles précisées dans la présente sous-partie soient respectées;
- b) chaque aéronef soit utilisé dans les limites de masse et de centrage précisées dans le manuel de vol de l'aéronef;
- c) les noms des personnes se trouvant à bord de l'aéronef soient consignés par l'exploitant privé;
- d) les autorités de recherche et de sauvetage soient avisées en temps opportun si l'aéronef est en retard ou manquant.

(3) Il comprend, à tout le moins, une politique relative à la régulation du vol par le pilote qui :

- a) d'une part, précise les exigences en matière de planification des vols;
- b) d'autre part, précise le moment où un membre d'équipage de conduite doit informer l'exploitant privé du départ et de l'arrivée d'un aéronef ainsi que les procédures connexes pour confirmer qu'un aéronef est arrivé en toute sécurité à un aéro-drome non contrôlé lors d'un vol VFR ou lorsqu'un plan de vol IFR est annulé avant l'atterrissage.

(4) Pour l'application du paragraphe (3), « régulation du vol par le pilote » s'entend au sens du paragraphe 400.01(1) du Règlement.

(5) Les documents liés au contrôle opérationnel d'un vol sont conservés par l'exploitant privé pendant au moins cent quatre-vingts jours après la date du vol.

Approches aux instruments — atterrissage

604.12 Il est interdit de terminer une approche aux instruments par un atterrissage à moins que, immédiatement avant l'atterrissage, le commandant de bord n'ait vérifié au moyen de radio-communications ou d'une inspection visuelle les éléments suivants :

- a) la condition de la piste ou de la surface prévue pour l'atterrissage;
- b) la direction et la vitesse du vent.

Section III — opérations aériennes — documents

Liste de vérifications

604.13 (1) L'exploitant privé fournit à chaque membre d'équipage, à son poste de travail, la liste de vérifications visée à l'alinéa 602.60(1)a) du Règlement ou la partie de celle-ci qui est nécessaire pour l'exercice de ses fonctions.

(2) Les membres d'équipage doivent utiliser, dans l'exercice de leurs fonctions, la liste de vérifications ou la partie de celle-ci visées au paragraphe (1).

Manuel d'utilisation de l'aéronef et procédures d'utilisation normalisées

604.14 (1) L'exploitant privé peut établir un manuel d'utilisation de l'aéronef pour l'utilisation de ses aéronefs.

(2) Le manuel d'utilisation de l'aéronef doit être conforme aux exigences suivantes :

- a) il contient des procédures d'utilisation de l'aéronef qui sont conformes à celles contenues dans le manuel de vol de l'aéronef;

- (b) it shall contain, if the aircraft flight manual is not carried on board the aircraft, the aircraft performance data and limitations specified in that manual, and shall clearly identify them as aircraft flight manual requirements;
- (c) it shall contain the private operator's standard operating procedures, if any; and
- (d) it shall identify the aircraft to which it relates.

Operational Flight Data Sheet

604.15 (1) No person shall conduct a take-off in an aircraft that is specified in a temporary private operator certificate unless an operational flight data sheet containing the following information is prepared:

- (a) the date of the flight;
- (b) the aircraft's nationality mark and registration mark;
- (c) the name of the pilot-in-command;
- (d) the departure aerodrome;
- (e) the destination aerodrome;
- (f) the alternate aerodrome, if any;
- (g) the estimated flight time;
- (h) the fuel endurance;
- (i) the weight of the fuel on board the aircraft;
- (j) the zero fuel weight of the aircraft;
- (k) the take-off weight of the aircraft;
- (l) the number of persons on board the aircraft;
- (m) the proposed time of departure; and
- (n) the estimated time of arrival.

(2) The pilot-in-command of the aircraft referred to in subsection (1) shall, on completion of the flight, record on the operational flight data sheet the flight time, time of departure, time of arrival and aerodrome of arrival.

(3) The private operator shall retain a copy of the operational flight data sheet and the information provided under subsection (2) for at least 180 days.

Division IV — Flight Operations — Operations Specifications

Minimum Performance Capability of Long-Range Navigation Systems

604.16 (1) For the purposes of this Division, a long-range navigation system has the following performance capabilities:

- (a) the standard deviation of the lateral track deviations is less than 6.3 nautical miles;
- (b) the proportion of the total flight time that is spent by the aircraft at a distance of 30 or more nautical miles from the cleared track is less than 5.3×10^{-4} ; and
- (c) the proportion of the total flight time that is spent by the aircraft at a distance of 50 to 70 nautical miles from the cleared track is less than 1.3×10^{-4} .

(2) For the purposes of section 604.24, a GPS receiver is considered to be a long-range navigation system if it is installed in accordance with the requirements of Advisory Circular 20-138B, entitled *Airworthiness Approval of Positioning and Navigation Systems*, dated September 27, 2010 and published by the Federal Aviation Administration.

(b) il contient, si le manuel de vol de l'aéronef n'est pas transporté à bord de l'aéronef, les données et limites de performances de l'aéronef précisées dans ce manuel, et indique clairement qu'elles sont des exigences du manuel de vol de l'aéronef;

(c) il contient, le cas échéant, les procédures d'utilisation normalisées de l'exploitant privé;

(d) il indique l'aéronef pour lequel il a été établi.

Fiche de données de vol exploitation

604.15 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef précisé dans un certificat d'exploitation privée provisoire, à moins que n'ait été préparée une fiche de données de vol exploitation qui contient les renseignements suivants :

- a) la date du vol;
- b) la marque de nationalité de l'aéronef et sa marque d'immatriculation;
- c) le nom du commandant de bord;
- d) l'aérodrome de départ;
- e) l'aérodrome de destination;
- f) l'aérodrome de dégagement, le cas échéant;
- g) le temps de vol prévu;
- h) l'autonomie en carburant;
- i) la masse du carburant à bord de l'aéronef;
- j) la masse sans carburant de l'aéronef;
- k) la masse au décollage de l'aéronef;
- l) le nombre de personnes à bord de l'aéronef;
- m) l'heure de départ proposée;
- n) l'heure d'arrivée prévue.

(2) Le commandant de bord de l'aéronef visé au paragraphe (1) inscrit, à la fin de chaque vol, sur la fiche de données de vol exploitation, le temps de vol, l'heure de départ, l'heure d'arrivée et l'aérodrome d'arrivée.

(3) L'exploitant privé conserve une copie de la fiche de données de vol exploitation et l'information fournie en application du paragraphe (2) pendant au moins cent quatre-vingts jours.

Section IV — opérations aériennes — spécifications d'exploitation

Performances minimales d'un système de navigation à longue portée

604.16 (1) Pour l'application de la présente section, tout système de navigation à longue portée doit être conforme aux performances minimales suivantes :

- a) l'écart type des écarts de route latéraux est inférieur à 6,3 milles marins;
- b) la proportion du temps de vol total qui est passée par l'aéronef à une distance de 30 milles marins ou plus de la route autorisée est inférieure à $5,3 \times 10^{-4}$;
- c) la proportion de temps de vol total qui est passée par l'aéronef à une distance de 50 à 70 milles marins de la route autorisée est inférieure à $1,3 \times 10^{-4}$.

(2) Pour l'application de l'article 604.24, un récepteur GPS est considéré comme un système de navigation à longue portée s'il est installé en conformité avec les exigences de la circulaire consultative 20-138B, intitulée *Airworthiness Approval of Positioning and Navigation Systems* publiée par la Federal Aviation Administration et datée du 27 septembre 2010.

No Alternate Aerodrome — IFR Flight

604.17 (1) For the purposes of section 602.122 of the Regulations, a person may conduct an IFR flight where an alternate aerodrome has not been designated in the IFR flight plan or in the IFR flight itinerary if

- (a) the estimated flight time is not more than six hours and the departure aerodrome is located in North America, Bermuda or the Caribbean islands;
- (b) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;
- (c) the forecast or reported weather at the destination aerodrome, from one hour before until one hour after the estimated time of arrival, does not include
 - (i) conditions, including fog or precipitation, that restrict flight visibility to less than three miles,
 - (ii) a thunderstorm,
 - (iii) a ceiling of less than 1,000 feet above the FAF altitude and a ground visibility of less than three miles,
 - (iv) a ceiling of less than 1,500 feet above the minimum descent altitude and a ground visibility of less than six miles, or
 - (v) freezing rain, freezing drizzle or sleet;
- (d) in the case of an aeroplane, the destination aerodrome
 - (i) has at least two runways that are
 - (A) operational,
 - (B) separate and not reciprocal directions of the same runway, and
 - (C) suitable for the aeroplane on the basis of the aircraft operating procedures, the aircraft performance data and limitations specified in the aircraft flight manual and the factors that affect the performance of the aeroplane, such as atmospheric and surface conditions, and
 - (ii) is equipped with an emergency electrical power supply to operate the equipment and facilities that are essential for a safe landing of the aeroplane in the event of a failure of the main electrical power supply; and
- (e) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that
 - (i) the pilot-in-command
 - (A) monitors throughout the flight the weather at the destination aerodrome and at potential alternate aerodromes,
 - (B) identifies other destination aerodromes or alternate aerodromes if the requirements of paragraph (c) or (d) are no longer met, and
 - (C) amends the flight plan accordingly, and
 - (ii) the private operator meets the requirements of paragraph (b) and this paragraph.

(2) If the requirements of paragraphs (1)(a) to (e) are met, and regardless of the departure aerodrome, the pilot-in-command of an aircraft on a flight to a destination aerodrome in Canada may file a new IFR flight plan or a new IFR flight itinerary that does not include an alternate aerodrome when the aircraft is within six hours' flight time of the destination aerodrome.

Aucun aéroport de décollage — vol IFR

604.17 (1) Pour l'application de l'article 602.122 du Règlement, il est permis d'effectuer un vol IFR, lorsqu'aucun aéroport de décollage n'est indiqué dans le plan de vol IFR ou l'itinéraire de vol IFR si les conditions suivantes sont respectées :

- a) le temps de vol prévu ne dépasse pas six heures et l'aéroport de départ est situé en Amérique du Nord, aux Bermudes ou dans les îles des Antilles;
- b) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;
- c) les conditions météorologiques prévues ou communiquées à l'aéroport de destination pour la période comprise entre une heure précédant et une heure suivant l'heure d'arrivée prévue ne comportent aucun des éléments suivants :
 - (i) des restrictions à la visibilité en vol, y compris du brouillard ou des précipitations, à moins de trois milles,
 - (ii) un orage,
 - (iii) un plafond de moins de 1 000 pieds au-dessus de l'altitude du FAF et une visibilité au sol de moins de trois milles,
 - (iv) un plafond de moins de 1 500 pieds au-dessus de l'altitude minimale de descente et une visibilité au sol de moins de six milles,
 - (v) de la pluie verglaçante, de la bruine verglaçante ou du grésil;
- d) dans le cas d'un avion, l'aéroport de destination :
 - (i) d'une part, possède au moins deux pistes qui sont conformes aux exigences suivantes :
 - (A) elles sont fonctionnelles,
 - (B) elles sont séparées et ne sont pas des routes inverses de la même piste,
 - (C) elles conviennent à l'avion, compte tenu des procédures d'utilisation de l'aéronef, des données et limites de performances de l'aéronef précisées dans le manuel de vol de l'aéronef, et des facteurs qui ont une incidence sur les performances de l'avion, telles que les conditions atmosphériques ou les conditions de la surface,
 - (ii) d'autre part, est équipé d'une source d'alimentation électrique de secours pour faire fonctionner l'équipement et les installations essentiels à la sécurité de l'atterrissage de l'avion en cas de défaillance du système d'alimentation électrique principal;
- e) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que, à la fois :
 - (i) le commandant de bord :
 - (A) surveille, pendant la durée du vol, les conditions météorologiques à l'aéroport de destination et aux aéroports de décollage potentiels,
 - (B) repère d'autres aéroports de destination ou de décollage lorsque les exigences des alinéas c) ou d) ne sont plus respectées,
 - (C) modifie le plan de vol en conséquence,
 - (ii) l'exploitant privé satisfasse aux exigences de l'alinéa b) et du présent alinéa.

(2) Si les exigences des alinéas (1)a) à e) sont respectées, le commandant de bord d'un aéronef dont le vol est à destination d'un aéroport situé au Canada peut déposer, quel que soit l'aéroport de départ, un nouveau plan de vol IFR ou un nouvel itinéraire de vol IFR qui ne comprennent pas d'aéroport de décollage lorsque cet aéronef se trouve à moins de six heures de temps de vol de l'aéroport de destination.

Take-off Minima

604.18 For the purposes of paragraph 602.126(1)(b) of the Regulations,

(a) a person may conduct a take-off in an aircraft when the reported RVR is at least 1,200 feet or the reported ground visibility is at least one quarter of a statute mile, up to the minimum visibility for take-off specified in the *Canada Air Pilot*, if

(i) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate,

(ii) every flight crew member on board the aircraft has received training in

(A) take-off alternate aerodrome requirements,

(B) pilot-in-command experience requirements,

(C) pilot-in-command responsibility for visibility and obstacle clearance requirements, and

(D) minimum aircraft and runway equipment requirements,

(iii) the pilot-in-command

(A) identifies any obstructions in the take-off path,

(B) determines — using the aircraft performance data and limitations specified in the aircraft flight manual — that the aircraft is, with the critical engine inoperative, able to

(I) safely clear those obstructions, and

(II) maintain at least the minimum enroute altitude to the take-off alternate aerodrome, and

(C) is satisfied that the RVR is at least 1,200 feet or the ground visibility is at least one quarter of a statute mile,

(iv) the runway is equipped with serviceable and functioning high-intensity runway lights, runway centre line lights or runway centre line markings that are visible to the pilot throughout the take-off run,

(v) the pilot-in-command and second-in-command attitude indicators provide a clear depiction of total aircraft attitude that includes the incorporation of pitch attitude index lines in appropriate increments up to 15° above and 15° below the reference line,

(vi) failure warning systems to immediately detect failures and malfunctions in attitude indicators, directional gyros and horizontal situation indicators are operative,

(vii) every flight crew member on board the aircraft has demonstrated to the Minister the ability to operate the aircraft in accordance with this paragraph, and

(viii) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this section; and

(b) a person may conduct a take-off in an aircraft when the reported RVR is at least 600 feet but less than 1,200 feet if

(i) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate,

(ii) every flight crew member on board the aircraft has received the following training:

(A) ground training in

(I) take-off alternate aerodrome requirements,

(II) pilot-in-command experience requirements,

(III) pilot-in-command responsibility for visibility and obstacle clearance requirements, and

(IV) minimum aircraft and runway equipment requirements, and

(B) full flight simulator training that includes

(I) one completed take-off at an RVR that is at least 600 feet but less than 1,200 feet, and

Minimums de décollage

604.18 Pour l'application de l'alinéa 602.126(1)b) du Règlement :

a) toute personne peut effectuer le décollage d'un aéronef lorsque la RVR communiquée est d'au moins 1 200 pieds ou que la visibilité au sol communiquée est d'au moins un quart de mille terrestre, jusqu'à la visibilité minimale au décollage précisée dans le *Canada Air Pilot*, si les conditions suivantes sont respectées :

(i) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire,

(ii) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu une formation portant sur les éléments suivants :

(A) les exigences concernant l'aérodrome de dégagement au décollage,

(B) les exigences concernant l'expérience du commandant de bord,

(C) les responsabilités du commandant de bord en ce qui concerne les exigences de visibilité et de franchissement d'obstacles,

(D) les exigences minimales concernant l'aéronef et le matériel de piste,

(iii) le commandant de bord :

(A) repère tout obstacle qui se trouve dans la trajectoire de décollage,

(B) établit — à l'aide des données et limites de performances de l'aéronef précisées dans le manuel de vol de l'aéronef — que l'aéronef, en cas de panne du moteur le plus défavorable :

(I) d'une part, peut survoler les obstacles en toute sécurité,

(II) d'autre part, demeure au moins à l'altitude minimale en route jusqu'à l'aérodrome de dégagement de départ,

(C) établit que la RVR est d'au moins 1 200 pieds ou que la visibilité au sol est d'au moins un quart de mille terrestre,

(iv) la piste est dotée de feux de piste haute intensité en état de service et en état de fonctionnement, de feux d'axe de piste ou de marques d'axe de piste à la vue du pilote pendant la course au décollage,

(v) les indicateurs d'assiette du commandant de bord et du commandant en second présentent clairement l'assiette longitudinale et latérale de l'aéronef, y compris des repères d'assiette longitudinale espacés convenablement au-dessus et au-dessous de l'axe de référence, et ce, jusqu'à 15°,

(vi) les avertisseurs de panne qui décèlent immédiatement les pannes et le mauvais fonctionnement des indicateurs d'assiette, des gyroscopes directionnels et des indicateurs de situation horizontale sont en état de fonctionnement,

(vii) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a démontré au ministre qu'il est en mesure d'utiliser l'aéronef conformément au présent alinéa,

(viii) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent article;

b) il est permis d'effectuer le décollage d'un aéronef dans le cas où la RVR communiquée est d'au moins 600 pieds mais de moins de 1 200 pieds si les conditions suivantes sont respectées :

(i) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire,

- (II) one rejected take-off, at an RVR that is at least 600 feet but less than 1,200 feet, that includes an engine failure,
 - (iii) the pilot-in-command
 - (A) identifies any obstructions in the take-off path,
 - (B) determines — using the aircraft performance data and limitations specified in the aircraft flight manual — that the aircraft is, with the critical engine inoperative, able to
 - (I) safely clear those obstructions, and
 - (II) maintain at least the minimum enroute altitude to the take-off alternate aerodrome, and
 - (C) is satisfied that the RVR is at least 600 feet but less than 1,200 feet,
 - (iv) the runway is equipped with
 - (A) serviceable and functioning high-intensity runway lights, runway centre line lights and runway centre line markings that are visible to the pilot throughout the take-off run, and
 - (B) two RVR sensors that each show an RVR of at least 600 feet but less than 1,200 feet, one of which is situated at the approach end of the runway and the other at
 - (I) the mid-point of the runway, or
 - (II) the departure end of the runway, if the runway is equipped with three RVR sensors and the sensor situated at the mid-point is not serviceable,
 - (v) the pilot-in-command and second-in-command attitude indicators provide a clear depiction of total aircraft attitude that includes the incorporation of pitch attitude index lines in appropriate increments up to 15° above and 15° below the reference line,
 - (vi) failure warning systems to immediately detect failures and malfunctions in attitude indicators, directional gyros and horizontal situation indicators are operative,
 - (vii) every flight crew member on board the aircraft has demonstrated to the Minister the ability to operate the aircraft in accordance with this paragraph, and
 - (viii) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this section.
- (ii) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu la formation suivante :
 - (A) une formation donnée au sol portant sur les éléments suivants :
 - (I) les exigences concernant l'aérodrome de dégagement au décollage,
 - (II) les exigences concernant l'expérience du commandant de bord,
 - (III) les responsabilités du commandant de bord en ce qui concerne les exigences de visibilité et de franchissement d'obstacles,
 - (IV) les exigences minimales concernant l'aéronef et le matériel de piste,
 - (B) une formation donnée sur un simulateur de vol complet comprenant les éléments suivants :
 - (I) un décollage complet par une RVR d'au moins 600 pieds mais de moins de 1 200 pieds,
 - (II) un décollage interrompu par une RVR d'au moins 600 pieds mais de moins de 1 200 pieds, qui comprend une panne moteur,
 - (iii) le commandant de bord :
 - (A) repère tout obstacle qui se trouve dans la trajectoire de décollage,
 - (B) établit — à l'aide des données et limites de performances de l'aéronef précisées dans le manuel de vol de l'aéronef — que l'aéronef, en cas de panne du moteur le plus défavorable :
 - (I) d'une part, peut survoler les obstacles en toute sécurité,
 - (II) d'autre part, demeure au moins à l'altitude minimale en route jusqu'à l'aérodrome de dégagement au décollage,
 - (C) établit que la RVR est d'au moins 600 pieds mais de moins de 1 200 pieds,
 - (iv) la piste est dotée :
 - (A) d'une part, de feux de piste haute intensité en état de service et en état de fonctionnement, de feux d'axe de piste et de marques d'axe de piste à la vue du pilote pendant la course au décollage,
 - (B) d'autre part, de deux capteurs RVR qui indiquent chacun une RVR d'au moins 600 pieds mais de moins de 1 200 pieds, l'un situé à l'extrémité d'approche de la piste et l'autre :
 - (I) à mi-piste,
 - (II) à l'extrémité de départ de la piste, si celle-ci est dotée de trois capteurs RVR et si le capteur à mi-piste n'est pas en état de service,
 - (v) les indicateurs d'assiette du commandant de bord et du commandant en second présentent clairement l'assiette longitudinale et latérale de l'aéronef, y compris des repères d'assiette longitudinale espacés convenablement au-dessus et au-dessous de l'axe de référence, et ce, jusqu'à 15°,
 - (vi) les avertisseurs de panne qui décèlent immédiatement les pannes et le mauvais fonctionnement des indicateurs d'assiette, les gyroscopes directionnels et les indicateurs de situation horizontale sont en état de fonctionnement,
 - (vii) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a démontré au ministre qu'il est en mesure d'utiliser l'aéronef conformément au présent alinéa,
 - (viii) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent article.

RNP Airspace

604.19 No person shall operate an aircraft on a high level fixed RNAV route in required navigation performance capability (RNP) airspace unless

- (a) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;
- (b) every flight crew member on board the aircraft has received training in
 - (i) normal operating procedures, including navigation system pre-flight data entry and periodic cross-checking of the system position display against the aircraft position,
 - (ii) the method of monitoring and cross-checking the navigation system that is coupled to the auto-pilot,
 - (iii) the action to take in the event of a discrepancy between navigation systems and the method of determining which is the most accurate or reliable system,
 - (iv) the contingency procedures for RNP airspace,
 - (v) the action to take in the event of the failure of one or more navigation systems,
 - (vi) the procedure for manually updating navigation systems,
 - (vii) airborne emergency procedures, including re-alignment, if applicable,
 - (viii) the procedure for regaining track after a deliberate or accidental deviation from the cleared track, and
 - (ix) RNAV systems;
- (c) the aircraft is equipped with at least two independent navigation systems, one of which is a long-range navigation system; and
- (d) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this section.

CMNPS and RNP Airspace

604.20 No person shall operate an aircraft in Canadian minimum navigation performance specification (CMNPS) or required navigation performance capability (RNP) airspace unless

- (a) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;
- (b) every flight crew member on board the aircraft has received training in
 - (i) normal operating procedures, including long-range navigation system pre-flight data entry and periodic cross-checking of the system position display against the aircraft position,
 - (ii) the method of monitoring and cross-checking the long-range navigation system that is coupled to the auto-pilot,
 - (iii) the action to take in the event of a discrepancy between long-range navigation systems, and the method of determining which is the most accurate or reliable system,
 - (iv) the contingency procedures for CMNPS airspace or RNP airspace, as applicable,
 - (v) the action to take in the event of the failure of one or more long-range navigation systems,
 - (vi) the procedure for manually updating long-range navigation systems,
 - (vii) airborne emergency procedures, including re-alignment, if applicable,

Espace aérien RNP

604.19 Il est interdit d'utiliser un aéronef sur une route RNAV supérieure fixe dans l'espace aérien des performances minimales de navigation requises (RNP), à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

- a) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;
- b) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu une formation portant sur les éléments suivants :
 - (i) les procédures d'exploitation normales, y compris l'entrée des données avant le vol dans le système de navigation et la contre-vérification périodique de la position affichée par le système et de la position de l'aéronef,
 - (ii) la méthode de surveillance et de contre-vérification du système de navigation combiné avec le pilote automatique,
 - (iii) les mesures à prendre en cas de différences entre les systèmes de navigation, et la méthode pour déterminer lequel est le plus précis ou le plus fiable,
 - (iv) les procédures d'urgence relatives à l'espace aérien RNP,
 - (v) les mesures à prendre en cas de défaillance d'un ou de plusieurs systèmes de navigation,
 - (vi) la procédure de mise à jour manuelle des systèmes de navigation,
 - (vii) les procédures d'urgence en vol, y compris le réaligement, le cas échéant,
 - (viii) la procédure de retour sur la route prévue après un écart délibéré ou accidentel par rapport à la route autorisée,
 - (ix) les systèmes RNAV;
- c) l'aéronef est muni d'au moins deux systèmes de navigation indépendants, dont l'un est un système de navigation à longue portée;
- d) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent article.

Espaces aériens CMNPS et RNP

604.20 Il est interdit d'utiliser un aéronef dans l'espace aérien à spécifications canadiennes de performances minimales de navigation (CMNPS) ou l'espace aérien des performances minimales de navigation requises (RNP), à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

- a) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;
- b) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu une formation portant sur les éléments suivants :
 - (i) les procédures d'exploitation normales, y compris l'entrée des données avant le vol dans le système de navigation à longue portée et la contre-vérification périodique de la position affichée par le système et de la position de l'aéronef,
 - (ii) la méthode de surveillance et de contre-vérification du système de navigation à longue portée combiné avec le pilote automatique,
 - (iii) les mesures à prendre en cas de différences entre les systèmes de navigation à longue portée, et la méthode pour déterminer lequel est le plus précis ou le plus fiable,
 - (iv) les procédures d'urgence relatives à l'espace aérien CMNPS ou à l'espace aérien RNP, selon le cas,
 - (v) les mesures à prendre en cas de défaillance d'un ou de plusieurs systèmes de navigation à longue portée,

- (viii) the procedure for regaining track after a deliberate or accidental deviation from the cleared track, and
- (ix) RNAV systems;
- (c) the aircraft is equipped with at least two independent long-range navigation systems or is operated as follows:
 - (i) in the case of an aircraft equipped only with the radio navigation equipment referred to in paragraph 605.18(j) of the Regulations, it is operated only on high level airways, and
 - (ii) in the case of an aircraft equipped with at least two independent navigation systems, one of which is a long-range navigation system, it is operated only in RNPC airspace on
 - (A) high level fixed RNAV routes,
 - (B) direct routes that begin and end within the reception range of ground-based navigation aids, or
 - (C) high level airways; and
- (d) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this section.

NAT-MNPS Airspace

604.21 (1) No person shall operate an aircraft in North Atlantic minimum navigation performance specification (NAT-MNPS) airspace in accordance with NAT-MNPS separation criteria unless

- (a) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;
- (b) every flight crew member on board the aircraft has received training in
 - (i) normal operating procedures, including long-range navigation system pre-flight data entry and periodic cross-checking of the system position display against the aircraft position,
 - (ii) the method of monitoring and cross-checking the long-range navigation system that is coupled to the auto-pilot,
 - (iii) the action to take in the event of a discrepancy between long-range navigation systems, and the method of determining which is the most accurate or reliable system,
 - (iv) the contingency procedures for NAT-MNPS airspace,
 - (v) the action to take in the event of the failure of one or more long-range navigation systems,
 - (vi) the procedure for manually updating long-range navigation systems,
 - (vii) airborne emergency procedures, including re-alignment, if applicable,
 - (viii) the procedure for regaining track after a deliberate or accidental deviation from the cleared track, and
 - (ix) RNAV systems;
- (c) subject to subsections (2) and (3), the aircraft is equipped with at least two independent long-range navigation systems; and
- (d) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this section.

- (vi) la procédure de mise à jour manuelle des systèmes de navigation à longue portée,
- (vii) les procédures d'urgence en vol, y compris le réaligement, le cas échéant,
- (viii) la procédure de retour sur la route prévue après un écart délibéré ou accidentel par rapport à la route autorisée,
- (ix) les systèmes RNAV;
- c) l'aéronef est muni d'au moins deux systèmes de navigation à longue portée indépendants ou est utilisé comme suit :
 - (i) dans le cas d'un aéronef muni uniquement de l'équipement de radionavigation visé à l'alinéa 605.18j) du Règlement, il est utilisé exclusivement sur des voies aériennes supérieures,
 - (ii) dans le cas d'un aéronef muni d'au moins deux systèmes de navigation indépendants, dont un est un système de navigation à longue portée, il est utilisé uniquement dans l'espace aérien RNPC, selon le cas :
 - (A) sur des routes RNAV supérieures fixes,
 - (B) sur des routes directes qui commencent et finissent en deçà de la portée utile d'aides terrestres à la navigation,
 - (C) sur des voies aériennes supérieures;
- d) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent article.

Espace aérien NAT-MNPS

604.21 (1) Il est interdit d'utiliser un aéronef dans l'espace aérien à spécifications Atlantique Nord de performances minimales de navigation (NAT-MNPS) conformément aux critères d'espace-ment NAT-MNPS, à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

- a) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;
- b) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu une formation portant sur les éléments suivants :
 - (i) les procédures d'exploitation normales, y compris l'entrée des données avant le vol dans le système de navigation à longue portée et la contre-vérification périodique de la position affichée par le système et de la position de l'aéronef,
 - (ii) la méthode de surveillance et de contre-vérification du système de navigation à longue portée combiné avec le pilote automatique,
 - (iii) les mesures à prendre en cas de différences entre les systèmes de navigation à longue portée, et la méthode pour déterminer lequel est le plus précis ou le plus fiable,
 - (iv) les procédures d'urgence relatives à l'espace aérien NAT-MNPS,
 - (v) les mesures à prendre en cas de défaillance d'un ou de plusieurs systèmes de navigation à longue portée,
 - (vi) la procédure de mise à jour manuelle des systèmes de navigation à longue portée,
 - (vii) les procédures d'urgence en vol, y compris le réaligement, le cas échéant,
 - (viii) la procédure de retour sur la route prévue après un écart délibéré ou accidentel par rapport à la route autorisée,
 - (ix) les systèmes RNAV;
- c) sous réserve des paragraphes (2) et (3), l'aéronef est muni d'au moins deux systèmes de navigation à longue portée indépendants;
- d) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent article.

(2) An aircraft that is equipped with only one long-range navigation system, or that has only one functioning long-range navigation system, is restricted to routes in NAT-MNPS airspace that are specified — in paragraph 1.4.1 of the *North Atlantic MNPS Airspace Operations Manual*, published by ICAO — as routes for aircraft equipped with only one such system.

(3) An aircraft that is not equipped with a long-range navigation system is restricted to routes in NAT-MNPS airspace that are specified — in paragraph 1.4.2 of the *North Atlantic MNPS Airspace Operations Manual*, published by ICAO — as routes for aircraft not equipped with such a system.

RVSM Airspace

604.22 No person shall operate an aircraft in RVSM airspace unless

- (a) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;
- (b) every flight crew member on board the aircraft has received training in
 - (i) the floor, ceiling and horizontal boundaries of RVSM airspace,
 - (ii) rules on the exclusion of non-RVSM-compliant aircraft from the airspace,
 - (iii) the procedures to be followed by flight crew members with respect to
 - (A) pre-flight and in-flight altimeter checks,
 - (B) use of the automatic altitude control system,
 - (C) items on the minimum equipment list (MEL) that are applicable to RVSM operations,
 - (D) in-flight contingencies,
 - (E) weather deviation procedures,
 - (F) track offset procedures for wake turbulence,
 - (G) inconsequential collision-avoidance systems alerts, and
 - (H) pilot level-off call,
 - (iv) procedures in respect of non-RVSM-compliant aircraft required to carry out ferry flights, humanitarian flights or delivery flights, and
 - (v) the use of an Airborne Collision Avoidance System (ACAS) and a Traffic Alert and Collision Avoidance System (TCAS);
- (c) the aircraft meets the requirements of paragraphs 8 and 9 of Advisory Circular 91-85, entitled *Authorization of Aircraft and Operators for Flight in Reduced Vertical Separation Minimum Airspace* — dated August 21, 2009 and published by the Federal Aviation Administration — and section 4.5 of NAT Doc 001, entitled *Guidance and Information Material Concerning Air Navigation in the North Atlantic Region*, published by ICAO;
- (d) the private operator meets the requirements of paragraph 11 of that Advisory Circular and section 4.5 of that NAT Doc; and
- (e) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of paragraph 11 of that Advisory Circular.

(2) Les aéronefs qui sont munis d'un seul système de navigation à longue portée ou dont un seul système de navigation à longue portée est en état de fonctionnement sont limités aux routes dans l'espace aérien NAT-MNPS précisées, à l'alinéa 1.4.1 du document intitulé *North Atlantic MNPS Airspace Operations Manual*, publié par l'OACI, en tant que routes pour les aéronefs munis d'un seul système de navigation à longue portée.

(3) Les aéronefs qui ne sont pas munis d'un système de navigation à longue portée sont limités aux routes dans l'espace aérien NAT-MNPS précisées, à l'alinéa 1.4.2 du document intitulé *North Atlantic MNPS Airspace Operations Manual*, publié par l'OACI, en tant que routes pour les aéronefs qui ne sont pas munis de ce système.

Espace aérien RVSM

604.22 Il est interdit d'utiliser un aéronef dans l'espace aérien RVSM à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

- a) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;
- b) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu une formation portant sur les éléments suivants :
 - (i) le plancher, le plafond et les limites horizontales de l'espace aérien RVSM,
 - (ii) les règles d'exclusion, de cet espace, des aéronefs inaptes au vol RVSM,
 - (iii) les procédures à suivre par les membres d'équipage de conduite à l'égard des éléments suivants :
 - (A) la vérification avant vol et en vol de l'altimètre,
 - (B) l'utilisation du système automatique de maintien de l'altitude,
 - (C) les articles de la liste d'équipement minimal (MEL) applicables aux vols RVSM,
 - (D) les cas d'imprévu en vol,
 - (E) les procédures d'évitement des perturbations météorologiques,
 - (F) les procédures de déroutement en cas de turbulences de sillage,
 - (G) les avertissements sans conséquence des systèmes d'évitement d'abordage,
 - (H) les appels de mise en palier,
 - (iv) les procédures relatives aux aéronefs inaptes au vol RVSM qui sont appelés à effectuer un vol de convoyage, un vol humanitaire ou un vol de livraison,
 - (v) l'utilisation d'un système anticollision embarqué (ACAS) et d'un système d'avertissement de trafic et d'évitement d'abordage (TCAS);
- c) l'aéronef est conforme aux exigences des alinéas 8 et 9 de la circulaire consultative 91-85 intitulée *Authorization of Aircraft and Operators for Flight in Reduced Vertical Separation Minimum Airspace*, publiée par la Federal Aviation Administration et datée du 21 août 2009, et de l'article 4.5 du document NAT Doc 001 intitulé *Textes d'orientation et d'information relatifs à la navigation aérienne en Région Atlantique Nord*, publié par l'OACI;
- d) l'exploitant privé satisfait aux exigences de l'alinéa 11 de cette circulaire et de l'article 4.5 du document NAT Doc 001;
- e) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences de l'alinéa 11 de cette circulaire.

RNP 10 Separation Criteria

604.23 No person shall operate an aircraft in accordance with RNP 10 separation criteria unless

- (a) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;
- (b) every flight crew member on board the aircraft has received training in
 - (i) flight planning for RNP 10 operations,
 - (ii) navigation performance requirements for RNP 10 operations,
 - (iii) enroute procedures for RNP 10 operations, and
 - (iv) the contingency procedures for RNP 10 operations;
- (c) the aircraft is eligible in accordance with the criteria set out in section 1.3.3 of Chapter 1 of Part B of Volume II of the PBN Manual;
- (d) the aircraft is equipped as specified in section 1.3.4 of that Chapter of the PBN Manual;
- (e) the equipment referred to in paragraph (d) meets the standards set out in sections 1.3.4, 1.3.6.1, 1.3.9.1 and 1.3.11 of that Chapter of the PBN Manual;
- (f) the private operator has performed the actions referred to in sections 1.3.3.2.4, 1.3.5, 1.3.7, 1.3.8 and 1.3.9.2 to 1.3.9.9 of that Chapter of the PBN Manual; and
- (g) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this section.

Instrument Approaches — Global Positioning System (GPS)

604.24 No person shall conduct, in an aircraft for which a private operator is responsible, an instrument approach using a GPS receiver unless

- (a) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;
- (b) every flight crew member on board the aircraft has received the following training:
 - (i) if the private operator's fleet of aircraft is equipped with more than one model of GPS receiver, training in the differences between the models, unless
 - (A) each model of GPS receiver has a user interface comparable to the user interface of the model of GPS receiver that the flight crew members have been trained on, or
 - (B) the flight crew members use only one model of GPS receiver,
 - (ii) hands-on training using
 - (A) a desk-top version, or a simulator, of the model of GPS receiver to be used,
 - (B) a computer-based simulation of the model of GPS receiver to be used, or
 - (C) the GPS receiver to be used, while in a static aircraft,
 - (iii) in the case of a GPS receiver that is not integrated with the flight management system (a GPS receiver installed on the instrument panel),
 - (A) training in
 - (I) the GPS and its theory of operation,

Critères d'espacement RNP 10

604.23 Il est interdit d'utiliser un aéronef conformément aux critères d'espacement RNP 10 à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

- a) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;
- b) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu une formation portant sur les éléments suivants :
 - (i) la planification de vols dans l'espace aérien RNP 10,
 - (ii) les exigences en matière de performances de navigation propres à l'espace aérien RNP 10,
 - (iii) les procédures en route propres à l'espace aérien RNP 10,
 - (iv) les procédures à suivre en cas d'imprévu dans l'espace aérien RNP 10;
- c) l'aéronef est admissible conformément aux critères prévus à l'article 1.3.3 du chapitre 1 de la partie B du volume II du manuel PBN;
- d) l'aéronef est muni de l'équipement précisé à l'article 1.3.4 du même chapitre du manuel PBN;
- e) l'équipement visé à l'alinéa d) est conforme aux normes prévues aux articles 1.3.4, 1.3.6.1, 1.3.9.1 et 1.3.11 du même chapitre du manuel PBN;
- f) l'exploitant privé a effectué les tâches visées aux articles 1.3.3.2.4, 1.3.5, 1.3.7, 1.3.8 et 1.3.9.2 à 1.3.9.9 du même chapitre du manuel PBN;
- g) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent article.

Approches aux instruments — Système mondial de localisation (GPS)

604.24 Il est interdit d'effectuer, à bord d'un aéronef dont est responsable un exploitant privé, une approche aux instruments au moyen d'un récepteur GPS à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

- a) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;
- b) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu la formation suivante :
 - (i) si les aéronefs de la flotte de l'exploitant privé sont munis de plus d'un modèle de récepteur GPS, une formation portant sur les différences entre ces modèles à moins que, selon le cas :
 - (A) chaque modèle de récepteur GPS ne soit muni d'une interface d'utilisateur comparable à celle du modèle du récepteur GPS pour lequel les membres d'équipage de conduite ont reçu une formation,
 - (B) les membres d'équipage de conduite n'utilisent qu'un modèle de récepteur GPS,
 - (ii) une formation pratique donnée à l'aide d'un des moyens suivants :
 - (A) un exemplaire non installé du modèle de récepteur GPS qui sera utilisé ou un simulateur de ce même modèle,
 - (B) une simulation informatisée du modèle de récepteur GPS qui sera utilisé,
 - (C) le récepteur GPS qui sera utilisé, l'aéronef étant immobile,

- (II) GPS components and aircraft equipment,
- (III) the composition of the satellite constellation,
- (IV) the minimum number of satellites required for two- and three-dimensional navigation,
- (V) the basic concept of satellite ranging,
- (VI) the factors affecting the accuracy of GPS signals,
- (VII) the World Geodetic System 1984 datum and the effect of using any other datum,
- (VIII) the human factors associated with the use of the GPS and how errors can be reduced or eliminated,
- (IX) the private operator's standard operating procedures, if any, for the use of the GPS receiver, and
- (X) the private operator's procedures for reporting GPS problems and GPS receiver database errors,
- (B) training in the performance of the following operational tasks:
 - (I) selecting the appropriate operational mode,
 - (II) recalling categories of information contained in the GPS receiver database,
 - (III) predicting the availability of receiver autonomous integrity monitoring (RAIM),
 - (IV) entering and verifying user-defined waypoints,
 - (V) recalling and verifying GPS receiver database waypoints,
 - (VI) interpreting GPS navigational displays, including latitude, longitude, distance and bearing to waypoint, course deviation indicator, desired track, track made good, actual track and cross-track error,
 - (VII) intercepting and maintaining GPS-defined tracks,
 - (VIII) determining the navigation information necessary for the conduct of the flight, including ground speed and the estimated time of arrival at the next waypoint and at destination,
 - (IX) indicating waypoint passage,
 - (X) using the "direct to" function,
 - (XI) linking the enroute portion of a flight plan to the GPS approach,
 - (XII) conducting standard instrument departures, standard terminal area arrivals, terminal area procedures and holds,
 - (XIII) retrieving, verifying and conducting GPS stand-alone approaches, and
 - (XIV) conducting GPS missed approaches,
- (C) training in the performance of the following operational and serviceability checks:
 - (I) the currency of the database and whether it covers the area of operation,
 - (II) GPS receiver serviceability,
 - (III) RAIM status,
 - (IV) sensitivity of the course deviation indicator,
 - (V) availability of position indication, and
 - (VI) number of satellites acquired and, if the GPS receiver provides it, satellite position information, and
- (D) training to recognize and take appropriate action in response to GPS receiver warnings and messages,
- (iv) in the case of a GPS receiver integrated with the flight management system (GPS/FMS),
 - (iii) dans le cas d'un récepteur GPS qui n'est pas intégré au système de gestion de vol (récepteur GPS installé sur le tableau de bord) :
 - (A) une formation portant sur les éléments suivants :
 - (I) le système GPS et sa théorie de fonctionnement,
 - (II) les composants du système GPS et l'équipement d'aéronef,
 - (III) le réseau de satellites,
 - (IV) le nombre minimal de satellites exigés pour la navigation bidimensionnelle et tridimensionnelle,
 - (V) le concept de base de la télémétrie,
 - (VI) les facteurs qui influent sur la précision des signaux GPS,
 - (VII) le Système géodésique mondial — 1984 et l'incidence de l'utilisation d'un autre référentiel,
 - (VIII) les facteurs humains associés à l'utilisation du système GPS et les mesures à prendre pour réduire les erreurs ou les éliminer,
 - (IX) le cas échéant, les procédures d'utilisation normalisées de l'exploitant privé relatives à l'utilisation du récepteur GPS,
 - (X) les procédures de l'exploitant privé pour signaler les problèmes du système GPS et les erreurs de la base de données du récepteur GPS,
 - (B) une formation sur l'exécution des tâches opérationnelles suivantes :
 - (I) la sélection du mode d'utilisation opérationnel approprié,
 - (II) le rappel des catégories d'information contenues dans la base de données du récepteur GPS,
 - (III) la prédiction de la disponibilité du contrôle autonome de l'intégrité par le récepteur (RAIM),
 - (IV) l'entrée des points de cheminement définis par l'utilisateur et leur vérification,
 - (V) le rappel des points de cheminement de la base de données du récepteur GPS et leur vérification,
 - (VI) l'interprétation des données de navigation du système GPS provenant de l'affichage, y compris la latitude, la longitude, la distance et le cap de ralliement du point de cheminement, l'indicateur d'écart de route, la route à suivre, la route réellement suivie, la route réelle et l'erreur latérale de route,
 - (VII) l'interception et le maintien des routes définies par le système GPS,
 - (VIII) l'établissement des données de navigation nécessaires à l'exécution du vol, y compris la vitesse-sol et l'heure d'arrivée prévue au prochain point de cheminement et à destination,
 - (IX) la reconnaissance du passage des points de cheminement,
 - (X) l'utilisation de la fonction de direction « direct to »,
 - (XI) le raccordement de la partie en route du plan de vol avec l'approche GPS,
 - (XII) l'exécution des départs normalisés aux instruments, des arrivées normalisées en régions terminales, des procédures en régions terminales et des attentes,
 - (XIII) l'extraction, la vérification et l'exécution des approches GPS autonomes,
 - (XIV) l'exécution des approches GPS interrompues,

- (A) training in
 - (I) the GPS and its theory of operation,
 - (II) GPS components and aircraft equipment,
 - (III) the composition of the satellite constellation,
 - (IV) the minimum number of satellites required for two- and three-dimensional navigation,
 - (V) the basic concept of satellite ranging,
 - (VI) the factors affecting the accuracy of GPS signals,
 - (VII) the World Geodetic System 1984 datum and the effect of using any other datum, and
 - (VIII) the human factors associated with the use of the GPS and how errors can be reduced or eliminated,
 - (B) training in the performance of the following operational tasks:
 - (I) predicting the availability of the RAIM,
 - (II) linking the enroute portion of a flight plan to the GPS approach,
 - (III) conducting GPS stand-alone approaches, and
 - (IV) conducting GPS missed approaches,
 - (C) training in the performance of the following service-ability checks:
 - (I) RAIM status,
 - (II) sensitivity of the course deviation indicator, and
 - (III) number of satellites acquired and, if the GPS provides it, satellite position information, and
 - (D) training to recognize and take appropriate action in response to GPS receiver warnings and messages, and
 - (v) in-flight training
 - (A) in the use of the GPS for approaches and other associated duties for each crew position that the flight crew member is to occupy,
 - (B) in
 - (I) an aircraft, or
 - (II) a full flight simulator that is equipped with the same model of GPS receiver that is installed in the private operator's aircraft or a model with a user interface comparable to the user interface of that GPS receiver, and
 - (C) provided by a pilot who
 - (I) has received training on the same model of GPS receiver that is installed in the private operator's aircraft or a model with a user interface comparable to the user interface of that GPS receiver, and
 - (II) has demonstrated, to the person who provided the training referred to in subclause (I), proficiency in the use of the same model of GPS receiver that is installed in the private operator's aircraft or a model with a user interface comparable to the user interface of that GPS receiver;
- (c) every flight crew member on board the aircraft has demonstrated to the Minister the ability to conduct an instrument approach using a GPS receiver in accordance with this section;
- (d) the coverage area of the GPS receiver database is compatible with the area of operation and the type of operation to be conducted by the private operator;
- (e) the private operator has established procedures to ensure that
- (i) the GPS receiver database is updated so that it remains current, and
 - (ii) the flight crew members communicate any information in respect of GPS receiver database errors to the private
- (C) une formation sur l'exécution des vérifications opérationnelles et des vérifications d'état de fonctionnement suivantes :
 - (I) l'actualité de la base de données et si celle-ci couvre la zone d'utilisation,
 - (II) l'état de fonctionnement du récepteur GPS,
 - (III) l'état du RAIM,
 - (IV) la sensibilité de l'indicateur d'écart de route,
 - (V) la disponibilité de l'indicateur de position,
 - (VI) le nombre de satellites captés et leurs coordonnées de position, si le récepteur GPS fournit ces coordonnées,
 - (D) une formation sur la reconnaissance et la prise de mesures appropriées en réponse aux avertissements et aux messages du récepteur GPS,
- (iv) dans le cas d'un récepteur GPS intégré au système de gestion de vol (GPS/FMS) :
- (A) une formation portant sur les éléments suivants :
 - (I) le système GPS et sa théorie de fonctionnement,
 - (II) les composants du système GPS et l'équipement d'aéronef,
 - (III) le réseau des satellites,
 - (IV) le nombre minimal de satellites exigés pour la navigation bidimensionnelle et tridimensionnelle,
 - (V) le concept de base de la télémétrie,
 - (VI) les facteurs qui influent sur la précision des signaux GPS,
 - (VII) le Système géodésique mondial — 1984 et l'incidence de l'utilisation d'un autre référentiel,
 - (VIII) les facteurs humains associés à l'utilisation du système GPS et les mesures à prendre pour réduire les erreurs ou les éliminer,
 - (B) une formation sur l'exécution des tâches opérationnelles suivantes :
 - (I) la prédiction de la disponibilité RAIM,
 - (II) le raccordement de la partie en route du plan de vol avec l'approche GPS,
 - (III) l'exécution des approches GPS autonomes,
 - (IV) l'exécution des approches GPS interrompues,
 - (C) une formation sur l'exécution des vérifications d'état de fonctionnement suivantes :
 - (I) l'état du RAIM,
 - (II) la sensibilité de l'indicateur d'écart de route,
 - (III) le nombre de satellites captés et leurs coordonnées de position, si le récepteur GPS fournit ces données,
 - (D) une formation sur la reconnaissance et la prise de mesures appropriées en réponse aux avertissements et aux messages du récepteur GPS,
- (v) une formation donnée en vol qui, à la fois :
- (A) porte sur l'utilisation du système GPS pour les approches et les autres fonctions connexes pour chaque poste d'équipage que le membre d'équipage de conduite occupera,
 - (B) est donnée :
 - (I) soit à bord d'un aéronef,
 - (II) soit dans un simulateur de vol complet muni du même modèle de récepteur GPS installé à bord des aéronefs de l'exploitant privé ou d'un modèle muni d'une interface d'utilisateur comparable à celle de ce récepteur GPS,

operator's other personnel, to the GPS receiver database provider and to the Minister;

(f) conducting an instrument approach using a GPS receiver does not adversely affect the duties and responsibilities of the flight crew members from the moment that the aircraft turns inbound on the final approach course to either the moment that it lands or the moment that it is established in the climb configuration on a missed approach;

(g) if the aircraft can be operated by two flight crew members, the GPS course deviation and distance displays are located at each pilot station and within the primary field of vision of the flight crew member who occupies the pilot station;

(h) if the aircraft can be operated by one flight crew member, the GPS course deviation and distance displays are located at the pilot station normally occupied by the pilot-in-command and within the primary field of vision of the flight crew member;

(i) if the aircraft can be operated by one flight crew member, but is operated by two flight crew members,

(i) the control display unit that is linked to the GPS receiver is centrally located in relation to the two pilot stations and provides navigation information that is visible to the pilot-not-flying, or

(ii) the GPS course deviation and distance displays are located at each pilot station and within the primary field of vision of the flight crew member who occupies the pilot station;

(j) the private operator has specified which pilot station the pilot flying and the pilot-not-flying are required to occupy during the conduct of an instrument approach using a GPS receiver, taking into account the location and model of the GPS receiver;

(k) in the case of an aircraft in which both the GPS guidance information and the distance measuring equipment (DME) information appears on the horizontal situation indicator (HSI) display, the private operator has established GPS approach procedures making it possible for flight crew members to deactivate the DME if it is not required for conducting an instrument approach using a GPS receiver;

(l) the private operator has established procedures for programming the GPS receiver to ensure that

(i) approach waypoints are verified against an aeronautical information publication,

(ii) the approach mode is armed, and

(iii) the cockpit NAV source switches and the automated flight control system guidance source switches are selected and verified;

(m) the private operator has established procedures for responding to GPS receiver warnings and messages, including RAIM warnings; and

(n) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this section.

(C) est donnée par un pilote qui satisfait aux exigences suivantes :

(I) il a reçu une formation au moyen du même modèle de récepteur GPS installé à bord des aéronefs de l'exploitant privé ou d'un modèle muni d'une interface d'utilisateur comparable à celle de ce récepteur GPS,

(II) il a démontré à la personne qui lui a donné la formation visée à la subdivision (I) qu'il est apte à utiliser de façon compétente le même modèle de récepteur GPS installé à bord des aéronefs de l'exploitant privé ou un modèle muni d'une interface d'utilisateur comparable à celle de ce récepteur GPS;

c) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a démontré au ministre qu'il est apte à effectuer une approche aux instruments au moyen d'un récepteur GPS conformément au présent article;

d) la zone de couverture de la base de données du récepteur GPS est compatible avec la zone d'exploitation et le type de vol qu'effectuera l'exploitant privé;

e) l'exploitant privé a établi des procédures pour que, à la fois :

(i) la base de données du récepteur GPS soit mise à jour et que ses données soient actuelles,

(ii) les membres d'équipage de conduite communiquent tout renseignement relativement aux erreurs dans la base de données du récepteur GPS aux autres membres du personnel de l'exploitant privé, au fournisseur de base de données du récepteur GPS et au ministre;

f) le fait d'effectuer une approche aux instruments au moyen du récepteur GPS ne nuit ni aux tâches ni aux responsabilités des membres d'équipage de conduite, entre le moment où l'aéronef effectue un virage de rapprochement vers sa trajectoire d'approche finale et le moment de l'atterrissage ou le moment où il s'est remis en configuration de remontée dans le cas d'une procédure d'approche interrompue;

g) si l'aéronef peut être utilisé par deux membres d'équipage de conduite, un affichage d'écart de route et de distance GPS est installé à chaque poste pilote et situé dans le champ de vision principal du membre d'équipage de conduite qui occupe ce poste;

h) si l'aéronef peut être utilisé par un membre d'équipage de conduite, l'affichage d'écart de route et de distance GPS est installé au poste pilote que le commandant de bord occupe en temps normal et situé dans le champ de vision principal de ce membre;

i) si l'aéronef peut être utilisé par un membre d'équipage de conduite, mais qu'il est utilisé par deux membres d'équipage de conduite :

(i) soit le panneau de commande et d'affichage relié au récepteur GPS est installé au centre par rapport aux deux postes pilotes et fournit les renseignements de navigation qui sont visibles pour le pilote qui n'est pas aux commandes,

(ii) soit l'affichage d'écart de route et de distance GPS est installé à chaque poste pilote et situé dans le champ de vision principal du membre d'équipage de conduite qui occupe ce poste;

j) l'exploitant privé a précisé quels postes pilotes le pilote aux commandes et le pilote qui n'est pas aux commandes doivent occuper au cours d'une approche aux instruments au moyen du récepteur GPS, compte tenu de l'emplacement et du modèle du récepteur GPS;

k) dans le cas d'un aéronef dans lequel les données de guidage GPS et celles de l'équipement de mesure de distance (DME) sont affichées sur l'indicateur de situation horizontale (HSI), l'exploitant privé a établi des procédures d'approche GPS

permettant aux membres d'équipage de conduite de désélectionner le DME si celui-ci n'est pas exigé pour effectuer l'approche aux instruments au moyen d'un récepteur GPS;

l) l'exploitant privé a établi des procédures visant la programmation du récepteur GPS pour que, à la fois :

(i) les points de cheminement d'approche soient vérifiés avec une publication d'information aéronautique,

(ii) le mode d'approche soit enclenché,

(iii) les commutateurs de source NAV et les commutateurs de source du système de pilotage automatique du poste de pilotage soient sélectionnés et vérifiés;

m) l'exploitant privé a établi des procédures pour la prise de mesures en réponse aux avertissements et aux messages du récepteur GPS, y compris aux avertissements relativement au RAIM;

n) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent article.

Instrument Approaches — *Restricted Canada Air Pilot*

604.25 Despite subsection 602.128(1) of the Regulations, a person may conduct, in an aircraft, an instrument approach that is not in accordance with an instrument procedure specified in the *Canada Air Pilot* for an aerodrome, if

(a) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;

(b) in the case of a restricted instrument procedure specified in the *Restricted Canada Air Pilot*, the person conducts the approach in accordance with the requirements set out in that document in respect of the procedure; and

(c) in the case of a specialized restricted instrument procedure specified in the *Restricted Canada Air Pilot*,

(i) the person conducts the approach in accordance with the requirements set out in that document in respect of the procedure,

(ii) every flight crew member on board the aircraft has received the training necessary to mitigate the risks or hazards associated with that procedure with respect to the safety of the aircraft, persons or property,

(iii) the person conducts the approach in accordance with the operational procedures

(A) established by the Minister in accordance with criteria set out in a document approved by the civil aviation authority of a foreign state or by ICAO in respect of the specialized restricted instrument procedure, or

(B) established by the Minister taking into account the following criteria:

(I) the environmental conditions at the aerodrome where the approach is to be conducted,

(II) the nature of the risks or hazards to the safety of the aircraft, persons or property and the measures that are necessary to mitigate or remove those risks or hazards, and

(III) the level of safety provided by those operational procedures,

(iv) the aircraft meets the requirements specified in the temporary private operator certificate for conducting the approach,

(v) the private operator meets the requirements specified in the temporary private operator certificate for conducting the approach, and

Approches aux instruments — *Canada Air Pilot restreint*

604.25 Malgré le paragraphe 602.128(1) du Règlement, il est permis d'effectuer, à bord d'un aéronef, une approche aux instruments qui n'est pas conforme à une procédure aux instruments précisée dans le *Canada Air Pilot* pour un aéroport si les conditions suivantes sont respectées :

a) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;

b) dans le cas d'une procédure aux instruments restreinte précisée dans le *Canada Air Pilot restreint*, la personne effectue l'approche conformément aux exigences prévues dans ce document à l'égard de cette procédure;

c) dans le cas d'une procédure aux instruments restreinte spécialisée qui est précisée dans le *Canada Air Pilot restreint* :

(i) la personne effectue l'approche conformément aux exigences prévues dans ce document à l'égard de cette procédure,

(ii) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu la formation nécessaire pour atténuer les risques ou les dangers que comporte cette procédure à l'égard de la sécurité de l'aéronef, des personnes ou des biens,

(iii) la personne effectue l'approche conformément aux procédures opérationnelles qui, selon le cas :

(A) sont établies par le ministre conformément aux critères figurant dans un document approuvé par l'autorité de l'aviation civile d'un État étranger ou l'OACI à l'égard de la procédure aux instruments restreinte spécialisée,

(B) sont établies par le ministre compte tenu des critères suivants :

(I) les conditions environnementales à l'aéroport où l'approche sera effectuée,

(II) la nature des risques ou des dangers pour la sécurité de l'aéronef, des personnes ou des biens et les mesures nécessaires pour atténuer ou éliminer ces risques ou ces dangers,

(III) le niveau de sécurité offert par ces procédures opérationnelles,

(iv) l'aéronef est conforme aux exigences précisées dans le certificat d'exploitation privée provisoire pour effectuer l'approche,

(v) l'exploitant privé satisfait aux exigences précisées dans le certificat d'exploitation privée provisoire pour effectuer l'approche,

(vi) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this section.

Terminal and Enroute Area Navigation Operations
(RNAV 1 and RNAV 2)

604.26 No person shall operate an aircraft in accordance with separation criteria, terrain clearance criteria and any other criteria in respect of RNAV 1 or RNAV 2 operations unless

(a) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;

(b) every flight crew member on board the aircraft has received training in

(i) pre-flight procedures for initialisation, loading and verification of the area navigation system,

(ii) the normal operation of the area navigation system,

(iii) procedures for manually updating the area navigation system's position,

(iv) the method of monitoring and cross-checking the area navigation system,

(v) the operation of the area navigation system in the compass unreliability area,

(vi) malfunction procedures,

(vii) terminal area procedures,

(viii) waypoint symbology, plotting procedures and record-keeping duties and practices,

(ix) timekeeping procedures,

(x) post-flight performance checks,

(xi) flight planning applicable to RNAV 1 or RNAV 2 operations,

(xii) navigation performance requirements applicable to RNAV 1 or RNAV 2 operations,

(xiii) enroute procedures applicable to RNAV 1 or RNAV 2 operations, and

(xiv) contingency procedures applicable to RNAV 1 or RNAV 2 operations;

(c) the aircraft is eligible in accordance with the criteria set out in section 3.3.2.4 of Chapter 3 of Part B of Volume II of the PBN Manual;

(d) the aircraft is equipped as specified in section 3.3.3 of that Chapter of the PBN Manual;

(e) the equipment referred to in paragraph (d) meets the standards set out in sections 3.3.4.1 and 3.3.6 of that Chapter of the PBN Manual;

(f) the private operator has performed the actions referred to in sections 3.3.2.5.5, 3.3.4.1.1, 3.3.4.1.3 to 3.3.4.1.5 and 3.3.4.2 to 3.3.4.5 of that Chapter of the PBN Manual;

(g) every flight crew member on board the aircraft has demonstrated to the Minister the ability to operate the aircraft in accordance with this section; and

(h) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this section.

(vi) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent article.

Opérations de navigation de surface en région terminale
et en route (RNAV 1 et RNAV 2)

604.26 Il est interdit d'utiliser un aéronef conformément aux critères d'espacement, aux critères de marge de franchissement du relief et aux autres critères applicables aux opérations RNAV 1 ou RNAV 2, à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;

b) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu une formation portant sur les éléments suivants :

(i) les procédures avant vol relatives à l'initialisation, au chargement et à la vérification du système de navigation de surface,

(ii) le fonctionnement normal du système,

(iii) la procédure de mise à jour manuelle de la position du système,

(iv) la méthode de surveillance et de contre-vérification du système,

(v) l'utilisation du système dans une région d'incertitude compas,

(vi) les procédures à suivre en cas de mauvais fonctionnement,

(vii) les procédures à suivre en régions terminales,

(viii) les symboles des points de cheminement, les procédures de relevé de positions et les tâches et les pratiques de tenue des registres,

(ix) les procédures de tenue de temps,

(x) les vérifications de performance après vol,

(xi) la planification de vols qui est applicable aux opérations RNAV 1 ou RNAV 2,

(xii) les exigences en matière de performances de navigation qui sont applicables aux opérations RNAV 1 ou RNAV 2,

(xiii) les procédures en route qui sont applicables aux opérations RNAV 1 ou RNAV 2,

(xiv) les procédures à suivre en cas d'imprévu qui sont applicables aux opérations RNAV 1 ou RNAV 2;

c) l'aéronef est admissible conformément aux critères prévus à l'article 3.3.2.4 du chapitre 3 de la partie B du volume II du manuel PBN;

d) l'aéronef est muni de l'équipement précisé à l'article 3.3.3 du même chapitre du manuel PBN;

e) l'équipement visé à l'alinéa d) est conforme aux normes prévues aux articles 3.3.4.1 et 3.3.6 du même chapitre du manuel PBN;

f) l'exploitant privé a pris les mesures visées aux articles 3.3.2.5.5, 3.3.4.1.1, 3.3.4.1.3 à 3.3.4.1.5 et 3.3.4.2 à 3.3.4.5 du même chapitre du manuel PBN;

g) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a démontré au ministre qu'il est en mesure d'utiliser l'aéronef conformément au présent article;

h) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent article.

RNP 4 Separation Criteria

604.27 No person shall operate an aircraft in accordance with RNP 4 separation criteria unless

- (a) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;
- (b) every flight crew member on board the aircraft has received the training referred to in paragraph 604.26(b);
- (c) the aircraft is eligible in accordance with the criteria set out in section 1.3.2.3 of Chapter 1 of Part C of Volume II of the PBN Manual;
- (d) the aircraft is equipped as specified in sections 1.3.3.1, 1.3.4.2 and 1.3.4.3.1 of that Chapter of the PBN Manual;
- (e) the equipment referred to in paragraph (d) meets the standards set out in sections 1.3.3.2, 1.3.3.3 to 1.3.3.7 and 1.3.6.1 of that Chapter of the PBN Manual;
- (f) the private operator has performed the actions referred to in sections 1.3.2.4.6, 1.3.4.1, 1.3.4.3.2 to 1.3.4.3.4, 1.3.6.2 and 1.3.6.3 of that Chapter of the PBN Manual; and
- (g) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this section.

RNAV 5 Separation Criteria

604.28 No person shall operate an aircraft in accordance with RNAV 5 separation criteria unless

- (a) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;
- (b) every flight crew member on board the aircraft has received the training referred to in paragraph 604.26(b);
- (c) the aircraft is eligible in accordance with the criteria set out in section 2.3.2.4 of Chapter 2 of Part B of Volume II of the PBN Manual;
- (d) the aircraft is equipped as specified in the portion of section 2.3.3 of that Chapter of the PBN Manual before section 2.3.3.1;
- (e) the equipment referred to in paragraph (d) meets the standards set out in sections 2.3.3.1 to 2.3.3.3 of that Chapter of the PBN Manual;
- (f) the private operator has performed the actions referred to in sections 2.3.2.5.6 and 2.3.4 of that Chapter of the PBN Manual; and
- (g) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this section.

Precision Approaches — CAT II and CAT III

604.29 No person shall conduct a CAT II or a CAT III precision approach in an aircraft unless

- (a) the requirements of section 602.128 of the Regulations are met;
- (b) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;
- (c) every flight crew member on board the aircraft has demonstrated to the Minister the ability to conduct the approach in accordance with this section; and
- (d) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this section.

Critères d'espacement RNP 4

604.27 Il est interdit d'utiliser un aéronef conformément aux critères d'espacement RNP 4 à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

- a) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;
- b) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu la formation visée à l'alinéa 604.26b);
- c) l'aéronef est admissible conformément aux critères prévus à l'article 1.3.2.3 du chapitre 1 de la partie C du volume II du manuel PBN;
- d) l'aéronef est muni de l'équipement précisé aux articles 1.3.3.1, 1.3.4.2 et 1.3.4.3.1 du même chapitre du manuel PBN;
- e) l'équipement visé à l'alinéa d) est conforme aux normes prévues aux articles 1.3.3.2, 1.3.3.3 à 1.3.3.7 et 1.3.6.1 du même chapitre du manuel PBN;
- f) l'exploitant privé a pris les mesures visées aux articles 1.3.2.4.6, 1.3.4.1, 1.3.4.3.2 à 1.3.4.3.4, 1.3.6.2 et 1.3.6.3 du même chapitre du manuel PBN;
- g) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent article.

Critères d'espacement RNAV 5

604.28 Il est interdit d'utiliser un aéronef conformément aux critères d'espacement RNAV 5 à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

- a) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;
- b) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu la formation visée à l'alinéa 604.26b);
- c) l'aéronef est admissible conformément aux critères prévus à l'article 2.3.2.4 du chapitre 2 de la partie B du volume II du manuel PBN;
- d) l'aéronef est muni de l'équipement précisé dans le passage de l'article 2.3.3 du même chapitre du manuel PBN précédant l'article 2.3.3.1;
- e) l'équipement visé à l'alinéa d) est conforme aux normes prévues aux articles 2.3.3.1 à 2.3.3.3 du même chapitre du manuel PBN;
- f) l'exploitant privé a pris les mesures visées aux articles 2.3.2.5.6 et 2.3.4 du même chapitre du manuel PBN;
- g) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent article.

Approches de précision — CAT II et CAT III

604.29 Il est interdit d'effectuer, à bord d'un aéronef, une approche de précision de CAT II ou de CAT III à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

- a) les exigences de l'article 602.128 du Règlement sont respectées;
- b) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;
- c) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef démontre au ministre qu'il est en mesure de l'effectuer conformément au présent article;
- d) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures afin de veiller à ce que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent article.

Operations Specifications Authorized by the Minister

604.30 (1) No person shall conduct, in an aircraft, an operation in respect of an operations specification that is not set out in sections 604.17 to 604.29 unless

- (a) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;
- (b) the Minister has authorized the operations specification in accordance with subsection (3);
- (c) every flight crew member on board the aircraft has received the training specified by the Minister under subsection (2);
- (d) every flight crew member on board the aircraft has demonstrated to the Minister the ability to conduct the operation in accordance with the technical requirements and to take the measures that are necessary to manage or mitigate the risks in respect of that operation; and
- (e) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this subsection.

(2) The Minister shall specify the training referred to in paragraph (1)(c) taking into account

- (a) any training that is recommended by the civil aviation authority of a foreign state or by ICAO in respect of an operations specification;
- (b) the risks and hazards associated with the operations specification with respect to the safety of the aircraft, persons or property; and
- (c) the level of safety required by the operation.

(3) The Minister shall authorize an operations specification that is not set out in sections 604.17 to 604.29 if

- (a) the operations specification is subject to
 - (i) technical requirements established by the civil aviation authority of a foreign state or by ICAO, or
 - (ii) a third party submission in respect of technical requirements and risk mitigation measures;
- (b) in the case referred to in subparagraph (a)(i), the adoption of the operations specification is necessary for the conduct of flights abroad and in Canada by private operators and those flights can be conducted in a safe manner; and
- (c) in the case referred to in subparagraph (a)(ii), technical requirements and risk mitigation measures are sufficient to ensure the safety of the flights to be conducted by private operators and will not have an adverse effect on aviation safety.

Division V — Flight Operations — Passengers

Flight Attendants

604.31 (1) Subject to subsection (2), no person shall conduct a take-off in an aircraft that is specified in a temporary private operator certificate and that has more than 12 passengers on board unless the crew includes one flight attendant for each unit of 40 passengers or for each portion of such a unit.

(2) A flight attendant is not required on board an aircraft with 13 to 19 passengers if

- (a) the aircraft is equipped with a pilot-in-command station and a second-in-command station and is operated by a pilot-in-command and a second-in-command;

Spécifications d'exploitation autorisées par le ministre

604.30 (1) Il est interdit d'effectuer, à bord d'un aéronef, une activité relative à une spécification d'exploitation qui n'est pas prévue aux articles 604.17 à 604.29 à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

- a) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;
- b) le ministre a autorisé cette spécification d'exploitation conformément au paragraphe (3);
- c) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu la formation précisée par le ministre en vertu du paragraphe (2);
- d) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a démontré au ministre qu'il est en mesure d'effectuer cette activité conformément aux exigences techniques et de prendre les mesures nécessaires pour gérer ou atténuer les risques à l'égard de celle-ci;
- e) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent paragraphe.

(2) Le ministre précise la formation visée à l'alinéa (1)c) en tenant compte de ce qui suit :

- a) toute formation recommandée par l'autorité de l'aviation civile d'un État étranger ou l'OACI à l'égard de cette spécification d'exploitation;
- b) les risques et les dangers que comporte cette spécification d'exploitation à l'égard de la sécurité de l'aéronef, des personnes et des biens;
- c) le niveau de sécurité exigé par cette activité.

(3) Le ministre autorise une spécification d'exploitation qui n'est pas prévue aux articles 604.17 à 604.29 si les conditions suivantes sont respectées :

- a) cette spécification d'exploitation est assujettie, selon le cas :
 - (i) aux exigences techniques établies par l'autorité de l'aviation civile d'un État étranger ou l'OACI,
 - (ii) à une soumission d'une tierce partie traitant d'exigences techniques et de mesures d'atténuation des risques;
- b) dans le cas visé au sous-alinéa a)(i), l'adoption de cette spécification d'exploitation est nécessaire à l'exécution de vols à l'étranger et au Canada par des exploitants privés, et ces vols peuvent être effectués de façon sécuritaire;
- c) dans le cas visé au sous-alinéa a)(ii), les exigences techniques et les mesures d'atténuation des risques sont suffisantes pour assurer la sécurité des vols qui sont effectués par des exploitants privés et n'auront pas d'effets néfastes sur la sécurité aérienne.

Section V — opérations aériennes — passagers

Agents de bord

604.31 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef qui est précisé dans un certificat d'exploitation privée provisoire et qui a plus de 12 passagers à bord à moins que l'équipage ne comprenne un agent de bord par tranche de 40 passagers ou fraction de celle-ci.

(2) La présence d'un agent de bord n'est pas exigée à bord d'un aéronef ayant de 13 à 19 passagers si les conditions suivantes sont respectées :

- a) l'aéronef est muni d'un poste de commandant de bord et d'un poste de commandant en second et est utilisé par un commandant de bord et un commandant en second;

- (b) the passenger cabin is readily accessible from the flight deck; and
- (c) the flight crew members are able to exercise supervisory control over the passengers during flight by visual and aural means.

Cabin Safety

604.32 (1) In the case of an aircraft that is specified in a temporary private operator certificate, no person shall move the aircraft on the surface, direct that the aircraft be moved or conduct a take-off in the aircraft unless

- (a) safety belts are adjusted and fastened in accordance with paragraph 605.26(1)(a) of the Regulations, infants are held in accordance with paragraph 605.26(1)(b) of the Regulations and persons using child restraint systems are secured in accordance with paragraph 605.26(1)(c) of the Regulations;
- (b) subject to subsection (5), seat backs are secured in the upright position;
- (c) chair tables are stowed;
- (d) carry-on baggage is stowed; and
- (e) no seat located at an emergency exit is occupied by a passenger whose presence in that seat could adversely affect the safety of passengers or crew members during an evacuation, including by a passenger who has not been informed as to how that exit operates.

(2) No person shall conduct a landing in an aircraft that is specified in a temporary private operator certificate unless

- (a) passengers have been directed to
 - (i) adjust and fasten their safety belts in accordance with paragraph 605.26(1)(a) of the Regulations, hold infants in accordance with paragraph 605.26(1)(b) of the Regulations and secure persons using child restraint systems in accordance with paragraph 605.26(1)(c) of the Regulations,
 - (ii) subject to subsection (5), secure their seat backs in the upright position,
 - (iii) stow their chair tables, and
 - (iv) stow their carry-on baggage; and
- (b) if a seat located at an emergency exit is occupied by a passenger whose presence in that seat could adversely affect the safety of passengers or crew members during an evacuation, the passenger has been directed to move to another seat.

(3) The pilot-in-command of an aircraft that is specified in a temporary private operator certificate shall, in the event of an emergency and if time and circumstances permit,

- (a) direct passengers to
 - (i) adjust and fasten their safety belts in accordance with paragraph 605.26(1)(a) of the Regulations, hold infants in accordance with paragraph 605.26(1)(b) of the Regulations and secure persons using child restraint systems in accordance with paragraph 605.26(1)(c) of the Regulations,
 - (ii) subject to subsection (5), secure their seat backs in the upright position,
 - (iii) stow their chair tables,
 - (iv) stow their carry-on baggage,
 - (v) review the safety features card and assume the brace position until the aircraft stops moving, and

b) la cabine passagers est facilement accessible du poste de pilotage;

c) les membres d'équipage de conduite sont en mesure d'exercer une surveillance des passagers au cours du vol par des moyens visuels et des moyens de communication orale.

Sécurité dans la cabine

604.32 (1) Il est interdit, dans le cas d'un aéronef précisé dans un certificat d'exploitation privée provisoire, de procéder au mouvement de cet aéronef à la surface, d'ordonner son mouvement ou d'en effectuer le décollage à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

- a) les ceintures de sécurité sont bouclées et réglées conformément à l'alinéa 605.26(1)a) du Règlement, les enfants en bas âge sont retenus conformément à l'alinéa 605.26(1)b) de ce règlement et les personnes qui utilisent un ensemble de retenue d'enfant sont attachées conformément à l'alinéa 605.26(1)c) de ce règlement;
- b) sous réserve du paragraphe (5), le dossier des sièges est en position verticale;
- c) les tablettes sont rangées;
- d) les bagages de cabine sont rangés;
- e) aucun siège adjacent à une issue de secours n'est occupé par un passager dont la présence dans ce siège risquerait de compromettre la sécurité des passagers ou des membres d'équipage pendant une évacuation, y compris un passager qui n'a pas été informé du fonctionnement de cette issue.

(2) Il est interdit d'effectuer l'atterrissage d'un aéronef précisé dans un certificat d'exploitation privée provisoire à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

- a) les passagers ont reçu l'ordre :
 - (i) de boucler et de régler leur ceinture de sécurité conformément à l'alinéa 605.26(1)a) du Règlement, de retenir les enfants en bas âge conformément à l'alinéa 605.26(1)b) de ce règlement et d'attacher les personnes qui utilisent un ensemble de retenue d'enfant conformément à l'alinéa 605.26(1)c) de ce règlement,
 - (ii) sous réserve du paragraphe (5), de mettre en position verticale le dossier de leur siège,
 - (iii) de ranger leur tablette,
 - (iv) de ranger leurs bagages de cabine;
- b) si un siège adjacent à une issue de secours est occupé par un passager dont la présence dans ce siège risquerait de compromettre la sécurité des passagers ou des membres d'équipage pendant une évacuation, celui-ci a reçu l'ordre de changer de siège.

(3) En cas d'urgence et si le temps et les circonstances le permettent, le commandant de bord d'un aéronef précisé dans un certificat d'exploitation privée provisoire :

- a) ordonne aux passagers :
 - (i) de boucler et de régler leur ceinture de sécurité conformément à l'alinéa 605.26(1)a) du Règlement, de retenir les enfants en bas âge conformément à l'alinéa 605.26(1)b) de ce règlement et d'attacher les personnes qui utilisent un ensemble de retenue d'enfant conformément à l'alinéa 605.26(1)c) de ce règlement,
 - (ii) sous réserve du paragraphe (5), de mettre en position verticale le dossier de leur siège,
 - (iii) de ranger leur tablette,
 - (iv) de ranger leurs bagages de cabine,
 - (v) de revoir la carte des mesures de sécurité et d'adopter la position de protection jusqu'à l'arrêt de l'aéronef,

- (vi) in the event of an emergency over water, don their life preservers; and
- (b) if a seat located at an emergency exit is occupied by a passenger whose presence in that seat could adversely affect the safety of passengers or crew members during an evacuation, direct the passenger to move to another seat.
- (4) The pilot-in-command of an aircraft that is specified in a temporary private operator certificate shall, if the “fasten safety belt” sign is turned on during the flight, direct passengers to
 - (a) adjust and fasten their safety belts in accordance with paragraph 605.26(1)(a) of the Regulations, hold infants in accordance with paragraph 605.26(1)(b) of the Regulations and secure persons using child restraint systems in accordance with paragraph 605.26(1)(c) of the Regulations; and
 - (b) stow their carry-on baggage.
- (5) The seat of a passenger who is certified by a physician as unable to sit upright may remain in the reclining position during movement on the surface, take-off and landing if
 - (a) the passenger is seated in a location that would not restrict the evacuation of the aircraft;
 - (b) the passenger is not seated in a row that is next to or immediately in front of an emergency exit; and
 - (c) the seat immediately behind the passenger’s seat is vacant.

Fuelling with Passengers on Board

- 604.33** (1) Despite section 602.09 of the Regulations, a person may permit the fuelling of an aircraft that is specified in a temporary private operator certificate and that has passengers on board — or that has passengers embarking or disembarking — if
- (a) in order for persons on board the aircraft to be provided with prompt notification of a situation that could threaten their safety, two-way communication is maintained between the ground personnel who supervise the fuelling and a person on board the aircraft who has received training in respect of emergency evacuation procedures for that type of aircraft;
 - (b) in respect of an aircraft that is an aeroplane,
 - (i) no engine is running unless it is equipped with a propeller brake and that brake is set, and
 - (ii) the aircraft flight manual refers to an engine that has a propeller brake as an auxiliary power unit;
 - (c) no ground power generator or other electrical ground power supply is being connected to or disconnected from the aircraft;
 - (d) no combustion heater installed on the aircraft is being used;
 - (e) every combustion heater used in the vicinity of the aircraft has a marking, applied by the manufacturer, indicating that it is manufactured to Canadian Standards Association (CSA) or Underwriters’ Laboratories of Canada (ULC) standards;
 - (f) no high-energy-emitting equipment, including high-frequency radios and airborne weather radar, is being operated unless the aircraft flight manual contains procedures for its use during fuelling and those procedures are followed;
 - (g) no aircraft battery is being removed or being installed;
 - (h) no external battery charger is being operated or is being connected to or disconnected from an aircraft battery;
 - (i) no auxiliary power unit having an efflux that discharges into the fuelling safety zone — which extends three metres (10 feet) radially from the filling and venting points on the aircraft and

- (vi) dans le cas d’une urgence au-dessus d’un plan d’eau, de mettre leur gilet de sauvetage;
- b) si un siège adjacent à une issue de secours est occupé par un passager dont la présence dans ce siège risquerait de compromettre la sécurité des passagers ou des membres d’équipage pendant une évacuation, ordonne à celui-ci de changer de siège.
- (4) Si la consigne lumineuse de boucler la ceinture de sécurité est allumée durant le vol, le commandant de bord d’un aéronef précisé dans un certificat d’exploitation privée provisoire ordonne aux passagers :
 - a) de boucler et de régler leur ceinture de sécurité conformément à l’alinéa 605.26(1)a) du Règlement, de retenir les enfants en bas âge conformément à l’alinéa 605.26(1)b) de ce règlement et d’attacher les personnes qui utilisent un ensemble de retenue d’enfant conformément à l’alinéa 605.26(1)c) de ce règlement;
 - b) de ranger leurs bagages de cabine.
- (5) Le siège d’un passager qui est incapable de se tenir assis le dos droit et dont l’incapacité est attestée par un médecin peut demeurer en position inclinée pendant le mouvement à la surface, le décollage et l’atterrissage si les conditions suivantes sont respectées :
 - a) le passager n’occupe pas un siège qui nuirait à l’évacuation de l’aéronef;
 - b) il n’occupe pas un siège dans une rangée située à côté d’une issue de secours ou juste devant celle-ci;
 - c) le siège situé directement derrière le sien n’est pas occupé.

Avitaillement en carburant avec passagers à bord

- 604.33** (1) Malgré l’article 602.09 du Règlement, toute personne peut permettre l’avitaillement en carburant d’un aéronef qui est précisé dans un certificat d’exploitation privée provisoire et qui a des passagers à son bord, ou qui a des passagers qui y montent ou en descendent, si les exigences suivantes sont respectées :
- a) pour que les personnes à bord de l’aéronef puissent être avisées immédiatement d’une situation qui pourrait menacer leur sécurité, une communication bilatérale est assurée entre le personnel au sol qui supervise l’avitaillement en carburant et une personne qui se trouve à bord de l’aéronef et qui a reçu une formation sur les procédures d’évacuation d’urgence applicables à ce type d’aéronef;
 - b) s’il s’agit d’un avion :
 - (i) aucun moteur n’est en marche, sauf s’il est doté d’un frein d’hélice et que celui-ci est serré,
 - (ii) le manuel de vol de l’aéronef indique qu’un moteur doté d’un frein d’hélice est un groupe auxiliaire de bord;
 - c) aucun groupe de parc ni aucune autre source d’alimentation électrique de parc ne sont en train d’être branchés à l’aéronef ou débranchés de celui-ci;
 - d) aucun réchauffeur à combustion installé à bord de l’aéronef n’est en marche;
 - e) les réchauffeurs à combustion utilisés à proximité de l’aéronef portent une marque, apposée par le fabricant, qui indique qu’ils sont fabriqués selon les normes de l’Association canadienne de normalisation (CSA) ou des Laboratoires des assureurs du Canada (ULC);
 - f) aucun équipement à émission à haute énergie, y compris les radios hautes fréquences et le radar météorologique de bord, n’est en marche à moins qu’une procédure d’utilisation de ce matériel pendant le transfert de carburant ne soit prévue dans le manuel de vol de l’aéronef et qu’elle ne soit suivie;

from the fuelling equipment — is started after filler caps are removed or fuelling connections are made;

(j) no auxiliary power unit that is stopped is restarted until the flow of fuel has ceased, unless the aircraft flight manual establishes procedures for restarting it during fuelling and those procedures are followed;

(k) no tool that is likely to produce a spark or electric arc is being used;

(l) no photographic equipment is being used within three metres (10 feet) of the filling or venting points on the aircraft or the fuelling equipment;

(m) fuelling is suspended if there is a lightning discharge within eight kilometres of the aerodrome;

(n) the fuelling is carried out in accordance with the aircraft manufacturer's instructions;

(o) the aircraft emergency lighting system, if any, is armed or on;

(p) "no smoking" signs, if any, on board the aircraft are illuminated;

(q) no passenger is operating a portable electronic device or smoking or otherwise producing a source of ignition;

(r) two exits — one of which is the door through which passengers embarked — are clear and are available for immediate use by passengers and crew members in the event of an evacuation;

(s) the escape route from each of the exits referred to in paragraph (r) is clear and is available for immediate use by passengers and crew members in the event of an evacuation;

(t) a person who is authorized by the private operator to suspend fuelling is on board the aircraft and is ready to direct the suspension of fuelling if a requirement of this subsection ceases to be met;

(u) a means of evacuation is in place at the door used for embarking and disembarking passengers, is free of obstruction and is available for immediate use by passengers and crew members;

(v) the person on board the aircraft who is referred to in paragraph (a) is ready to initiate and direct an evacuation and is at or near the door referred to in paragraph (u); and

(w) the embarkation door is open, unless

(i) a crew member determines that, for climatic reasons, it is desirable to close it,

(ii) a crew member is on board the aircraft, and

(iii) the door

(A) opens inward or can be fully opened to the exterior without repositioning the loading stairs or stand,

(B) is latched, if that is necessary in order to keep it closed, and

(C) is not locked.

g) aucune batterie de l'aéronef n'est en train d'être enlevée ou installée;

h) aucun chargeur de batteries externe n'est en marche, ni en train d'être branché ou débranché de celles-ci;

i) aucun groupe auxiliaire de bord dont le jet se décharge dans la zone de sécurité de l'avitaillement — laquelle s'étend dans un rayon de trois mètres (10 pieds) autour du matériel de transfert de carburant et des points de remplissage et d'aération de l'aéronef — n'est démarré après que les bouchons de remplissage sont retirés ou que les raccords de transfert de carburant sont branchés;

j) aucun groupe auxiliaire de bord qui est arrêté n'est remis en marche avant que le débit de carburant ait cessé à moins qu'une procédure de redémarrage du groupe auxiliaire de bord pendant le transfert de carburant ne soit prévue dans le manuel de vol de l'aéronef et qu'elle ne soit suivie;

k) aucun outil susceptible de produire une étincelle ou un arc électrique n'est en train d'être utilisé;

l) aucun matériel photographique n'est en train d'être utilisé à trois mètres (10 pieds) ou moins du matériel de transfert de carburant ou des points de remplissage et d'aération de l'aéronef;

m) l'avitaillement en carburant est interrompu en présence d'éclairs à huit kilomètres ou moins de l'aérodrome;

n) l'avitaillement en carburant est effectué conformément aux instructions du constructeur de l'aéronef;

o) le cas échéant, le circuit d'éclairage d'urgence de l'aéronef est armé ou le commutateur est en marche;

p) le cas échéant, les consignes lumineuses d'interdiction de fumer à bord de l'aéronef sont allumées;

q) aucun passager n'est en train d'utiliser un appareil électronique portatif, ni en train de fumer ou de produire d'autres sources de feu;

r) deux issues — l'une étant la porte que les passagers ont empruntée pour monter à bord — sont dégagées et immédiatement utilisables par les passagers et les membres d'équipage dans le cas d'une évacuation;

s) le parcours d'évacuation à partir de chacune des issues visées à l'alinéa r) est dégagé et immédiatement utilisable par les passagers et les membres d'équipage dans le cas d'une évacuation;

t) une personne autorisée par l'exploitant privé à suspendre l'avitaillement en carburant se trouve à bord de l'aéronef et est prête à ordonner la suspension de l'avitaillement lorsque l'une des exigences du présent paragraphe n'est plus respectée;

u) un moyen d'évacuation est en place à la porte empruntée pour l'embarquement ou le débarquement des passagers, est exempt d'obstacles et est immédiatement utilisable par les passagers et les membres d'équipage;

v) la personne à bord de l'aéronef qui est visée à l'alinéa a) est prête à procéder à une évacuation et à la diriger et se trouve à la porte visée à l'alinéa u) ou près de celle-ci;

w) la porte d'embarquement est ouverte, sauf si les conditions suivantes sont respectées :

(i) un membre d'équipage établit qu'il est souhaitable, pour des raisons climatiques, qu'elle soit fermée,

(ii) un membre d'équipage se trouve à bord de l'aéronef,

(iii) la porte est conforme aux exigences suivantes :

(A) elle s'ouvre vers l'intérieur ou peut être ouverte complètement vers l'extérieur sans déplacer l'escalier d'embarquement ou la plate-forme,

(B) elle est enclenchée s'il le faut pour la garder fermée,

(C) elle n'est pas verrouillée.

(2) The person referred to in paragraph (1)(t) shall direct the suspension of fuelling if a requirement of subsection (1) ceases to be met.

Passenger Briefings

604.34 (1) Despite section 602.89 of the Regulations, no person shall conduct a take-off in an aircraft that is specified in a temporary private operator certificate unless passengers are given a safety briefing — orally by a crew member, or by audio or audiovisual means — that contains the following information:

- (a) when and where carry-on baggage is to be stowed;
- (b) when and how to fasten, adjust and release safety belts and, if any, shoulder harnesses;
- (c) when seat backs are to be secured in the upright position and chair tables are to be stowed;
- (d) the location of emergency exits and, in the case of a passenger seated next to one, how that exit operates;
- (e) the location and purpose of the safety features card;
- (f) the requirement to comply with the instructions given by crew members and with the “fasten safety belt” and “no smoking” signs, and the location of those signs;
- (g) the location of the emergency equipment required under sections 602.62 and 602.63 of the Regulations, and under subsections 604.44(1) and (2) and section 604.45, and how to access that equipment;
- (h) the portable electronic devices that may be used and when they may be used;
- (i) the location and operation of the passenger oxygen system, if any, including
 - (i) the location of the masks and a demonstration of their use,
 - (ii) the actions to be performed by the passenger in order to
 - (A) obtain a mask,
 - (B) activate the flow of oxygen, and
 - (C) don and secure the mask, and
 - (iii) the requirement for a passenger to don and secure the passenger’s own mask before assisting another passenger with his or her mask;
- (j) the use of life preservers, including how to remove them from their packaging, how to don them and when to inflate them; and
- (k) when and where smoking is prohibited.

(2) No person shall permit passengers to disembark from an aircraft that is specified in a temporary private operator certificate unless the passengers are given a safety briefing — orally by a crew member, or by audio or audiovisual means — that contains the following information:

- (a) the safest route for passengers to take in order to move away from the aircraft; and
- (b) the hazards, if any, associated with the aircraft, including the location of Pitot tubes, propellers, rotors and engine intakes.

(3) If the safety briefing referred to in subsection (1) is not sufficient for a passenger — because of his or her physical, sensory or comprehension limitations or because the passenger is responsible for another person on board the aircraft — the passenger

(2) La personne visée à l’alinéa (1)t ordonne la suspension de l’avitaillement en carburant si l’une des exigences du paragraphe (1) n’est plus respectée.

Exposé donné aux passagers

604.34 (1) Malgré l’article 602.89 du Règlement, il est interdit d’effectuer le décollage d’un aéronef précisé dans un certificat d’exploitation privée provisoire à moins que ne soit donné aux passagers un exposé sur les mesures de sécurité — oralement par un membre d’équipage ou à l’aide d’un moyen audio ou audiovisuel — qui contient les renseignements suivants :

- a) l’endroit et le moment où les bagages de cabine doivent être rangés;
- b) le moment et la façon de boucler, d’ajuster et de déboucler la ceinture de sécurité et, le cas échéant, la ceinture-baudrier;
- c) le moment où le dossier des sièges doit être en position verticale et les tablettes doivent être rangées;
- d) l’emplacement des issues de secours et, dans le cas des passagers assis près de ces issues, le mode d’utilisation de celles-ci;
- e) l’emplacement et le but de la carte de mesures de sécurité;
- f) l’obligation de se conformer aux instructions des membres d’équipage et aux consignes lumineuses indiquant que les ceintures de sécurité doivent être bouclées et qu’il est interdit de fumer, et l’emplacement de ces consignes;
- g) l’emplacement de l’équipement de secours exigé par les articles 602.62 et 602.63 du Règlement, les paragraphes 604.44(1) et (2) et l’article 604.45, ainsi que la manière d’y avoir accès;
- h) les appareils électroniques portatifs dont l’utilisation est permise et le moment où ils peuvent être utilisés;
- i) l’emplacement et le mode d’utilisation du circuit d’oxygène passagers, le cas échéant, y compris :
 - (i) l’emplacement des masques et une démonstration de leur utilisation,
 - (ii) les mesures à prendre par le passager pour, à la fois :
 - (A) obtenir un masque,
 - (B) amorcer le débit d’oxygène,
 - (C) mettre et ajuster le masque,
 - (iii) l’obligation pour un passager de mettre et d’ajuster son propre masque avant d’aider un autre passager avec le sien;
- j) le mode d’utilisation des gilets de sauvetage, y compris la façon de les retirer de leur emballage, la façon de les enfiler et le moment de les gonfler;
- k) le moment et les endroits où il est interdit de fumer.

(2) Il est interdit de permettre le débarquement des passagers d’un aéronef précisé dans un certificat d’exploitation privée provisoire à moins que ne soit donné aux passagers un exposé sur les mesures de sécurité — oralement par un membre d’équipage ou à l’aide d’un moyen audio ou audiovisuel — qui contient les renseignements suivants :

- a) le trajet le plus sécuritaire permettant aux passagers de s’éloigner de l’aéronef;
- b) le cas échéant, les dangers associés à l’aéronef, y compris l’emplacement des tubes de Pitot, des hélices, des rotors et des entrées d’air réacteurs.

(3) Lorsque l’exposé sur les mesures de sécurité visé au paragraphe (1) est inadéquat pour un passager en raison de ses limites physiques ou sensorielles ou de ses limites de compréhension, ou parce qu’il est responsable d’une autre personne à bord de

shall, subject to subsection (4), be given a safety briefing that consists of the following:

- (a) communication of the elements of the safety briefing referred to in subsection (1)
 - (i) that the passenger is not able to receive during that briefing or by referring to the safety features card, and
 - (ii) that are necessary for the safety of the persons on board the aircraft;
- (b) communication of
 - (i) the most appropriate brace position for the passenger given the passenger's condition, injury or stature and the orientation and pitch of his or her seat, and
 - (ii) where the passenger's service animal, if any, is to be located;
- (c) in the case of a mobility-impaired passenger who would need assistance in order to move to an exit in the event of an emergency, communication of
 - (i) the most appropriate exit for the passenger to use,
 - (ii) the assistance that the passenger would require to reach that exit,
 - (iii) the most appropriate means to provide that assistance,
 - (iv) the most appropriate route to that exit, and
 - (v) the most appropriate time to begin to move to that exit;
- (d) in the case of a visually impaired passenger,
 - (i) a tactile familiarization with
 - (A) the equipment that the passenger may be required to use in the event of an emergency, and
 - (B) if requested, the exits, and
 - (ii) communication of
 - (A) where the passenger's cane, if any, is to be stored,
 - (B) the number of rows of seats separating the passenger's seat from the closest exit and from the alternate exit, and
 - (C) the features of those exits;
- (e) in the case of a passenger who is responsible for another person on board the aircraft, communication of
 - (i) if the passenger is responsible for an infant,
 - (A) the requirement to fasten the passenger's safety belt — and shoulder harness, if any — without securing the infant in that safety belt or shoulder harness,
 - (B) how to hold the infant during take-off and landing,
 - (C) how to use the child restraint system, if any,
 - (D) how to place and secure the oxygen mask on the infant's face,
 - (E) the most appropriate brace position, and
 - (F) the location of the infant's life preserver, how to remove it from its location and its packaging, how to assist the infant with donning it and when to inflate it, and
 - (ii) if the passenger is responsible for any other person,
 - (A) how to assist that person with donning and securing his or her oxygen mask, and
 - (B) how to use that person's personal restraint system, if any, on board the aircraft; and
- (f) in the case of an unaccompanied minor, communication of the need to pay close attention to the safety briefing.

l'aéronef, le passager, sous réserve du paragraphe (4), reçoit un exposé sur les mesures de sécurité qui comporte ce qui suit :

- a) la communication des éléments de l'exposé de sécurité visé au paragraphe (1) :
 - (i) d'une part, que le passager n'est pas en mesure de recevoir au cours du déroulement de l'exposé ou par un renvoi à la carte des mesures de sécurité,
 - (ii) d'autre part, qui sont nécessaires pour la sécurité des personnes à bord de l'aéronef;
- b) la communication des renseignements suivants :
 - (i) la position de protection la plus appropriée pour le passager compte tenu de son état, de sa blessure ou de sa taille et de l'orientation et du pas du siège,
 - (ii) l'endroit où placer, le cas échéant, l'animal aidant le passager;
- c) dans le cas d'un passager à mobilité réduite qui aurait besoin d'aide pour se diriger vers une issue en cas d'urgence, la communication des renseignements suivants :
 - (i) l'issue la plus appropriée pour lui,
 - (ii) l'aide dont il aurait besoin pour s'y rendre,
 - (iii) les moyens les plus appropriés pour lui venir en aide,
 - (iv) le parcours le plus approprié pour se rendre à cette issue,
 - (v) le moment le plus propice pour se diriger vers cette issue;
- d) dans le cas d'un passager ayant une déficience visuelle :
 - (i) une reconnaissance tactile :
 - (A) d'une part, de l'équipement qu'il peut avoir à utiliser en cas d'urgence,
 - (B) d'autre part, sur demande, des issues,
 - (ii) la communication de ce qui suit :
 - (A) l'endroit où ranger sa canne, le cas échéant,
 - (B) le nombre de rangées de sièges qui séparent son siège de l'issue la plus proche et de l'issue auxiliaire,
 - (C) les caractéristiques des issues;
- e) dans le cas d'un passager qui est responsable d'une autre personne à bord de l'aéronef, la communication des renseignements suivants :
 - (i) s'il est responsable d'un enfant en bas âge :
 - (A) l'obligation de boucler la ceinture de sécurité du passager et, le cas échéant, la ceinture-baudrier du passager, et de ne pas retenir l'enfant en bas âge avec cette ceinture de sécurité ou cette ceinture-baudrier,
 - (B) la façon de tenir l'enfant en bas âge pendant le décollage et l'atterrissage,
 - (C) la façon d'utiliser l'ensemble de retenue pour enfant, le cas échéant,
 - (D) la façon de mettre et d'ajuster le masque à oxygène sur le visage de l'enfant en bas âge,
 - (E) la position de protection la plus appropriée,
 - (F) l'emplacement du gilet de sauvetage de l'enfant en bas âge, la façon de le retirer de son emplacement et de son emballage, la façon d'aider l'enfant en bas âge à l'enfiler et le moment de gonfler le gilet,
 - (ii) s'il est responsable de toute autre personne :
 - (A) la façon d'aider celle-ci à mettre et à ajuster le masque à oxygène sur son visage,
 - (B) la façon d'utiliser l'ensemble de retenue de celle-ci à bord de l'aéronef, le cas échéant;
- f) dans le cas d'un mineur non accompagné, la communication de la nécessité de bien écouter l'exposé sur les mesures de sécurité.

(4) A passenger may decline the safety briefing referred to in subsection (3).

Safety Features Card

604.35 A private operator shall, before the safety briefing referred to in subsection 604.34(1), provide each passenger at his or her seat with a safety features card that shows the type of aircraft and that contains only safety information in respect of the aircraft, including

- (a) when and where smoking is prohibited;
- (b) when and how to fasten, adjust and release safety belts and, if any, shoulder harnesses;
- (c) when and where carry-on baggage is to be stowed;
- (d) the positioning of seats, securing of seat backs in the upright position and stowage of chair tables for take-off and landing;
- (e) the location and operation of the passenger oxygen system, if any, including
 - (i) the location of the masks and a description of their use,
 - (ii) the actions to be performed by the passenger in order to
 - (A) obtain a mask,
 - (B) activate the flow of oxygen, and
 - (C) don and secure the mask, and
 - (iii) the requirement for a passenger to don and secure the passenger's own mask before assisting another passenger with his or her mask;
- (f) the location of first aid kits;
- (g) the location of hand-held fire extinguishers that are accessible to passengers;
- (h) the location of emergency locator transmitters;
- (i) the location of survival equipment and how to access that equipment;
- (j) passenger brace positions
 - (i) for each type of seat and passenger restraint system, and
 - (ii) for an adult who is holding an infant;
- (k) the location, operation and use of each emergency exit, including whether it is unusable in a ditching because of aircraft configuration;
- (l) the safest route for passengers to take in order to move away from the aircraft in the event of an emergency;
- (m) the attitude of the aircraft while floating, as determined by the aircraft manufacturer;
- (n) the location of life preservers, how to remove them from their packaging, how they are to be donned — by adults, by children aged two years or older and by infants — and when to inflate them;
- (o) the location, removal and use of flotation devices and of life rafts, if any; and
- (p) the form, function, colour and location of the floor proximity emergency escape path markings, if any.

(4) Tout passager peut refuser l'exposé sur les mesures de sécurité visé au paragraphe (3).

Carte des mesures de sécurité

604.35 Avant que soit donné l'exposé sur les mesures de sécurité visé au paragraphe 604.34(1), l'exploitant privé met à la disposition de chaque passager, à son siège, une carte des mesures de sécurité qui indique le type d'aéronef et ne contient que des renseignements sur la sécurité à l'égard de l'aéronef, y compris :

- a) le moment et les endroits où il est interdit de fumer;
- b) le moment et la façon de boucler, d'ajuster et de déboucler la ceinture de sécurité et, le cas échéant, la ceinture-baudrier;
- c) l'endroit et le moment où les bagages de cabine doivent être rangés;
- d) la position des sièges, la mise en position verticale du dossier des sièges et le rangement des tablettes en vue du décollage et de l'atterrissage;
- e) l'emplacement et le mode d'utilisation du circuit d'oxygène passagers, le cas échéant, y compris :
 - (i) l'emplacement des masques et une description de leur utilisation,
 - (ii) les mesures à prendre par le passager pour, à la fois :
 - (A) obtenir un masque,
 - (B) amorcer le débit d'oxygène,
 - (C) mettre et ajuster le masque,
 - (iii) l'obligation pour un passager de mettre et d'ajuster son propre masque avant d'aider un autre passager avec le sien;
- f) l'emplacement des trousse de premiers soins;
- g) l'emplacement des extincteurs portatifs accessibles aux passagers;
- h) l'emplacement des radiobalises de repérage d'urgence;
- i) l'emplacement du matériel de survie et la manière d'y avoir accès;
- j) la position de protection pour les passagers :
 - (i) d'une part, pour chaque type de siège et d'ensemble de retenue des passagers,
 - (ii) d'autre part, pour un adulte qui tient dans ses bras un enfant en bas âge;
- k) l'emplacement, le fonctionnement et l'utilisation de chaque issue de secours, notamment si celle-ci est inutilisable en cas d'amerrissage forcé à cause de la configuration de l'aéronef;
- l) le trajet le plus sécuritaire permettant aux passagers de s'éloigner de l'aéronef en cas d'urgence;
- m) l'assiette de l'aéronef pendant qu'il flotte, déterminée par le constructeur de l'aéronef;
- n) l'emplacement des gilets de sauvetage, la façon de les retirer de leur emballage, la façon de les enfiler dans le cas d'un adulte, d'un enfant de plus de deux ans et d'un enfant en bas âge, et le moment de les gonfler;
- o) l'emplacement des dispositifs de flottaison et, le cas échéant, des radeaux de sauvetage, la façon de les retirer et leur mode d'utilisation;
- p) la forme, la fonction, la couleur et l'emplacement des marques d'évacuation d'urgence situées à proximité du plancher, le cas échéant.

*Division VI — Flight Time and Flight Duty Time***Flight Time Limits**

604.36 (1) No private operator shall assign flight time to a flight crew member — and no flight crew member shall accept such an assignment — if the flight crew member's total flight time in all flights conducted under this Subpart, or Part IV or Part VII of the Regulations, would, as a result, exceed

- (a) 1,200 hours in a period of 12 consecutive months;
- (b) 300 hours in a period of 90 consecutive days;
- (c) 120 hours in a period of 30 consecutive days; or
- (d) 8 hours in a period of 24 consecutive hours, if the assignment is for a single-pilot IFR flight.

(2) If a flight crew's flight duty time is extended under section 604.39, each flight crew member accumulates, for the purposes of subsection (1), the total flight time for the flight or the total flight time for the series of flights, as the case may be.

Flight Duty Time Limits and Rest Periods

604.37 (1) Subject to sections 604.38 to 604.40, no private operator shall assign flight duty time to a flight crew member — and no flight crew member shall accept such an assignment — if the flight crew member's flight duty time would, as a result, exceed

- (a) 14 consecutive hours in any period of 24 consecutive hours; or
- (b) 15 consecutive hours in any period of 24 consecutive hours, if
 - (i) the flight crew member's total flight time in the previous 30 consecutive days does not exceed 70 hours, or
 - (ii) the rest period before the flight is at least 24 hours.

(2) A private operator shall ensure that, prior to reporting for flight duty, a flight crew member is provided with the minimum rest period and with any additional rest period required by this Division.

(3) A flight crew member shall use the following periods to be adequately rested prior to reporting for flight duty:

- (a) the minimum rest period provided in accordance with subsection (2);
- (b) any additional rest period required by this Division; and
- (c) any period with no assigned duties provided in accordance with section 604.42.

Split Flight Duty Time

604.38 Flight duty time may be extended by one-half the length of the rest period, to a maximum of four hours, if

- (a) before a flight crew member reports for the first flight or reports as a flight crew member on standby, as the case may be, the private operator provides the flight crew member with notice of the extension of the flight duty time;
- (b) the private operator provides the flight crew member with a rest period of at least four consecutive hours in suitable accommodation; and

*Section VI — temps de vol et temps de service de vol***Limites de temps de vol**

604.36 (1) Il est interdit à l'exploitant privé d'assigner du temps de vol à un membre d'équipage de conduite, et à celui-ci d'accepter une telle assignation, s'il en résulte que le temps de vol total de ce membre d'équipage de conduite dans le cadre des vols effectués en application de la présente sous-partie ou des parties IV ou VII du Règlement dépassera :

- a) 1 200 heures par période de 12 mois consécutifs;
- b) 300 heures par période de 90 jours consécutifs;
- c) 120 heures par période de 30 jours consécutifs;
- d) 8 heures par période de 24 heures consécutives, lorsque l'assignation est pour un vol IFR qui n'exige qu'un seul pilote.

(2) Si le temps de service de vol d'un équipage de conduite est prolongé en application de l'article 604.39, chaque membre d'équipage de conduite accumule, pour l'application du paragraphe (1), le temps de vol total pour le vol ou le temps de vol total pour la série de vols, selon le cas.

Limites de temps de service de vol et périodes de repos

604.37 (1) Sous réserve des articles 604.38 à 604.40, il est interdit à l'exploitant privé d'assigner du temps de service de vol à un membre d'équipage de conduite, et à celui-ci d'accepter une telle assignation, s'il en résulte que le temps de service de vol de ce membre d'équipage de conduite dépassera :

- a) 14 heures consécutives par période de 24 heures consécutives;
- b) 15 heures consécutives par période de 24 heures consécutives si, selon le cas :
 - (i) le temps de vol total du membre d'équipage de conduite ne dépasse pas 70 heures dans les 30 jours consécutifs qui précèdent,
 - (ii) la période de repos avant le vol est d'au moins 24 heures.

(2) L'exploitant privé veille à ce que soient accordées au membre d'équipage de conduite, avant qu'il se présente au travail pour le service de vol, la période de repos minimale et toute période de repos supplémentaire exigée par la présente section.

(3) Le membre d'équipage de conduite se prévaut des périodes ci-après afin d'être suffisamment reposé avant de se présenter au travail pour le service de vol :

- a) la période de repos minimale accordée en vertu du paragraphe (2);
- b) toute période de repos supplémentaire exigée par la présente section;
- c) toute période sans aucune fonction assignée, laquelle période est accordée en vertu de l'article 604.42.

Temps de service de vol fractionné

604.38 Le temps de service de vol peut être prolongé d'un nombre d'heures équivalent à la moitié de la période de repos, jusqu'à un maximum de quatre heures, si les conditions suivantes sont respectées :

- a) avant que le membre d'équipage de conduite se présente au travail pour le premier vol ou se présente au travail en tant que membre d'équipage de conduite en attente, selon le cas, l'exploitant privé lui donne un préavis de la prolongation du temps de service de vol;

(c) the flight crew member's next minimum rest period is increased by an amount of time at least equal to the length of the extension of the flight duty time.

Extension of Flight Duty Time

604.39 If a flight crew is augmented by at least one flight crew member, if there is a balanced distribution of flight deck duty time and rest periods among the flight crew members, and if the next minimum rest period is at least equal to the length of the preceding flight duty time, the flight crew's flight duty time may be extended

- (a) to 17 hours with a maximum flight deck duty time of 12 hours, if a flight relief facility-seat is provided; and
- (b) to 20 hours with a maximum flight deck duty time of 14 hours, if a flight relief facility-bunk is provided.

Unforeseen Operational Circumstances

604.40 (1) Flight duty time may be extended by up to three hours if

- (a) the pilot-in-command, after consultation with the other flight crew members, considers it safe to do so;
- (b) the flight duty time is extended as a result of unforeseen operational circumstances;
- (c) the next minimum rest period is increased by an amount of time at least equal to the length of the extension of the flight duty time; and
- (d) the pilot-in-command notifies the private operator of the unforeseen operational circumstances and of the length of the extension of the flight duty time.

(2) The private operator shall retain a copy of the notification for five years.

Delayed Reporting Time

604.41 A flight crew member's flight duty time starts three hours after the flight crew member's scheduled reporting time if

- (a) the flight crew member is notified of the delay at least two hours before the scheduled reporting time; and
- (b) the delay is more than three hours.

Time with no Assigned Duties

604.42 No private operator shall assign duties to a flight crew member — and no flight crew member shall accept such an assignment — unless the private operator provides the flight crew member with one of the following periods with no assigned duties:

- (a) at least 36 consecutive hours in each period of seven consecutive days; or
- (b) at least 3 consecutive calendar days in each period of 17 consecutive days.

b) l'exploitant privé lui accorde une période de repos d'au moins quatre heures consécutives dans un local approprié;

c) la prochaine période de repos minimale du membre d'équipage de conduite est augmentée d'un nombre d'heures au moins égal à la prolongation du temps de service de vol.

Prolongation du temps de service de vol

604.39 Si l'équipage de conduite s'accroît d'au moins un membre d'équipage de conduite, que le temps de service au poste de pilotage et le temps de repos sont répartis équitablement entre les membres d'équipage de conduite et que la prochaine période de repos minimale est au moins égale au temps de service de vol précédant, le temps de service de vol de l'équipage de conduite peut être prolongé :

- a) lorsqu'un poste de repos – siège est fourni, jusqu'à 17 heures, le temps maximal de service au poste de pilotage ne pouvant excéder 12 heures;
- b) lorsqu'un poste de repos – couchette est fourni, jusqu'à 20 heures, le temps maximal de service au poste de pilotage ne pouvant excéder 14 heures.

Circonstances opérationnelles imprévues

604.40 (1) Le temps de service de vol peut être prolongé d'une durée maximale de trois heures si les conditions suivantes sont respectées :

- a) le commandant de bord, après avoir consulté les autres membres d'équipage de conduite, estime que cela ne présente pas de danger;
- b) le temps de service de vol est prolongé à la suite de circonstances opérationnelles imprévues;
- c) la prochaine période de repos minimale est augmentée d'un nombre d'heures au moins égal à la prolongation du temps de service en vol;
- d) le commandant de bord avise l'exploitant privé des circonstances opérationnelles imprévues et de la durée de la prolongation du temps de service de vol.

(2) L'exploitant privé conserve une copie de l'avis pendant cinq ans.

Report de l'heure de présentation au travail

604.41 Le temps de service de vol d'un membre d'équipage de conduite commence trois heures après l'heure prévue de sa présentation au travail si, à la fois :

- a) le membre d'équipage de conduite est informé du report au moins deux heures avant l'heure prévue de sa présentation au travail;
- b) le report est de plus de trois heures.

Période sans aucune fonction assignée

604.42 Il est interdit à l'exploitant privé d'assigner des fonctions à un membre d'équipage de conduite, et à celui-ci d'accepter une telle assignation, à moins qu'il ne lui accorde l'une ou l'autre des périodes ci-après sans aucune fonction assignée :

- a) au moins 36 heures consécutives par période de sept jours consécutifs;
- b) au moins 3 jours civils consécutifs par période de 17 jours consécutifs.

Rest Period — Flight Crew Member Positioning

604.43 If a flight crew member is required by a private operator to travel for the purpose of positioning after the completion of flight duty time, the private operator shall provide the flight crew member with an additional rest period at least equal to one-half the time spent for that purpose that is in excess of the flight duty time referred to in paragraphs 604.37(1)(a) and (b).

Division VII — Emergency Equipment

Survival Equipment

604.44 (1) No person shall operate over land an aircraft that is specified in a temporary private operator certificate, other than an aircraft referred to in subsection 602.61(2) of the Regulations, unless there is carried on board a survival manual that contains information about how to survive on the ground and how to use the survival equipment carried on board for the purposes of subsection 602.61(1) of the Regulations.

(2) Despite subparagraph 602.63(6)(c)(iii) of the Regulations, a survival kit shall contain a pyrotechnic signalling device, signalling mirror and dye marker for visually signalling distress.

(3) In addition to meeting the requirements of paragraph 602.63(6)(c) of the Regulations, the survival kit shall contain

- (a) a radar reflector;
- (b) a life raft repair kit;
- (c) a bailing bucket and sponge;
- (d) a whistle;
- (e) a waterproof flashlight;
- (f) a two-day supply of potable water — based on 500 millilitres per person per day and calculated using the overload capacity of the life raft — or a means of desalting or distilling salt water that can provide 500 millilitres of potable water per person per day;
- (g) a waterproof survival manual that contains information about how to survive at sea; and
- (h) a first aid kit that contains antiseptic swabs, burn dressing compresses, bandages and motion sickness pills.

First Aid Kits

604.45 (1) Despite paragraph 602.60(1)(h) of the Regulations, no person shall conduct a take-off in an aircraft that is specified in a temporary private operator certificate, and that is configured as follows, unless there is carried on board the corresponding number of first aid kits, each containing the supplies and equipment set out in the *Aviation Occupational Safety and Health Regulations* for a Type A first aid kit:

- (a) configured for 20 to 50 passenger seats, one kit;
- (b) configured for 51 to 150 passenger seats, two kits;
- (c) configured for 151 to 250 passenger seats, three kits; and
- (d) configured for 251 or more passenger seats, four kits.

Période de repos — mise en place d'un membre d'équipage de conduite

604.43 Lorsqu'un membre d'équipage de conduite est tenu par l'exploitant privé de voyager pour la mise en place après avoir terminé son temps de service de vol, l'exploitant privé lui accorde une période de repos supplémentaire au moins égale à la moitié du temps passé à cette fin, laquelle période est en sus des temps de service de vol visés aux alinéas 604.37(1)a) et b).

Section VII — équipement de secours

Équipement de survie

604.44 (1) Il est interdit d'utiliser au-dessus de la surface de la terre un aéronef précisé dans un certificat d'exploitation privée provisoire, autre qu'un aéronef visé au paragraphe 602.61(2) du Règlement, à moins que ne soit transporté à bord un manuel de survie qui contient des renseignements sur la survie au sol et l'utilisation de l'équipement de survie transporté à bord pour l'application du paragraphe 602.61(1) de ce règlement.

(2) Malgré le sous-alinéa 602.63(6)c)(iii) du Règlement, la trousse de survie contient un dispositif de signalisation pyrotechnique, un miroir à signaux et de la teinture de balisage pour signaler visuellement la détresse.

(3) En plus d'être conforme aux exigences de l'alinéa 602.63(6)c) du Règlement, la trousse de survie contient les articles suivants :

- a) un réflecteur radar;
- b) un nécessaire de réparation pour radeau de sauvetage;
- c) une écope et une éponge;
- d) un sifflet;
- e) une lampe de poche étanche;
- f) de l'eau potable pour deux jours, la quantité étant calculée en fonction du nombre maximal de personnes à bord du radeau de sauvetage, soit 500 millilitres d'eau par jour par personne, ou un dispositif de dessalement ou de distillation d'eau salée pouvant fournir une quantité équivalente d'eau potable;
- g) un manuel de survie imperméable qui contient des renseignements sur la survie en mer;
- h) une trousse de premiers soins contenant des tampons antiseptiques, des pansements compressifs pour brûlures, des pansements ordinaires et des comprimés contre le mal des transports.

Trousse de premiers soins

604.45 (1) Malgré l'alinéa 602.60(1)h) du Règlement, il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef qui est précisé dans un certificat d'exploitation privée provisoire et dont la configuration est indiquée ci-après à moins que ne soit transporté à bord le nombre correspondant de trousse de premiers soins, chacune contenant le matériel d'une trousse de premiers soins de type A indiquée dans le *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (aéronefs)* :

- a) une configuration de 20 à 50 sièges passagers, une trousse;
- b) une configuration de 51 à 150 sièges passagers, deux trousse;
- c) une configuration de 151 à 250 sièges passagers, trois trousse;
- d) une configuration de 251 sièges passagers ou plus, quatre trousse.

(2) The first aid kits shall be distributed throughout the cabin, be readily available to crew members and to passengers, if any, and be clearly identified. If they are stowed in a bin or compartment, the bin or compartment shall be clearly marked as containing a first aid kit.

Protective Breathing Equipment

604.46 (1) No person shall conduct a take-off in a pressurized aircraft that is specified in a temporary private operator certificate, and that has flight attendants on board, unless one unit of protective breathing equipment with a 15-minute portable supply of breathing gas at a pressure-altitude of 8,000 feet is available

- (a) at the entry into each Class A, B or E cargo compartment that is accessible to crew members during flight;
- (b) at the site of each hand-held fire extinguisher located in an isolated galley;
- (c) on the flight deck; and
- (d) at the site of each hand-held fire extinguisher required under section 604.47.

(2) If the breathable gas in the protective breathing equipment referred to in subsection (1) is oxygen, each unit of that equipment reduces by 15 minutes the crew member oxygen requirements specified in subsection 605.31(2) of the Regulations.

Hand-held Fire Extinguishers

604.47 No person shall conduct a take-off in an aircraft that is specified in a temporary private operator certificate unless

- (a) hand-held fire extinguishers are available as follows:
 - (i) they are distributed, throughout every passenger compartment configured as follows, in the corresponding numbers:
 - (A) configured for fewer than 20 passenger seats, one extinguisher,
 - (B) configured for 20 to 60 passenger seats, two extinguishers,
 - (C) configured for 61 to 200 passenger seats, three extinguishers, and
 - (D) configured for 201 or more passenger seats, one additional extinguisher for each additional unit of 100 passenger seats,
 - (ii) one fire extinguisher is located at the entry into each Class E cargo compartment that is accessible to crew members during flight, and
 - (iii) one fire extinguisher is located in each isolated galley;
- (b) the hand-held fire extinguisher required under clause (a)(i)(A) — or at least one of the hand-held fire extinguishers required under clause (a)(i)(B), (C) or (D) — contains Halon 1211 (bromochlorodifluoromethane) or its equivalent; and
- (c) the bin or compartment, if any, in which a hand-held fire extinguisher is stowed is clearly marked as containing a fire extinguisher.

Division VIII — Maintenance

Maintenance Manager

604.48 (1) The maintenance manager appointed under paragraph 604.10(1)(a) is responsible for the maintenance control system.

(2) Les trousse de premiers soins sont réparties dans la cabine, à la portée des membres d'équipage et des passagers, le cas échéant, et sont indiquées clairement. Si elles sont rangées dans un bac ou un compartiment, leur contenu est indiqué clairement.

Inhalateur protecteur

604.46 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef pressurisé qui est précisé dans un certificat d'exploitation privée provisoire et qui a à bord des agents de bord à moins qu'un inhalateur protecteur ayant une réserve portable d'un mélange de gaz respiratoire d'une durée de quinze minutes à une altitude-pressure de 8 000 pieds ne soit disponible aux endroits suivants :

- a) au point d'entrée de chaque soute de classe A, B ou E accessible aux membres d'équipage au cours du vol;
- b) à l'endroit où se trouve chaque extincteur portatif dans un office isolé;
- c) dans le poste de pilotage;
- d) à l'endroit où se trouve chaque extincteur portatif exigé par l'article 604.47.

(2) Si le mélange de gaz respiratoire de l'inhalateur protecteur visé au paragraphe (1) est de l'oxygène, chaque inhalateur protecteur réduit de quinze minutes les exigences du paragraphe 605.31(2) du Règlement relatives à l'oxygène pour les membres d'équipage.

Extincteurs portatifs

604.47 Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef précisé dans un certificat d'exploitation privée provisoire à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

- a) des extincteurs portatifs sont disponibles de la manière suivante :
 - (i) ils sont répartis dans la cabine passagers, leur nombre correspondant à la configuration suivante :
 - (A) moins de 20 sièges passagers, un extincteur,
 - (B) de 20 à 60 sièges passagers, deux extincteurs,
 - (C) de 61 à 200 sièges passagers, trois extincteurs,
 - (D) 201 sièges passagers ou plus, un extincteur supplémentaire par tranche additionnelle de 100 sièges passagers,
 - (ii) un extincteur se trouve au point d'entrée de chaque soute de classe E accessible aux membres d'équipage au cours du vol,
 - (iii) un extincteur se trouve dans chaque office isolé;
- b) l'extincteur portatif exigé par la division a)(i)(A), ou au moins un des extincteurs portatifs exigés par les divisions a)(i)(B), (C) ou (D), contient du halon 1211 (bromochlorodifluorométhane) ou l'équivalent;
- c) le bac ou le compartiment, le cas échéant, dans lequel un extincteur portatif est rangé indique clairement son contenu.

Section VIII — maintenance

Gestionnaire de la maintenance

604.48 (1) Le gestionnaire de la maintenance nommé en application de l'alinéa 604.10(1)a) est responsable du système de contrôle de la maintenance.

(2) The maintenance manager may assign to another person management functions for specific maintenance control activities if the operations manual contains the following:

- (a) a description of those functions; and
- (b) a list of any persons, identified either by name or by position, to whom those functions may be assigned.

(3) The maintenance manager shall remove an aircraft from operation if the removal is justified because of non-compliance with the requirements of the Regulations or this Subpart or because of a risk to the safety of the aircraft, persons or property.

Maintenance Control System

604.49 A private operator shall establish, in respect of its aircraft, a maintenance control system that includes the following:

(a) procedures to ensure that only parts and materials that meet the requirements of Subpart 71 of Part V of the Regulations are used in the performance of maintenance, elementary work and servicing, including

- (i) the details of part pooling arrangements, if any, that have been entered into by the private operator, and
- (ii) procedures used for the inspection and storage of incoming parts and materials;

(b) if the private operator authorizes, for the performance of elementary work, the use of methods, techniques, practices, parts, materials, tools, equipment or test apparatuses referred to in paragraph 571.02(1)(b) or (c) of the Regulations, the source of those methods, techniques, practices, parts, materials, tools, equipment or test apparatuses and a general description of the elementary work;

(c) procedures to record the servicing performed in respect of an aircraft;

(d) procedures to ensure that the persons who perform or request the performance of maintenance, elementary work or servicing meet the requirements of section 604.50;

(e) procedures to ensure that an aircraft is not dispatched unless it is

- (i) airworthy, and
- (ii) equipped and configured for the intended use;

(f) a description of the defect reporting and rectification procedures required by section 604.51;

(g) the aircraft service information review procedures required by section 604.53;

(h) procedures to ensure that the records referred to in section 604.54 are established, retained and provided in accordance with that section;

(i) procedures to ensure that tasks required by a maintenance schedule or by an airworthiness directive are completed within the time limits set out in Subpart 5 of Part VI of the Regulations;

(j) procedures to ensure that the aircraft empty weight and empty centre of gravity are entered in accordance with the requirements of Item 2 of Schedule I to Subpart 5 of Part VI of the Regulations;

(k) a general description of the maintenance schedule required by paragraph 605.86(1)(a) of the Regulations and, in the case of a turbine-powered pressurized aeroplane or a large aeroplane, the approval number of the maintenance schedule approved under subsection 605.86(2) of the Regulations; and

(l) procedures to ensure that the maintenance and elementary work performed in respect of an aircraft, and the defects of an aircraft, are recorded in a technical record kept under subsection 605.92(1) of the Regulations.

(2) Il peut assigner à une autre personne des fonctions de gestion visant des activités particulières de contrôle de la maintenance si le manuel d'exploitation contient ce qui suit :

- a) une description de ces fonctions;
- b) une liste des personnes, indiquées par leur nom ou leur poste, à qui ces fonctions peuvent être assignées.

(3) Il retire tout aéronef de l'exploitation lorsque le retrait est justifié en raison de la non-conformité avec les exigences du Règlement, ou de la présente sous-partie, ou en raison d'un risque pour la sécurité de l'aéronef, des personnes ou des biens.

Système de contrôle de la maintenance

604.49 L'exploitant privé établit, pour ses aéronefs, un système de contrôle de la maintenance qui comprend ce qui suit :

a) une procédure pour que seules les pièces et seuls les matériaux qui sont conformes aux exigences de la sous-partie 71 de la partie V du Règlement soient utilisés pour l'exécution de la maintenance, des travaux élémentaires et des travaux d'entretien courant, y compris :

- (i) le cas échéant, les détails concernant les accords de mise en commun des pièces qu'il a conclus,
- (ii) une procédure d'inspection et d'entreposage des pièces et des matériaux à leur entrée;

b) s'il autorise l'utilisation, pour l'exécution de travaux élémentaires, de méthodes, de techniques, de pratiques, de pièces, de matériaux, d'outils, d'équipements ou d'appareils d'essais visés aux alinéas 571.02(1)b) ou c) du Règlement, leur provenance et une description générale des travaux élémentaires;

c) la procédure utilisée pour consigner l'entretien courant exécuté à l'égard des aéronefs;

d) une procédure pour que les personnes qui exécutent de la maintenance, des travaux élémentaires ou de l'entretien courant, ou qui en font la demande, satisfassent aux exigences de l'article 604.50;

e) une procédure pour que les aéronefs ne soient pas remis en service à moins que ceux-ci ne soient :

- (i) d'une part, en état de navigabilité,
- (ii) d'autre part, équipés et configurés pour l'utilisation prévue;

f) une description de la procédure de rapport et de rectification des défauts qui est exigée par l'article 604.51;

g) une procédure visant la revue de l'information sur le service des aéronefs qui est exigée par l'article 604.53;

h) une procédure pour que les dossiers visés à l'article 604.54 soient établis, conservés et fournis conformément à cet article;

i) une procédure pour que les tâches exigées par un calendrier de maintenance ou une consigne de navigabilité soient exécutées dans les délais indiqués à la sous-partie 5 de la partie VI du Règlement;

j) une procédure pour que la masse à vide et le centre de gravité à vide de l'aéronef soient inscrits conformément aux exigences de l'article 2 de l'annexe I de la sous-partie 5 de la partie VI du Règlement;

k) une description générale du calendrier de maintenance exigé par l'alinéa 605.86(1)a) du Règlement et, dans le cas d'un avion pressurisé à turbomoteur ou un gros avion, le numéro d'approbation du calendrier de maintenance approuvé en vertu du paragraphe 605.86(2) du règlement;

l) une procédure pour que la maintenance et les travaux élémentaires exécutés à l'égard des aéronefs et des défauts des aéronefs soient consignés dans un dossier technique tenu en application du paragraphe 605.92(1) du Règlement.

Maintenance, Elementary Work and Servicing

604.50 (1) No private operator shall authorize a person to perform maintenance, elementary work or servicing on its aircraft unless

- (a) the person is an employee of the private operator and
 - (i) has received training in the performance rules set out in section 571.02 of the Regulations, the recording requirements set out in section 571.03 of the Regulations and the record-keeping requirements set out in section 605.92 of the Regulations, and
 - (ii) in the case of elementary work, has performed that work under the supervision of the holder of an aircraft maintenance engineer (AME) licence or the holder of an approved training organization certificate; or
- (b) the person is authorized to do so under an agreement.

(2) The agreement referred to in paragraph (1)(b) shall

- (a) be in writing;
- (b) describe the maintenance, elementary work or servicing to be performed, including the specific tasks and activities and the conditions under which they are to be performed; and
- (c) provide that the private operator is responsible for ensuring that the maintenance, elementary work or servicing is performed.

Defect Reporting and Rectification

604.51 A private operator shall establish procedures to ensure that

- (a) the defects of an aircraft are recorded in accordance with subsection 605.94(1) of the Regulations;
- (b) the defects of an aircraft are rectified in accordance with the requirements of Subpart 71 of Part V of the Regulations;
- (c) the defects of an aircraft that recur three times within 15 flights are identified and are reported as recurring defects to the flight crew and maintenance personnel in order to avoid the repetition of unsuccessful attempts at rectification;
- (d) aircraft defects the rectification of which is deferred under section 605.09 or 605.10 of the Regulations are scheduled for rectification; and
- (e) the rectification of a recurring defect takes into account the methodology used in previous repair attempts.

Service Difficulty Reporting

604.52 A private operator shall report to the Minister, in accordance with Division IX of Subpart 21 of Part V of the Regulations, any service difficulty related to the aircraft that it operates under this Subpart.

Aircraft Service Information Review

604.53 A private operator shall establish procedures to ensure that

- (a) it is aware of the aircraft service information that the manufacturer produces in respect of the aeronautical products used by the private operator;
- (b) the aircraft service information is assessed and the results of this assessment are dated and signed by the maintenance manager and retained for six years; and

Maintenance, travaux élémentaires et entretien courant

604.50 (1) Il est interdit à l'exploitant privé d'autoriser une personne à exécuter de la maintenance, des travaux élémentaires ou de l'entretien courant sur ses aéronefs à moins que celle-ci ne satisfasse à l'une ou l'autre des conditions suivantes :

- a) elle est un employé de l'exploitant privé et a, à la fois :
 - (i) reçu une formation sur les règles d'exécution prévues à l'article 571.02 du Règlement, les exigences relatives à la consignation prévues à l'article 571.03 de ce règlement et les exigences relatives à la tenue des dossiers prévues à l'article 605.92 de ce règlement,
 - (ii) dans le cas de travaux élémentaires, exécuté ceux-ci sous la supervision du titulaire d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA) ou du titulaire d'un certificat d'organisme de formation agréé;
- b) elle y est autorisée aux termes d'un accord.

(2) L'accord visé à l'alinéa (1)b) :

- a) est par écrit;
- b) décrit la maintenance, les travaux élémentaires ou l'entretien courant à exécuter, y compris les tâches et les activités particulières, ainsi que les conditions dans lesquelles elles doivent être exécutées;
- c) prévoit qu'il incombe à l'exploitant privé de veiller à ce que la maintenance, les travaux élémentaires et l'entretien courant soient exécutés.

Rapport et rectification des défauts

604.51 L'exploitant privé établit une procédure pour que, à la fois :

- a) les défauts d'un aéronef soient inscrites conformément au paragraphe 605.94(1) du Règlement;
- b) les défauts d'un aéronef soient rectifiés conformément aux exigences de la sous-partie 71 de la partie V du Règlement;
- c) les défauts d'un aéronef qui se répètent trois fois au cours de 15 vols soient repérés et signalés comme étant des défauts récurrents à l'équipage de conduite et au personnel de la maintenance afin d'éviter la répétition de tentatives de rectification infructueuses;
- d) les défauts d'un aéronef dont la rectification a été reportée en application des articles 605.09 ou 605.10 du Règlement fassent l'objet d'un calendrier en vue de leur rectification;
- e) la rectification d'un défaut récurrent tienne compte de la méthodologie utilisée au cours des tentatives de réparation précédentes.

Rapport de difficultés en service

604.52 L'exploitant privé fait rapport au ministre, conformément à la section IX de la sous-partie 21 de la partie V du Règlement, de toute difficulté en service concernant les aéronefs qu'il utilise en application de la présente sous-partie.

Revue de l'information sur le service des aéronefs

604.53 L'exploitant privé établit une procédure pour, à la fois :

- a) qu'il soit au courant de l'information sur le service des aéronefs produite par le constructeur à l'égard des produits aéronautiques qu'il utilise;
- b) que l'information sur le service des aéronefs soit analysée et que les conclusions de cette analyse soient signées et datées par le gestionnaire de la maintenance et conservées pendant six ans;

(c) the maintenance schedule or other procedure is, if necessary, amended in response to the assessment.

c) que le calendrier de maintenance ou toute autre procédure soient, au besoin, modifiés à la suite de l'analyse.

Personnel Records

604.54 A private operator shall establish, for each person who performs maintenance, elementary work or servicing on its aircraft, a record of the following, and shall retain the record for two years after the day on which an entry is made:

- (a) whether the person is authorized under section 571.11 of the Regulations to sign a maintenance release as required by section 571.10 of the Regulations; and
- (b) whether the person has performed elementary work in accordance with subparagraph 604.50(1)(a)(ii).

Dossiers du personnel

604.54 L'exploitant privé établit, pour chaque personne qui exécute de la maintenance, des travaux élémentaires ou de l'entretien courant sur ses aéronefs, un dossier qui contient les renseignements ci-après et le conserve pendant deux ans après la date où une inscription a été faite :

- a) si la personne est autorisée, en vertu de l'article 571.11 du Règlement, à signer une certification après maintenance exigée par l'article 571.10 de ce règlement;
- b) si elle a exécuté des travaux élémentaires conformément au sous-alinéa 604.50(1)a)(ii).

SCHEDULE 2 (Subsections 1(5) and 2(2) and (3))

DESIGNATED PROVISIONS

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
DIVISION I — TEMPORARY PRIVATE OPERATOR CERTIFICATE		
Section 604.03	5,000	25,000
Section 604.08	1,000	5,000
Section 604.09	1,000	5,000
Subsection 604.10(1)	3,000	15,000
DIVISION III — FLIGHT OPERATIONS — DOCUMENTS		
Subsection 604.13(1)	3,000	15,000
Subsection 604.15(1)	1,000	5,000
Subsection 604.15(2)	1,000	5,000
Subsection 604.15(3)	1,000	5,000
DIVISION IV — FLIGHT OPERATIONS — OPERATIONS SPECIFICATIONS		
Section 604.19	3,000	15,000
Section 604.20	3,000	15,000
Subsection 604.21(1)	3,000	15,000
Section 604.22	3,000	15,000
Section 604.23	3,000	15,000
Section 604.24	3,000	15,000
Section 604.26	3,000	15,000
Section 604.27	3,000	15,000
Section 604.28	3,000	15,000
Section 604.29	3,000	15,000
Subsection 604.30(1)	3,000	15,000
DIVISION V — FLIGHT OPERATIONS — PASSENGERS		
Subsection 604.31(1)	3,000	15,000
Subsection 604.32(1)	3,000	15,000
Subsection 604.32(2)	3,000	15,000
Subsection 604.32(3)	3,000	15,000
Subsection 604.32(4)	1,000	5,000
Subsection 604.33(2)	1,000	5,000
Subsection 604.34(1)	3,000	15,000
Subsection 604.34(2)	3,000	15,000
Section 604.35	3,000	15,000

ANNEXE 2 (paragraphes 1(5) et 2(2) et (3))

TEXTES DÉSIGNÉS

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
SECTION I — CERTIFICAT D'EXPLOITATION PRIVÉE PROVISOIRE		
Article 604.03	5 000	25 000
Article 604.08	1 000	5 000
Article 604.09	1 000	5 000
Paragraphe 604.10(1)	3 000	15 000
SECTION III — OPÉRATIONS AÉRIENNES — DOCUMENTS		
Paragraphe 604.13(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.15(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.15(2)	1 000	5 000
Paragraphe 604.15(3)	1 000	5 000
SECTION IV — OPÉRATIONS AÉRIENNES — SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION		
Article 604.19	3 000	15 000
Article 604.20	3 000	15 000
Paragraphe 604.21(1)	3 000	15 000
Article 604.22	3 000	15 000
Article 604.23	3 000	15 000
Article 604.24	3 000	15 000
Article 604.26	3 000	15 000
Article 604.27	3 000	15 000
Article 604.28	3 000	15 000
Article 604.29	3 000	15 000
Paragraphe 604.30(1)	3 000	15 000
SECTION V — OPÉRATIONS AÉRIENNES — PASSAGERS		
Paragraphe 604.31(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.32(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.32(2)	3 000	15 000
Paragraphe 604.32(3)	3 000	15 000
Paragraphe 604.32(4)	1 000	5 000
Paragraphe 604.33(2)	1 000	5 000
Paragraphe 604.34(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.34(2)	3 000	15 000
Article 604.35	3 000	15 000

SCHEDULE 2 — *Continued*DESIGNATED PROVISIONS — *Continued*

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
DIVISION VI — FLIGHT TIME AND FLIGHT DUTY TIME		
Subsection 604.36(1)	5,000	25,000
Subsection 604.37(1)	3,000	15,000
Subsection 604.37(2)	3,000	15,000
Subsection 604.40(2)	1,000	5,000
Section 604.42	3,000	15,000
Section 604.43	3,000	15,000
DIVISION VII — EMERGENCY EQUIPMENT		
Subsection 604.44(1)	1,000	5,000
Subsection 604.45(1)	3,000	15,000
Subsection 604.46(1)	3,000	15,000
Section 604.47	3,000	15,000
DIVISION VIII — MAINTENANCE		
Section 604.52	3,000	15,000
Section 604.54	1,000	5,000

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Interim Order.)

Proposal

Interim Order No. 10 Respecting Private Operators (the “Interim Order”), made under subsection 6.41(1) of the *Aeronautics Act* by the Minister of Transport, returns the functions of certification and oversight of private operators of business aircraft to Transport Canada.

The Interim Order, in accordance with subsection 6.41(2) of the *Aeronautics Act*, ceases to have effect 14 days after it is made unless it is approved by the Governor in Council (GIC). Following GIC approval, the Interim Order, in accordance with subsection 6.41(3) of the *Aeronautics Act*, will remain in force for one year or until regulations having the same effect are made.

Objective

The objective of the Interim Order is to allow Transport Canada to provide certification and oversight of private operators while a new regulatory framework is developed as part of the *Canadian Aviation Regulations* (the “CARs”).

Proposed amendments to the CARs will be submitted within one year to the Governor in Council for consideration.

Background

In 2005, Transport Canada amended Subpart 604 of the CARs to enable the Canadian Business Aviation Association (the “CBAA”) to issue a private operator certificate to private operators of business aircraft and monitor their operations.

Following a review, the Minister announced on March 16, 2010, that the certification and the oversight of operators are core

ANNEXE 2 (*suite*)TEXTES DÉSIGNÉS (*suite*)

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
SECTION VI — TEMPS DE VOL ET TEMPS DE SERVICE DE VOL		
Paragraphe 604.36(1)	5 000	25 000
Paragraphe 604.37(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.37(2)	3 000	15 000
Paragraphe 604.40(2)	1 000	5 000
Article 604.42	3 000	15 000
Article 604.43	3 000	15 000
SECTION VII — ÉQUIPEMENT DE SECOURS		
Paragraphe 604.44(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.45(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.46(1)	3 000	15 000
Article 604.47	3 000	15 000
SECTION VIII — MAINTENANCE		
Article 604.52	3 000	15 000
Article 604.54	1 000	5 000

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie de l'Arrêté d'urgence.)

Proposition

L'Arrêté d'urgence n° 10 visant les exploitants privés (l'« Arrêté d'urgence »), pris en vertu du paragraphe 6.41(1) de la *Loi sur l'aéronautique* par le ministre des Transports ramène les fonctions de certification et de surveillance des exploitants privés d'aéronefs d'affaires à Transports Canada.

L'Arrêté d'urgence cessera d'avoir effet, conformément au paragraphe 6.41(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, 14 jours après sa prise à moins d'être approuvé par le gouverneur en conseil. À la suite de l'approbation du gouverneur en conseil et conformément au paragraphe 6.41(3) de la *Loi sur l'aéronautique*, l'Arrêté d'urgence cessera d'avoir effet à l'entrée en vigueur d'un règlement ayant le même effet ou, en l'absence de règlement, un an après sa prise.

Objectif

L'objectif de cet Arrêté d'urgence est de permettre à Transports Canada d'exercer les fonctions de certification et de surveillance des exploitants privés pendant qu'un nouveau cadre de réglementation est élaboré comme partie intégrante du *Règlement de l'aviation canadien* (le « RAC »).

Les modifications proposées au RAC seront présentées d'ici un an au gouverneur en conseil, pour examen.

Contexte

En 2005, Transports Canada a modifié la sous-partie 604 du RAC dans le but de permettre à l'Association canadienne de l'aviation d'affaires (l'« ACAA ») de délivrer un certificat d'exploitation privée aux exploitants privés d'aéronefs d'affaires et de surveiller leurs activités.

À la suite d'un examen, le ministre a annoncé le 16 mars 2010 que, puisque les activités de certification et de surveillance des

responsibilities of Transport Canada and should not be conducted by the private sector for business aviation.

Following the Minister's announcement, the CBAA restructured its activities in anticipation of the discontinuance of its certification function as of April 1, 2011.

Transport Canada chose ministerial interim orders as the means to provide protection for the public and replace the CBAA from its certification and oversight functions while the proposed regulation was prepared for prepublication.

On April 16, 2011, *Interim Order No. 1 Respecting Private Operators*, which was made by the Minister under subsection 6.41(1) of the *Aeronautics Act*, was published in *Canada Gazette*, Part I. *Interim Order No. 9 Respecting Private Operators* was made by the Minister, and approved by the Governor in Council on July 14, 2011.

Following the making of *Interim Order No. 9 Respecting Private Operators* by the Minister, Transport Canada aimed toward implementing at the earliest opportunity a regulatory framework to replace that interim order.

Concurrently, Transport Canada had frequent informal exchanges with the CBAA, which still represents stakeholders from this sector of the industry. These exchanges led Transport Canada to reconsider some aspects of its policy with respect to the business aviation sector.

In May 2012, Transport Canada convened a focus group composed of industry and government representatives to seek more input on the extent of regulation required for this sector.

The Interim Order is required as Transport Canada is finalizing the regulatory framework for Canadian private operators of business aircraft.

Implications

The CBAA did not have the capacity to conduct the oversight of private operators that are operating business aircraft past March 31, 2011.

Without the means of ministerial interim orders, a legislative gap would have resulted for these operators, creating a significant risk to aviation safety and the safety of the public. Specifically, the Minister would not have been able to issue certificates or to take certain enforcement actions against a private operator where safety was compromised.

The Interim Order would extend the Minister's ability to provide a regulatory structure for the certification and oversight of private operators of business aircraft, as the Department is furthering the regulatory framework that will govern this sector of civil aviation.

Overall, the Interim Order does not impose a heavier regulatory burden on private operators than did the former regulations authorizing the CBAA to issue and oversee certification.

Consultation

Following the March 2010 announcement, Transport Canada briefed stakeholders at the May 2010 plenary meeting of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) on the repatriation of the certification functions of private operators to Transport Canada. Meetings subsequently took place with the Board of Directors of the CBAA over several months.

exploitants font partie des responsabilités fondamentales de Transports Canada, ces activités ne devraient pas être menées par des intervenants du secteur privé pour l'aviation d'affaires.

À la suite de l'annonce du ministre, l'ACAA a restructuré ses activités en prévision de la fin de l'exercice de ses fonctions de certification le 1^{er} avril 2011.

Transports Canada a choisi de délivrer des arrêtés d'urgence ministériels pour protéger le public et remplacer l'ACAA dans ses responsabilités de certification et de surveillance pendant la préparation du règlement proposé en prévision de sa publication préalable.

Le 16 avril 2011, l'*Arrêté d'urgence n° 1 visant les exploitants privés*, pris par le ministre en vertu du paragraphe 6.41(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. L'*Arrêté d'urgence n° 9 visant les exploitants privés* a été pris par le ministre et approuvé par le gouverneur en conseil le 14 juillet 2011.

À la suite de la prise de l'*Arrêté d'urgence n° 9 visant les exploitants privés* par le ministre, Transports Canada souhaitait mettre en place, le plus rapidement possible, un cadre de réglementation qui remplacerait cet arrêté d'urgence.

Parallèlement, Transports Canada a eu de fréquents échanges informels avec l'ACAA, laquelle représente toujours les intervenants de ce secteur de l'industrie. Ces échanges ont amené les responsables de Transports Canada à réexaminer certains aspects de la politique ministérielle visant le secteur de l'aviation d'affaires.

En mai 2012, Transports Canada a formé un groupe de discussion regroupant des représentants de l'industrie de l'aviation d'affaires et du gouvernement afin de recueillir davantage d'idées sur la portée de la réglementation requise pour ce secteur.

Il est nécessaire d'appliquer l'*Arrêté d'urgence* pendant que Transports Canada parachève le cadre de réglementation visant les exploitants privés canadiens d'aéronefs d'affaires.

Répercussions

L'ACAA n'était pas en mesure de surveiller les exploitants privés qui exploitent des aéronefs d'affaires au-delà du 31 mars 2011.

Sans le recours aux arrêtés d'urgence ministériels, il y aurait eu un vide juridique à l'égard de la surveillance de ces exploitants, ce qui aurait créé un risque appréciable pour la sécurité aérienne et la sécurité du public. Plus précisément, le ministre n'aurait pas pu délivrer de certificats ou prendre certaines mesures d'application contre un exploitant privé dans les cas où la sécurité était compromise.

L'*Arrêté d'urgence* prolonge la capacité du ministre de mettre en place une structure réglementaire liée à la certification et à la surveillance des exploitants privés d'aéronefs d'affaires pendant que le Ministère continue d'élaborer le cadre de réglementation qui régira ce secteur de l'aviation civile.

Dans l'ensemble, l'*Arrêté d'urgence* n'impose pas aux exploitants privés un fardeau réglementaire plus important que ne le faisait l'ACAA.

Consultation

À la suite de l'annonce faite en mars 2010, Transports Canada a informé les intervenants, lors de la réunion plénière du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) de mai 2010, du rapatriement des fonctions de certification des exploitants privés à Transports Canada. Des réunions ont eu lieu par la suite avec le conseil d'administration de l'ACAA sur une période de plusieurs mois.

On February 24, 2011, the Board of Directors of the CBAA was briefed on the proposed Interim Order. The CBAA was satisfied with the briefing and follow up discussions with the association that have been held to clarify specific issues.

Since the making of *Interim Order No. 9 Respecting Private Operators* on July 14, 2011, Transport Canada has had frequent informal exchanges with the CBAA. The CBAA has been consulted with respect to the making of *Interim Order No. 10 Respecting Private Operators*.

Transport Canada is presently finalizing the draft regulations for prepublication in the *Canada Gazette*, Part I.

Departmental contact

Marie-Anne Dromaguet
Chief
Regulatory Affairs
Policy and Regulatory Services
Transport Canada
Email: marie-anne.dromaguet@tc.gc.ca
Telephone: 613-990-1184

[28-1-o]

NOTICE OF VACANCY

CANADIAN MUSEUM FOR HUMAN RIGHTS

Chairperson (part-time position)

The Canadian Museum for Human Rights was established as a federal Crown corporation under the *Museums Act* in March 2008. Located in Winnipeg, this national institution and member of the Canadian Heritage Portfolio is responsible for exploring the subject of human rights, with special but not exclusive reference to Canada, in order to enhance the public's understanding of human rights, to promote respect for others and to encourage reflection and dialogue. The museum will, through research, exhibitions, programs and Web sites, navigate complex human rights issues (past and present, Canadian and international, failures and successes) in fulfilling its mandate.

The Museum is governed by a Board of Trustees composed of a Chairperson, a Vice-Chairperson and nine other trustees. The Board has the overall stewardship of the Museum and is expected to provide strategic guidance to management and to oversee the activities of the Museum. It has a duty to act in the best interests of the Museum and to exercise care and due diligence. The Chairperson is responsible for the proper conduct of the Board meetings in such a way that the Museum carries out its mandate and objectives effectively, ensures good value for public funds, remains viable and holds management accountable for its performance.

The successful candidate must possess a degree from a recognized university or an acceptable combination of relevant education, job-related training and/or experience. Experience on a board of directors/trustees, preferably as chairperson, is required, as well as experience at the senior management level within the private or public sector. The ideal candidate possesses experience in the development of strategies, objectives, plans, best business practices and corporate governance. Experience in dealing with the federal government, preferably with senior government officials, as well as experience in dealing with cultural institutions, is

Le 24 février 2011, le conseil d'administration de l'ACAA a été mis au courant de la proposition d'arrêté d'urgence. L'ACAA était satisfaite de la séance d'information et des discussions ont, par la suite, été tenues avec l'ACAA pour clarifier certains points précis.

Depuis la prise de l'Arrêté d'urgence n° 9 visant les exploitants privés, Transports Canada a eu de fréquents échanges informels avec l'ACAA. L'ACAA a été consultée relativement à la préparation de l'Arrêté d'urgence n° 10 visant les exploitants privés.

Transports Canada parachève présentement le projet de règlement qui fera l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Personne-ressource ministérielle

Marie-Anne Dromaguet
Chef
Affaires réglementaires
Politiques et services de réglementation
Transports Canada
Courriel : marie-anne.dromaguet@tc.gc.ca
Téléphone : 613-990-1184

[28-1-o]

AVIS DE POSTE VACANT

MUSÉE CANADIEN DES DROITS DE LA PERSONNE

Président(e) [poste à temps partiel]

Le Musée canadien des droits de la personne a été créé comme société d'État fédérale en vertu de la *Loi sur les musées* en mars 2008. Situé à Winnipeg, cette institution nationale faisant partie du portefeuille du Patrimoine canadien a pour mandat d'explorer le thème des droits de la personne, en mettant un accent particulier sur le Canada, en vue d'accroître la compréhension du public à cet égard, de promouvoir le respect des autres et d'encourager la réflexion et le dialogue. Le musée, au moyen de recherches, d'expositions, de programmes et de sites Web, se penchera sur des questions complexes liées aux droits de la personne (passées et actuelles, sur les plans national et international, les échecs et les succès) pour remplir son mandat.

Le Musée est régi par un conseil d'administration qui est composé d'un président, d'un vice-président et de neuf autres administrateurs. Le conseil d'administration veille à l'administration générale du Musée et est tenu de donner des conseils stratégiques à la direction et de surveiller les activités du Musée. Il doit agir dans le meilleur intérêt du Musée et doit faire preuve de prudence et de diligence raisonnable. Le président doit s'assurer du déroulement efficace des réunions du conseil d'administration de manière à ce que le Musée puisse accomplir efficacement son mandat, atteindre ses objectifs, assurer l'optimisation des fonds publics, demeurer viable et tenir les membres de la direction responsables de son rendement.

La personne retenue détient un diplôme d'une université reconnue ou une combinaison acceptable d'études pertinentes, de formation liée au poste et/ou d'expérience. Elle possède de l'expérience au sein d'un conseil d'administration, idéalement à titre de président/e, ainsi que de l'expérience à titre de cadre supérieur dans le secteur privé ou le secteur public. Le poste exige de l'expérience dans l'élaboration de stratégies, d'objectifs, de plans, de pratiques exemplaires de gestion et dans la gouvernance d'entreprise. De l'expérience à interagir avec le gouvernement fédéral, de préférence avec des hauts fonctionnaires, ainsi que de

considered an asset. Experience in fundraising activities is also considered an asset.

The ideal candidate should possess knowledge of the legislative framework, mandate and activities of the Museum. Knowledge of roles and responsibilities of the chairperson, the board and the director of a similar sized organization is necessary. The selected candidate should possess knowledge of sound governance principles, strategic planning, monitoring and evaluation of performance. The successful candidate is financially literate and possesses knowledge of the federal government's expectations with regard to accountability and reporting. Knowledge of the federal government's priorities to set the strategic goals for the Museum is required. Knowledge of the cultural, patrimonial and/or recreational tourism sectors is considered an asset.

The position requires superior leadership and management skills to enable the Board to accomplish its work effectively. The selected candidate should be able to lead discussions, foster debate among Board members, facilitate consensus and manage conflicts, should they arise. The ability to anticipate emerging issues and develop strategies to enable the Board to seize opportunities and solve problems is essential. The qualified candidate should possess the ability to develop and maintain effective relationships with the Museum's management, the Minister of Canadian Heritage, his office, the Deputy Minister of Canadian Heritage and the Museum's key stakeholders and partners. Superior communications skills, both written and oral, are required, as well as the ability to act as a spokesperson in dealing with the Government, the media, and the Museum's stakeholders and partners, and other organizations.

The selected candidate must be an innovative and strategic leader and a person of sound judgment and integrity. The chosen candidate must possess and adhere to high ethical standards and have superior interpersonal skills, and demonstrate tact and diplomacy. The suitable candidate should also be motivated by challenge and change.

Proficiency in both official languages is preferred.

To be appointed as Chairperson of the Board, a person must be a Canadian citizen. The Board meets approximately six times per year in Winnipeg and participates in conference calls approximately four times per year. The successful candidate should expect to commit to the position an average of 25 days annually.

The Government is committed to ensuring that its appointments are representative of Canada's regions and official languages, as well as of women, Aboriginal peoples, disabled persons and visible minorities.

The selected candidate must comply with the *Ethical and Political Activity Guidelines for Public Office Holders*. The Guidelines are available on the Governor in Council Appointments Web site, under "Reference Material," at www.appointments-nominations.gc.ca.

The selected candidate will be subject to the *Conflict of Interest Act*. For more information, please visit the Office of the Conflict of Interest and Ethics Commissioner's Web site at <http://ciec-ccie.gc.ca>.

This notice has been placed in the *Canada Gazette* to assist the Governor in Council in identifying qualified candidates for this position. It is not, however, intended to be the sole means of recruitment.

l'expérience à interagir avec des institutions culturelles, est considérée un atout. De l'expérience dans des activités de financement est aussi considérée un atout.

La personne idéale possède une connaissance du cadre législatif, du mandat et des activités du Musée. Une connaissance des rôles et des responsabilités du président, du conseil d'administration et du directeur d'une organisation de taille comparable est nécessaire. La personne recherchée possède une connaissance des principes de saine gouvernance, de la planification stratégique, de la surveillance et de l'évaluation du rendement. La personne retenue possède une connaissance du domaine financier et des attentes du gouvernement fédéral en matière de responsabilisation et de reddition de compte. Une connaissance des priorités du gouvernement fédéral afin d'établir les objectifs stratégiques du Musée est nécessaire. Une connaissance des secteurs culturel, patrimonial et/ou récréotouristique est considérée un atout.

Le poste exige une capacité supérieure en matière de leadership et de gestion pour permettre au conseil d'administration d'accomplir son travail efficacement. La personne sélectionnée a la capacité de diriger les discussions, de favoriser le débat parmi les membres du conseil d'administration, de faciliter l'atteinte d'un consensus et de gérer les conflits, s'il y a lieu. La capacité de prévoir les nouveaux enjeux et d'élaborer des stratégies pour permettre au conseil d'administration de saisir des occasions qui se présentent et de régler les problèmes est indispensable. La personne recherchée possède la capacité d'établir et d'entretenir des rapports efficaces avec la direction du Musée, le ministre du Patrimoine canadien, son cabinet, le sous-ministre du Patrimoine canadien, les intervenants et les partenaires clés du Musée. D'excellentes aptitudes pour la communication écrite et orale sont requises, ainsi que la capacité d'agir comme porte-parole dans le cadre des rapports avec le gouvernement, les médias, les intervenants et les partenaires du Musée et d'autres organismes.

La personne retenue possède la capacité de diriger de façon innovatrice et stratégique, et fait preuve d'un jugement sûr et d'intégrité. Elle possède et souscrit à des normes d'éthique élevées, et possède des compétences supérieures en relations interpersonnelles, du tact et de la diplomatie. La personne recherchée devrait être également motivée face aux défis et aux changements.

La maîtrise des deux langues officielles est préférable.

Pour être nommée au poste de président du conseil d'administration, la personne retenue doit posséder la citoyenneté canadienne. Le conseil d'administration se réunit environ six fois par année à Winnipeg et participe à des appels conférence environ quatre fois par année. La personne retenue doit s'attendre à consacrer à ce poste en moyenne 25 jours par année.

Le gouvernement est déterminé à faire en sorte que ses nominations soient représentatives des régions du Canada et de ses langues officielles, ainsi que des femmes, des Autochtones, des personnes handicapées et des minorités visibles.

La personne sélectionnée doit se conformer aux *Lignes directrices en matière d'éthique et d'activités politiques à l'intention des titulaires de charge publique*. Vous pouvez consulter ces lignes directrices sur le site Web des Nominations par le gouverneur en conseil, sous « Documents de référence », à l'adresse suivante : www.appointments-nominations.gc.ca.

La personne sélectionnée sera assujettie à la *Loi sur les conflits d'intérêts*. Pour plus d'information, veuillez consulter le site Web du Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique à l'adresse suivante : <http://ciec-ccie.gc.ca>.

Cette annonce paraît dans la *Gazette du Canada* afin de permettre au gouverneur en conseil de trouver des personnes qualifiées pour ce poste. Cependant, le recrutement ne se limite pas à cette seule façon de procéder.

Further details about the organization and its activities can be found on its Web site at <http://humanrightsmuseum.ca>.

Interested candidates should forward their curriculum vitae by July 27, 2012, to the Assistant Secretary to the Cabinet (Senior Personnel), Privy Council Office, 59 Sparks Street, 1st Floor, Ottawa, Ontario K1A 0A3, 613-957-5006 (fax), GICA-NGEC@bnet.pco-bcp.gc.ca (email).

English and French notices of vacancies will be produced in an alternative format (audio cassette, diskette, Braille, large print, etc.) upon request. For further information, please contact Publishing and Depository Services, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-941-5995 or 1-800-635-7943.

Vous pourrez trouver d'autres renseignements sur le Musée canadien des droits de la personne et ses activités sur son site Web à l'adresse suivante : <http://museedesdroitsdelapersonne.ca>.

Les personnes intéressées doivent faire parvenir leur curriculum vitae au plus tard le 27 juillet 2012 à la Secrétaire adjointe du Cabinet (Personnel supérieur), Bureau du Conseil privé, 59, rue Sparks, 1^{er} étage, Ottawa (Ontario) K1A 0A3, 613-957-5006 (télécopieur), GICA-NGEC@bnet.pco-bcp.gc.ca (courriel).

Les avis de postes vacants sont disponibles sur demande, dans les deux langues officielles et en média substitut (audiocassette, disquette, braille, imprimé à gros caractères, etc.). Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec les Éditions et Services de dépôt, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-941-5995 ou 1-800-635-7943.

PARLIAMENT**HOUSE OF COMMONS**

First Session, Forty-First Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 28, 2011.

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

AUDREY O'BRIEN
Clerk of the House of Commons

ROYAL ASSENT

Thursday, June 28, 2012

This day at one fifty-six in the afternoon, His Excellency the Governor General proceeded to the Chamber of the Senate, in the Parliament Buildings, and took his seat at the foot of the Throne. The Members of the Senate being assembled, His Excellency the Governor General was pleased to command the attendance of the House of Commons, and that House being present, the following Bills were assented to in Her Majesty's name by His Excellency the Governor General:

An Act to amend the Criminal Code (citizen's arrest and the defences of property and persons)
(Bill C-26, chapter 9, 2012)

An Act for granting to Her Majesty certain sums of money for the federal public administration for the financial year ending March 31, 2013
(Bill C-40, chapter 10, 2012)

An Act for granting to Her Majesty certain sums of money for the federal public administration for the financial year ending March 31, 2013
(Bill C-41, chapter 11, 2012)

An Act respecting the National Flag of Canada
(Bill C-288, chapter 12, 2012)

An Act respecting a day to increase public awareness about epilepsy
(Bill C-278, chapter 13, 2012)

An Act to amend the Importation of Intoxicating Liquors Act (interprovincial importation of wine for personal use)
(Bill C-311, chapter 14, 2012)

An Act to amend the Criminal Code (trafficking in persons)
(Bill C-310, chapter 15, 2012)

An Act relating to pooled registered pension plans and making related amendments to other Acts
(Bill C-25, chapter 16, 2012)

An Act to amend the Immigration and Refugee Protection Act, the Balanced Refugee Reform Act, the Marine Transportation Security Act and the Department of Citizenship and Immigration Act
(Bill C-31, chapter 17, 2012)

GARY W. O'BRIEN
*Clerk of the Senate and
Clerk of the Parliaments*

[28-1-o]

PARLEMENT**CHAMBRE DES COMMUNES**

Première session, quarante et unième législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 28 mai 2011.

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

La greffière de la Chambre des communes
AUDREY O'BRIEN

SANCTION ROYALE

Le jeudi 28 juin 2012

Aujourd'hui à treize heures cinquante-six, Son Excellence le Gouverneur général est venu à la Chambre du Sénat, en l'Hôtel du Parlement et a pris place au pied du Trône. Les membres du Sénat étant assemblés, il a plu à Son Excellence le Gouverneur général d'ordonner à la Chambre des communes d'être présente, et, cette Chambre étant présente, Son Excellence le Gouverneur général, au nom de Sa Majesté, a sanctionné les projets de loi suivants :

Loi modifiant le Code criminel (arrestation par des citoyens et moyens de défense relativement aux biens et aux personnes)
(Projet de loi C-26, chapitre 9, 2012)

Loi portant octroi à Sa Majesté de crédits pour l'administration publique fédérale pendant l'exercice se terminant le 31 mars 2013
(Projet de loi C-40, chapitre 10, 2012)

Loi portant octroi à Sa Majesté de crédits pour l'administration publique fédérale pendant l'exercice se terminant le 31 mars 2013
(Projet de loi C-41, chapitre 11, 2012)

Loi concernant le drapeau national du Canada
(Projet de loi C-288, chapitre 12, 2012)

Loi instituant une journée destinée à sensibiliser davantage le public à l'épilepsie
(Projet de loi C-278, chapitre 13, 2012)

Loi modifiant la Loi sur l'importation des boissons enivrantes (importation interprovinciale de vin pour usage personnel)
(Projet de loi C-311, chapitre 14, 2012)

Loi modifiant le Code criminel (traite des personnes)
(Projet de loi C-310, chapitre 15, 2012)

Loi concernant les régimes de pension agréés collectifs et apportant des modifications connexes à certaines lois
(Projet de loi C-25, chapitre 16, 2012)

Loi modifiant la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés, la Loi sur des mesures de réforme équitables concernant les réfugiés, la Loi sur la sûreté du transport maritime et la Loi sur le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration
(Projet de loi C-31, chapitre 17, 2012)

*Le greffier du Sénat et
greffier des Parlements*
GARY W. O'BRIEN

[28-1-o]

ROYAL ASSENT

Friday, June 29, 2012

On Friday, June 29, 2012, His Excellency the Governor General signified assent in Her Majesty's name to the Bills listed below.

Assent was signified by written declaration, pursuant to the *Royal Assent Act*, S.C. 2002, c. 15. Section 5 of that Act provides that each Act "... is deemed to be assented to on the day on which the two Houses of Parliament have been notified of the declaration."

The Senate was notified of the written declaration on Friday, June 29, 2012.

The House of Commons was notified of the written declaration on Friday, June 29, 2012.

An Act to implement the Free Trade Agreement between Canada and the Hashemite Kingdom of Jordan, the Agreement on the Environment between Canada and the Hashemite Kingdom of Jordan and the Agreement on Labour Cooperation between Canada and the Hashemite Kingdom of Jordan (Bill C-23, chapter 18, 2012)

An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 29, 2012 and other measures (Bill C-38, chapter 19, 2012)

An Act to amend the Copyright Act (Bill C-11, chapter 20, 2012)

GARY W. O'BRIEN
*Clerk of the Senate and
Clerk of the Parliaments*

[28-1-o]

SANCTION ROYALE

Le vendredi 29 juin 2012

Le vendredi 29 juin 2012, Son Excellence le Gouverneur général a accordé la sanction royale au nom de Sa Majesté aux projets de loi mentionnés ci-dessous.

La sanction a été octroyée par déclaration écrite, conformément à la *Loi sur la sanction royale*, L.C. 2002, ch. 15. Aux termes de l'article 5 de cette loi, « la déclaration écrite porte sanction royale le jour où les deux chambres du Parlement en ont été avisées ».

Le Sénat a été informé de la déclaration écrite le vendredi 29 juin 2012.

La Chambre des communes a été informée de la déclaration écrite le vendredi 29 juin 2012.

Loi portant mise en œuvre de l'Accord de libre-échange entre le Canada et le Royaume hachémite de Jordanie, de l'Accord sur l'environnement entre le Canada et le Royaume hachémite de Jordanie et de l'Accord de coopération dans le domaine du travail entre le Canada et le Royaume hachémite de Jordanie
(Projet de loi C-23, chapitre 18, 2012)

Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 29 mars 2012 et mettant en œuvre d'autres mesures
(Projet de loi C-38, chapitre 19, 2012)

Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur
(Projet de loi C-11, chapitre 20, 2012)

*Le greffier du Sénat et
greffier des Parlements*
GARY W. O'BRIEN

[28-1-o]

COMMISSIONS**CANADA REVENUE AGENCY****INCOME TAX ACT***Revocation of registration of charities*

Following a request from the charities listed below to have their status as a charity revoked, the following notice of intention to revoke was sent:

“Notice is hereby given, pursuant to paragraph 168(1)(a) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the charities listed below and that by virtue of paragraph 168(2)(a) thereof, the revocation of the registration is effective on the date of publication of this notice in the *Canada Gazette*.”

COMMISSIONS**AGENCE DU REVENU DU CANADA****LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance*

À la suite d'une demande présentée par les organismes de bienfaisance indiqués ci-après, l'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé :

« Avis est donné par les présentes que, conformément à l'alinéa 168(1)a) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement des organismes de bienfaisance mentionnés ci-dessous en vertu de l'alinéa 168(2)a) de cette loi et que la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*. »

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
102934023RR0001	FONDATION RÉGIONALE PSYCHIATRIQUE SAINTE-THÉRÈSE, SHAWINIGAN-SUD (QC)
106830102RR0001	CALGARY BLOCK PARENT ASSOCIATION, CALGARY, ALTA.
106864242RR0005	GERMAN CHURCH OF GOD, VANCOUVER, B.C.
107421109RR0001	GATEWAY NURSERY SCHOOL, WINNIPEG, MAN.
107433468RR0001	GIRL GUIDES OF CANADA, KINGS I AREA, NOVA SCOTIA, AYLESFORD, N.S.
107485856RR0001	HOLLYBURN CHRISTIAN FELLOWSHIP, WEST VANCOUVER, B.C.
107985244RR0001	SLOCAN VALLEY COMMUNITY PRESBYTERIAN CHURCH, WINLAW, B.C.
118793074RR0010	WATERVILLE SEVENTH-DAY ADVENTIST CHURCH, WATERVILLE, QUE.
118810266RR0001	BIRTHRIGHT OF BROCKVILLE, BROCKVILLE, ONT.
118869148RR0001	COMITÉ DES BÉNÉVOLES PAVILLON DE LUCEVILLE, SAINTE-LUCE (QC)
118894542RR0001	THE EDWARD JOHNSON MUSIC FOUNDATION, GUELPH, ONT.
118948199RR0001	GRIMSHAW WOMENS INSTITUTE, GRIMSHAW, ALTA.
118985043RR0001	KNOX PRESBYTERIAN CHURCH, CRAIGHURST, ONT.
119065324RR0001	ŒUVRE SAINT-CHARLES, LA POCATIÈRE (QC)
119091460RR0001	PERSONAL WORKERS TRACT CLUB, MEDICINE HAT, ALTA.
119121556RR0001	KENNETH A. ROBERTS FOUNDATION, TORONTO, ONT.
119123339RR0001	ROSEDALE PRESBYTERIAN CHURCH, ROSEDALE, ONT.
119138618RR0001	THE SAMUEL LUNENFELD CHARITABLE FOUNDATION, TORONTO, ONT.
119205599RR0001	SUNCOR INC. EMPLOYEES' CHARITABLE TRUST, CALGARY, ALTA.
119244291RR0001	MARNEY PATTERSON INVITATION TO LIVE MINISTRIES, CAMBRIDGE, ONT.
119279529RR0001	CANADIAN FEDERATION OF UNIVERSITY WOMEN - SCARBOROUGH - AWARDS FUND, SCARBOROUGH, ONT.
119291870RR0001	WESLEY UNITED CHURCH, BRANTFORD, ONT.
127491942RR0001	WEST COAST COMMUNITY HOMES SOCIETY, VANCOUVER, B.C.
129468799RR0001	PEACE LUTHERAN CHURCH, BEAVER BANK, N.S.
130329857RR0001	GANANOQUE AND AREA SERVICES TO ASSIST INDEPENDENT LIVING INC., GANANOQUE, ONT.
131201717RR0001	ABBEEYFIELD HOUSES SOCIETY OF KELOWNA, KELOWNA, B.C.
133950782RR0001	CHATEAU NURSING HOMES INC., ST. JACOBS, ONT.
136962776RR0002	EMMANUEL PARISH OF EAST SMOKY, VALLEYVIEW, ALTA.
823784004RR0001	NEW WESTMINSTER Y'S MENS FOUNDATION, SURREY, B.C.
847549326RR0001	SOLID GROUND MINISTRY/CANADA, MARKHAM, ONT.
849497763RR0001	OUR LADY OF LOURDES MISSION, TOMPKINS, SASK.
860186584RR0001	LEARNING CLIMATE EDUCATIONAL SOCIETY, VANCOUVER, B.C.
863035960RR0001	CINNAMON TOAST DIGNIFIED HOUSING, TORONTO, ONT.
863045092RR0001	ST. PETER AND ST. PAUL COPTIC CHURCH, MISSISSAUGA, ONT.
864008172RR0001	IGLESIA EVANGELICA APOSTLOS Y PROFETAS MONTE HOREB, TORONTO, ONT.
864448014RR0001	GRACE PREEMIES FOUNDATION, TORONTO, ONT.
869980714RR0001	GANGOPADHYAY CHARITABLE FOUNDATION, WETASKIWIN, ALTA.
871795217RR0001	RÉALISATION RÊVES D'ÂÎNÉS / SENIOR WISHES REALISATION, MONTRÉAL-NORD (QC)
871874772RR0001	PLANET AID CANADA, INC. - AIDONS LA PLANÈTE CANADA, INC., TORONTO, ONT.
877891416RR0001	KOTT FAMILY FOUNDATION/FONDATION FAMILLE KOTT, MONTRÉAL, QUE.
884295221RR0001	THE BAYSTOCK FOUNDATION, TORONTO, ONT.
886226851RR0001	MASONIC TRANSPORTATION UNIT, SMITHS FALLS, ONT.
887390862RR0001	ASIAN ART SOCIETY OF VICTORIA, VICTORIA, B.C.
887973469RR0001	AIR CANADA EMPLOYEES CHARITABLE FOUNDATION WEST, RICHMOND, B.C.
888246592RR0001	COMITÉ DES ŒUVRES CHARITABLES DU CONSEIL STE-JULIE NO. 8203, SAINTE-JULIE (QC)
888549441RR0001	MOUVEMENT COUPLE ET FAMILLE RÉGION SAGUENAY LAC ST. JEAN INC., SAINT-PRIME (QC)
889298642RR0001	SASMAN DONORS CHOICE, KUROKI, SASK.

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
889374195RR0001	KIWANIS CLUB OF THAMES VALLEY-FANSHAWE LONDON ONTARIO, CHARITABLE TRUST, LONDON, ONT.
889643649RR0001	FONDATION DES JEUNES RACCROCHEURS DE L'INTERVALLE, SAINT-EUSTACHE (QC)
890057607RR0001	H.L.C. HOME LOANS CANADA CHARITABLE FOUNDATION, TORONTO, ONT.
890194046RR0001	HEALTH CARE PARTNERS FOUNDATION, STOUFFVILLE, ONT.
890531999RR0001	OCCUPATIONAL MEDICAL ASSOCIATION OF ALBERTA, CALGARY, ALTA.
890668544RR0001	GRACE HAVEN PREGNANCY CRISIS CENTRE INC., STEINBACH, MAN.
890789993RR0001	ONTARIO PALLIATIVE CARE ASSOCIATION, MOUNT ALBERT, ONT.
891481046RR0001	PARENTS ASSISTING TEACHER'S AND STUDENT'S (P.A.T.S.), KENILWORTH, ONT.
891803983RR0001	NORTH ISLAND HISTORIC VEHICLE PRESERVATION SOCIETY, CAMPBELL RIVER, B.C.
892327057RR0001	REGROUPEMENT DES LESBIENNES ET GAIS DE L'EST DU QUÉBEC, RIMOUSKI (QC)
892432832RR0001	HOLY FAMILY CENTRE FOR HEALING AND RECONCILIATION OF OTTAWA, OTTAWA, ONT.
892684366RR0001	GROSSMAN BLEEMAN SILVER FOUNDATION, TORONTO, ONT.
892753161RR0001	BETHEL UNITED CHURCH, STIRLING, ONT.
893597468RR0001	SUNOCO INC. EMPLOYEES CHARITABLE TRUST, CALGARY, ALTA.
897786737RR0001	TOM SILL GIFTS IN KIND INC., WINNIPEG, MAN.
897818589RR0001	SAFE HARBOUR METROPOLITAN COMMUNITY CHURCH, HALIFAX, N.S.
899799043RR0001	FONDATION DE RECHERCHE EN HYPERTENSION ARTÉRIELLE LAURIER, QUÉBEC (QC)

CATHY HAWARA
Director General
Charities Directorate

[28-1-o]

La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance
CATHY HAWARA

[28-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

DETERMINATION

Steel piling pipe

Notice is hereby given that, on July 3, 2012, pursuant to paragraph 35(1)(b) of the *Special Import Measures Act* (SIMA) the Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) concluded that the evidence did not disclose a reasonable indication that the dumping and subsidizing of the carbon steel welded pipe that it found to be subject to the finding that it made in Inquiry No. NQ-2008-001 had caused injury or retardation or was threatening to cause injury to the domestic industry (Preliminary Injury Inquiry No. PI-2012-002). Therefore, pursuant to paragraph 35(3)(a) of SIMA, the Tribunal terminated its preliminary injury inquiry with respect to those goods.

Pursuant to subsection 37.1(1) of SIMA, the Tribunal also determined that there was evidence that disclosed a reasonable indication that the dumping and subsidizing of the above-mentioned goods, in respect of which the preliminary injury inquiry had not been terminated under section 35 of SIMA, had caused injury or were threatening to cause injury.

Ottawa, July 3, 2012

DOMINIQUE LAPORTE
Secretary

[28-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The Commission posts on its Web site the decisions, notices of consultation and regulatory policies that it publishes, as well as

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

DÉCISION

Tubes en acier pour pilotis

Avis est donné par la présente que, le 3 juillet 2012, le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a conclu, aux termes de l'alinéa 35(1)b) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), que les éléments de preuve n'indiquaient pas, de façon raisonnable, que le dumping et le subventionnement des marchandises susmentionnées eu égard auxquelles il avait conclu qu'elles étaient visées par ses conclusions dans l'enquête n° NQ-2008-001 avaient causé un dommage ou un retard ou menaçaient de causer un dommage (enquête préliminaire de dommage n° PI-2012-002). Par conséquent, aux termes de l'alinéa 35(3)a) de la LMSI, le Tribunal a clos son enquête préliminaire de dommage eu égard à ces marchandises.

Aux termes du paragraphe 37.1(1) de la LMSI, le Tribunal a conclu que les éléments de preuve indiquaient, de façon raisonnable, que le dumping et le subventionnement des marchandises susmentionnées, eu égard auxquelles l'enquête préliminaire de dommage n'est pas close en vertu de l'article 35 de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, avaient causé un dommage ou menaçaient de causer un dommage.

Ottawa, le 3 juillet 2012

Le secrétaire
DOMINIQUE LAPORTE

[28-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES
TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS AUX INTÉRESSÉS

Le Conseil affiche sur son site Web les décisions, les avis de consultation et les politiques réglementaires qu'il publie ainsi que

information bulletins and orders. On April 1, 2011, the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure* came into force. As indicated in Part 1 of these Rules, some broadcasting applications are posted directly on the Commission's Web site, www.crtc.gc.ca, under "Part 1 Applications."

To be up to date on all ongoing proceedings, it is important to regularly consult "Today's Releases" on the Commission's Web site, which includes daily updates to notices of consultation that have been published and ongoing proceedings, as well as a link to Part 1 applications.

The following documents are abridged versions of the Commission's original documents. The original documents contain a more detailed outline of the applications, including the locations and addresses where the complete files for the proceeding may be examined. These documents are posted on the Commission's Web site and may also be examined at the Commission's offices and public examination rooms. Furthermore, all documents relating to a proceeding, including the notices and applications, are posted on the Commission's Web site under "Public Proceedings."

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PART 1 APPLICATIONS

The following applications were posted on the Commission's Web site between June 28, 2012, and July 5, 2012:

Canadian Broadcasting Corporation
Kuujuaq (Fort Chimo), Quebec
2012-0784-5
Addition of a transmitter for Radio One
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: July 30, 2012

Canadian Broadcasting Corporation
Kuujuarapik, Quebec
2012-0785-3
Addition of a transmitter for La Première Chaîne
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: July 30, 2012

Canadian Broadcasting Corporation
Salluit, Quebec
2012-0786-1
Addition of a transmitter for Radio One
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: July 30, 2012

Canadian Broadcasting Corporation
Inukjuak, Quebec
2012-0787-9
Addition of a transmitter for Radio One
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: July 30, 2012

Canadian Broadcasting Corporation
Puvimuituq, Quebec
2012-0788-7
Addition of a transmitter for Radio One
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: July 30, 2012

les bulletins d'information et les ordonnances. Le 1^{er} avril 2011, les *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes* sont entrées en vigueur. Tel qu'il est prévu dans la partie 1 de ces règles, le Conseil affiche directement sur son site Web, www.crtc.gc.ca, certaines demandes de radiodiffusion sous la rubrique « Demandes de la Partie 1 ».

Pour être à jour sur toutes les instances en cours, il est important de consulter régulièrement la rubrique « Nouvelles du jour » du site Web du Conseil, qui comporte une mise à jour quotidienne des avis de consultation publiés et des instances en cours, ainsi qu'un lien aux demandes de la partie 1.

Les documents qui suivent sont des versions abrégées des documents originaux du Conseil. Les documents originaux contiennent une description plus détaillée de chacune des demandes, y compris les lieux et les adresses où l'on peut consulter les dossiers complets de l'instance. Ces documents sont affichés sur le site Web du Conseil et peuvent également être consultés aux bureaux et aux salles d'examen public du Conseil. Par ailleurs, tous les documents qui se rapportent à une instance, y compris les avis et les demandes, sont affichés sur le site Web du Conseil sous « Instances publiques ».

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DEMANDES DE LA PARTIE 1

Les demandes suivantes ont été affichées sur le site Web du Conseil entre le 28 juin 2012 et le 5 juillet 2012 :

Société Radio-Canada
Kuujuaq (Fort Chimo) [Québec]
2012-0784-5
Ajout d'un émetteur pour Radio One
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 30 juillet 2012

Société Radio-Canada
Kuujuarapik (Québec)
2012-0785-3
Ajout d'un émetteur pour La Première Chaîne
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 30 juillet 2012

Société Radio-Canada
Salluit (Québec)
2012-0786-1
Ajout d'un émetteur pour Radio One
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 30 juillet 2012

Société Radio-Canada
Inukjuak (Québec)
2012-0787-9
Ajout d'un émetteur pour Radio One
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 30 juillet 2012

Société Radio-Canada
Puvimuituq (Québec)
2012-0788-7
Ajout d'un émetteur pour Radio One
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 30 juillet 2012

Canal Savoir
Montréal, Quebec
2012-0794-4
Technical amendment for CFTU-DT
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: August 3, 2012

AG-Com Productions Ltd.
Regina, Saskatchewan
2012-0773-8
Amendment of the conditions of licence for the Category B service known as the Rural Channel
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: August 3, 2012

Telelatino Network Inc.
Toronto, Ontario
2012-0792-8
Amendment of the broadcasting licence for the national ethnic Category B specialty service known as Mediaset Italia (formerly known as Italian Entertainment TV)
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: August 7, 2012

Telelatino Network Inc.
Toronto, Ontario
2012-0793-6
Amendment of the broadcasting licence for the national ethnic Category B specialty service known as TLN en Español (formerly known as Spanish Entertainment TV)
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: August 7, 2012

Telelatino Network Inc.
Toronto, Ontario
2012-0795-2
Amendment of the broadcasting licence for the national ethnic Category B specialty service known as Sky TG 24 Canada (formerly known as Network Italia)
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: August 7, 2012

[28-1-o]

Canal Savoir
Montréal (Québec)
2012-0794-4
Modification technique pour CFTU-DT
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 3 août 2012

AG-Com Productions Ltd.
Regina (Saskatchewan)
2012-0773-8
Modification de la condition de licence pour le service de catégorie B connu sous the Rural Channel
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 3 août 2012

Telelatino Network Inc.
Toronto (Ontario)
2012-0792-8
Modification de la licence de radiodiffusion du service national de catégorie B spécialisé à caractère ethnique connu sous Mediaset Italia (auparavant connu sous Italian Entertainment TV)
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 7 août 2012

Telelatino Network Inc.
Toronto (Ontario)
2012-0793-6
Modification de la licence de radiodiffusion du service national de catégorie B spécialisé à caractère ethnique connu sous TLN en Español (auparavant connu sous Spanish Entertainment TV)
Date limite pour le dépôt des interventions des observations ou des réponses : le 7 août 2012

Telelatino Network Inc.
Toronto (Ontario)
2012-0795-2
Modification de la licence de radiodiffusion du service national de catégorie B spécialisé à caractère ethnique connu sous Sky TG 24 Canada (auparavant connu sous Network Italia)
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 7 août 2012

[28-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

DECISIONS

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

2012-358 June 29, 2012

1637191 Alberta Ltd.
Across Canada

Approved — Application for a broadcasting licence to operate Inside Movies, a national, English-language specialty Category B service.

2012-360 July 3, 2012

9202-1617 Québec inc.
La Baie, Quebec

Approved — Application to amend the broadcasting licence for the French-language commercial radio station CKGS-FM La Baie by changing the station's technical parameters.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DÉCISIONS

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

2012-358 Le 29 juin 2012

1637191 Alberta Ltd.
L'ensemble du Canada

Approuvé — Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter Inside Movies, un service national de catégorie B spécialisé de langue anglaise.

2012-360 Le 3 juillet 2012

9202-1617 Québec inc.
La Baie (Québec)

Approuvé — Demande en vue de modifier la licence de radiodiffusion de la station de radio commerciale de langue française CKGS-FM La Baie en changeant les paramètres techniques de la station.

2012-361

July 4, 2012

Shaw Television G.P. Inc. (the general partner) and Shaw Media Global Inc. (the limited partner), carrying on business as Shaw Television Limited Partnership
Ottawa, Ontario

Approved — Application to amend the broadcasting licence for the digital television programming undertaking CIII-DT-41 Toronto.

2012-365

July 6, 2012

1637191 Alberta Ltd.
Across Canada

Approved — Application for a broadcasting licence to operate The Crime Network, a national, English-language specialty Category B service.

[28-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Wayne Atwater, Carpenter (GL-WOW-10), Canadian Forces Base Greenwood, Department of National Defence, Greenwood, Nova Scotia, to be a candidate, before and during the election period, for the positions of Councillor and Deputy Warden for District 5 in the Municipality of the County of Kings, Nova Scotia, in the municipal election to be held on October 20, 2012.

July 3, 2012

KATHY NAKAMURA
*Director General
Political Activities and
Non-Partisanship Directorate*

[28-1-o]

2012-361

Le 4 juillet 2012

Shaw Television G.P. Inc. (l'associé commandité) et Shaw Media Global Inc. (l'associé commanditaire), faisant affaires sous le nom de Shaw Television Limited Partnership
Ottawa (Ontario)

Approuvé — Demande en vue de modifier la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de télévision numérique CIII-DT-41 Toronto.

2012-365

Le 6 juillet 2012

1637191 Alberta Ltd.
L'ensemble du Canada

Approuvé — Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter The Crime Network, un service national de catégorie B spécialisé de langue anglaise.

[28-1-o]

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission accordée

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Wayne Atwater, menuisier (GL-WOW-10), Base des Forces canadiennes de Greenwood, ministère de la Défense nationale, Greenwood (Nouvelle-Écosse), la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de se porter candidat, avant et pendant la période électorale, aux postes de conseiller et vice-président de conseil de comté de la circonscription électorale municipale n° 5 de la municipalité du comté de Kings (Nouvelle-Écosse), à l'élection municipale prévue pour le 20 octobre 2012.

Le 3 juillet 2012

*La directrice générale
Direction des activités politiques
et de l'impartialité politique*
KATHY NAKAMURA

[28-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**BELARUSIAN ASSOCIATION OF QUEBEC****RELOCATION OF HEAD OFFICE**

Notice is hereby given that Belarusian Association of Quebec (previously known as Byelorussian Association in Quebec) has changed the location of its head office to the city of Sutton, province of Quebec.

December 9, 2009

CHRISTIANE CHRENOWSKI
Treasurer

[28-1-o]

CITY OF KAWARTHA LAKES**PLANS DEPOSITED**

The City of Kawartha Lakes hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the City of Kawartha Lakes has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the Land Registry Office for the Registry Division of Victoria (No. 57), at the Provincial Court Building in Lindsay, Ontario, under deposit No. R472628, a description of the site and plans for the reconstruction of a bridge superstructure over Grass Creek, in the community of Victoria Road, approximately 200 m west of Victoria Road.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 100 Front Street S, Sarnia, Ontario N7T 2M4. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of the last notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Lindsay, July 4, 2012

ANDREW SUPERVILLE

[28-1-o]

CITY OF PEMBROKE**PLANS DEPOSITED**

The City of Pembroke hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the City of Pembroke has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar for the Land Registry District of the County of Renfrew, at Pembroke, Ontario, under deposit No. R430964, a description of the site and plans for the rehabilitation of the Pembroke Street Bridge over the Muskrat River, at concession 2, 0.2 km west of MacKay Street, in front of Lot 35.

AVIS DIVERS**ASSOCIATION DES BELARUSIENS DU QUÉBEC****CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL**

Avis est par les présentes donné que Association des Belarusiens du Québec (anciennement connue sous le nom de Association des Bielorussiens du Québec) a changé le lieu de son siège social, qui est maintenant situé à Sutton, province de Québec.

Le 9 décembre 2009

La trésorière
CHRISTIANE CHRENOWSKI

[28-1-o]

CITY OF KAWARTHA LAKES**DÉPÔT DE PLANS**

La City of Kawartha Lakes donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La City of Kawartha Lakes a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau d'enregistrement de la circonscription foncière de Victoria (n° 57), à l'immeuble de la cour provinciale, à Lindsay (Ontario), sous le numéro de dépôt R472628, une description de l'emplacement et les plans de la reconstruction de la superstructure d'un pont au-dessus du ruisseau Grass, dans la communauté de Victoria Road, à environ 200 m à l'ouest du chemin Victoria.

Tout commentaire relatif à l'incidence de cet ouvrage sur la navigation maritime peut être adressé au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 100, rue Front Sud, Sarnia (Ontario) N7T 2M4. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication du dernier avis seront considérés. Même si tous les commentaires respectant les conditions précitées seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera transmise.

Lindsay, le 4 juillet 2012

ANDREW SUPERVILLE

[28-1]

CITY OF PEMBROKE**DÉPÔT DE PLANS**

La City of Pembroke donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La City of Pembroke a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de Renfrew, à Pembroke (Ontario), sous le numéro de dépôt R430964, une description de l'emplacement et les plans de la réfection du pont de la rue Pembroke au-dessus de la rivière Muskrat, dans la concession 2, à 0,2 km à l'ouest de la rue MacKay, en face du lot 35.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 100 Front Street S, Sarnia, Ontario N7T 2M4. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of the last notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Ottawa, July 5, 2012

TASHI DWIVEDI

[28-1-o]

NORTHERN HARVEST SEA FARMS LTD.

PLANS DEPOSITED

Northern Harvest Sea Farms Ltd. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Northern Harvest Sea Farms Ltd. has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Charlotte County, at St. Stephen, New Brunswick, under deposit No. 31543029 (site MF-0016), a description of the site and plans of existing aquaculture facilities in Granger Cove, in the Bay of Fundy's Bay Management Area 2A, at Lime Kiln Bay, Charlotte County, province of New Brunswick, in front of Lots 15006489 and 15044597.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Manager, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1013, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 4K2. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of the last notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Letang, June 19, 2012

MARK KESSELRING

[28-1-o]

NORTHERN HARVEST SEA FARMS LTD.

PLANS DEPOSITED

Northern Harvest Sea Farms Ltd. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Northern Harvest Sea Farms Ltd. has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Charlotte County, at St. Stephen, New Brunswick, under deposit No. 31543169 (site MF-0020), a description of the site and plans of existing aquaculture facilities in the Bay of Fundy's Bay Management Area 2A, at Lime Kiln Bay, Charlotte County, province of New Brunswick, in front of Lots 15087620 and 15041445.

Tout commentaire relatif à l'incidence de cet ouvrage sur la navigation maritime peut être adressé au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 100, rue Front Sud, Sarnia (Ontario) N7T 2M4. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication du dernier avis seront considérés. Même si tous les commentaires respectant les conditions précitées seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera transmise.

Ottawa, le 5 juillet 2012

TASHI DWIVEDI

[28-1-o]

NORTHERN HARVEST SEA FARMS LTD.

DÉPÔT DE PLANS

La société Northern Harvest Sea Farms Ltd. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Northern Harvest Sea Farms Ltd. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de Charlotte, à St. Stephen (Nouveau-Brunswick), sous le numéro de dépôt 31543029 (site MF-0016), une description de l'emplacement et les plans d'installations aquacoles actuelles dans l'anse Granger, dans la zone de gestion de la baie à des fins aquacoles 2A de la baie de Fundy, dans la baie Lime Kiln, dans le comté de Charlotte, au Nouveau-Brunswick, en face des lots 15006489 et 15044597.

Tout commentaire relatif à l'incidence de cet ouvrage sur la navigation maritime peut être adressé au Gestionnaire, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, Case postale 1013, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 4K2. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication du dernier avis seront considérés. Même si tous les commentaires respectant les conditions précitées seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera transmise.

Letang, le 19 juin 2012

MARK KESSELRING

[28-1]

NORTHERN HARVEST SEA FARMS LTD.

DÉPÔT DE PLANS

La société Northern Harvest Sea Farms Ltd. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Northern Harvest Sea Farms Ltd. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de Charlotte, à St. Stephen (Nouveau-Brunswick), sous le numéro de dépôt 31543169 (site MF-0020), une description de l'emplacement et les plans d'installations aquacoles actuelles dans la zone de gestion de la baie à des fins aquacoles 2A de la baie de Fundy, dans la baie Lime Kiln, dans le comté de Charlotte, au Nouveau-Brunswick, en face des lots 15087620 et 15041445.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Manager, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1013, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 4K2. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of the last notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Letang, June 19, 2012

MARK KESSELRING

[28-1-o]

NORTHERN HARVEST SEA FARMS LTD.

PLANS DEPOSITED

Northern Harvest Sea Farms Ltd. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Northern Harvest Sea Farms Ltd. has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Charlotte County, at St. Stephen, New Brunswick, under deposit No. 31542906 (site MF-0350), a description of the site and plans of existing aquaculture facilities in the Bay of Fundy's Bay Management Area 2B, at Long Island Bay, Charlotte County, province of New Brunswick, on Water Lot 15166663.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Manager, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1013, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 4K2. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of the last notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Letang, June 19, 2012

MARK KESSELRING

[28-1-o]

Tout commentaire relatif à l'incidence de cet ouvrage sur la navigation maritime peut être adressé au Gestionnaire, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, Case postale 1013, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 4K2. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication du dernier avis seront considérés. Même si tous les commentaires respectant les conditions précitées seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera transmise.

Letang, le 19 juin 2012

MARK KESSELRING

[28-1]

NORTHERN HARVEST SEA FARMS LTD.

DÉPÔT DE PLANS

La société Northern Harvest Sea Farms Ltd. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Northern Harvest Sea Farms Ltd. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de Charlotte, à St. Stephen (Nouveau-Brunswick), sous le numéro de dépôt 31542906 (site MF-0350), une description de l'emplacement et les plans d'installations aquacoles actuelles dans la zone de gestion de la baie à des fins aquacoles 2B de la baie de Fundy, dans la baie Long Island, dans le comté de Charlotte, au Nouveau-Brunswick, dans le lot de grève 15166663.

Tout commentaire relatif à l'incidence de cet ouvrage sur la navigation maritime peut être adressé au Gestionnaire, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, Case postale 1013, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 4K2. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication du dernier avis seront considérés. Même si tous les commentaires respectant les conditions précitées seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera transmise.

Letang, le 19 juin 2012

MARK KESSELRING

[28-1]

ORDERS IN COUNCIL**DEPARTMENT OF TRANSPORT****AERONAUTICS ACT***Interim Order No. 10 Respecting Private Operators*

P.C. 2012-946

June 28, 2012

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 6.41(2)^a of the *Aeronautics Act*^b, approves *Interim Order No. 10 Respecting Private Operators*, made by the Minister of Transport on June 25, 2012.

EXPLANATORY NOTE*(This note is not part of the Order.)*

This Order approves *Interim Order No. 10 Respecting Private Operators* made by the Minister of Transport on June 25, 2012. Without this approval, *Interim Order No. 10 Respecting Private Operators* would, in accordance with subsection 6.41(2) of the *Aeronautics Act*, cease to have effect 14 days after it was made. As a result of this approval, *Interim Order No. 10 Respecting Private Operators* will, in accordance with subsection 6.41(3) of the *Aeronautics Act*, cease to have effect one year after the day on which it was made or on the day on which regulations that have the same effect come into force, whichever is earlier. The Department of Transport expects to publish for consultation a set of proposed amendments to the *Canadian Aviation Regulations* that will have the same effect as *Interim Order No. 10 Respecting Private Operators* in 2012.

[28-1-o]

DÉCRETS**MINISTÈRE DES TRANSPORTS****LOI SUR L'AVIATION***Arrêté d'urgence n° 10 visant les exploitants privés*

C.P. 2012-946

Le 28 juin 2012

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 6.41(2)^a de la *Loi sur l'aéronautique*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil approuve l'*Arrêté d'urgence n° 10 visant les exploitants privés*, pris le 25 juin 2012 par le ministre des Transports.

NOTE EXPLICATIVE*(La présente note ne fait pas partie du décret.)*

Le présent décret approuve l'*Arrêté d'urgence n° 10 visant les exploitants privés* pris par le ministre des Transports le 25 juin 2012. À défaut de cette approbation, l'*Arrêté d'urgence n° 10 visant les exploitants privés* cesserait d'avoir effet, conformément au paragraphe 6.41(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, quatorze jours après sa prise. En conséquence de l'approbation, l'*Arrêté d'urgence n° 10 visant les exploitants privés* cessera d'avoir effet, conformément au paragraphe 6.41(3) de la *Loi sur l'aéronautique*, un an après sa prise ou, si elle est antérieure, à l'entrée en vigueur d'un règlement ayant le même effet. Le ministère des Transports prévoit publier pour consultation, en 2012, un projet de règlement modifiant le *Règlement de l'aviation canadien* qui aura le même effet que l'*Arrêté d'urgence n° 10 visant les exploitants privés*.

[28-1-o]

^a S.C. 1992, c. 4, s. 13
^b R.S., c. A-2

^a L.C. 1992, ch. 4, art. 13
^b L.R., ch. A-2

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

	<i>Page</i>
Canadian Food Inspection Agency	
Regulations Amending the Health of Animals Regulations	2054
Finance, Dept. of	
Approved External Complaints Bodies (Banks and Authorized Foreign Banks) Regulations.....	2081

	<i>Page</i>
Agence canadienne d'inspection des aliments	
Règlement modifiant le Règlement sur la santé des animaux	2054
Finances, min. des	
Règlement sur les organismes externes de traitement des plaintes approuvées (banques et banques étrangères autorisées).....	2081

Regulations Amending the Health of Animals Regulations

Statutory authority

Health of Animals Act

Sponsoring agency

Canadian Food Inspection Agency

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issue: A disease outbreak among pigs could negatively affect public health, other economically important livestock sectors and tourism. Foreign consumers and governments want to be certain of the origin of food they import and the conditions under which it was produced. In the event of a disease outbreak or food safety issue in Canada affecting swine, the lucrative export market for pork products could close. If such an outbreak were to occur, the Canadian Food Inspection Agency's (CFIA) work to re-open markets would be aided by more immediate access to complete and up-to-date information regarding pig identification, movement and location.

Description: These proposed amendments to the *Health of Animals Regulations* would allow for a formal agreement with a third-party administrator to establish and maintain a comprehensive database containing up-to-date information as to the identification, movement and location of all Canadian pigs. Pig producers would provide information directly to the administrator, and identify all pigs in their care and control with tags or tattoos. The pig traceability data reported following the proposed amendments would facilitate more rapid and efficient control of a disease outbreak among pigs.

Cost-benefit statement: Government cost estimates include the development of an information database and related training and communication (\$1.14 million, once). The cost to industry (operators and producers) includes animal identification tags (for pigs selected for breeding and for pigs sent to auctions, fairs and test stations), materials and related expenses (\$3.18 million annually). Some producers already incur costs on a voluntary basis. This includes costs of the administrator of \$1 million annually for the maintenance of a call centre and for communication activities. The administrator would pay for ongoing database management and maintenance. The cost

Règlement modifiant le Règlement sur la santé des animaux

Fondement législatif

Loi sur la santé des animaux

Organisme responsable

Agence canadienne d'inspection des aliments

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Question : Une éclosion de maladie chez les porcs pourrait avoir d'importantes répercussions négatives sur la santé publique, sur d'autres secteurs d'élevage occupant une place importante du point de vue économique et sur le tourisme. Les consommateurs et les gouvernements étrangers veulent connaître l'origine des aliments qu'ils importent et les conditions dans lesquelles ceux-ci ont été produits. Dans l'éventualité d'une éclosion de maladie ou d'un problème relatif à la salubrité des aliments touchant les porcs au Canada, le marché d'exportation lucratif des produits du porc pourrait fermer. Si une telle éclosion survenait, l'intervention de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) pour en minimiser l'incidence serait facilitée par un accès plus rapide et des renseignements complets et à jour sur l'identification, les déplacements et l'emplacement des porcs.

Description : En vertu des modifications proposées au *Règlement sur la santé des animaux*, une tierce partie agissant à titre d'administrateur établirait et tiendrait à jour une base de données complète de renseignements à jour sur l'identification, les déplacements et l'emplacement de tous les porcs du Canada dans le cadre d'une entente officielle avec l'ACIA. Les éleveurs de porcs fourniraient des renseignements directement à l'administrateur, en plus d'identifier tous les porcs sous leur responsabilité au moyen d'étiquettes ou de tatouages. Les données de traçabilité porcine déclarées grâce aux modifications proposées favoriseraient une lutte plus rapide et efficace dans le cas d'une éclosion de maladie chez les porcs.

Énoncé des coûts et avantages : Les estimations des coûts du gouvernement se limitent à l'élaboration d'une base de données de renseignements ainsi qu'à la formation et aux communications connexes (1,14 million de dollars — ponctuel). Les coûts engagés par l'industrie (exploitants et éleveurs) comprennent les étiquettes d'identification des porcs (pour les porcs sélectionnés aux fins de reproduction ainsi que les porcs envoyés dans des encans, des foires et des stations d'épreuves), le matériel et les dépenses connexes (3,18 millions de dollars par année). Certains producteurs ont déjà pris en charge des coûts sur une base volontaire. Cela comprend

mitigation that a traceability system would provide in the event of an animal disease outbreak is significant: a minimum of \$6.1 billion in an outbreak year.

Business and consumer impacts: The elements of the current voluntary program undertaken by pork producers will feed into the mandatory program under the proposed amendments. All pig premises have been identified and shoulder slap tattoo numbers have been allocated to all pork producers. Tattooing and record keeping is widely practiced but very few swine breeders have participated to date in the purchase of tags. The proposed amendments would strengthen international market access for the Canadian pork industry because Canada's trading partners value livestock traceability. Consumers would be more confident about their food and better protected in the event of a disease outbreak among swine.

Domestic and international coordination and cooperation: In 2009, funding under the Growing Forward policy framework was provided to implement a database and cover initial communications associated with a pig identification (ID) system. The Canadian Pork Council (CPC) agreed to act as the administrator and manage ongoing initiatives, such as the traceability system, communications and call centre. The CPC would collect levies from pork producers to cover administration costs. This coordinated approach between industry and Government is fully compatible with traceability guidelines identified by the World Animal Health Organization (OIE), www.oie.int/fileadmin/Home/eng/Health_standards/tahc/2010/en_chapitre_1.4.1.pdf.

Performance measurement and evaluation plan: A detailed performance measurement and evaluation plan (PMEP) has been developed for the proposed amendments. The PMEP includes a description of inputs, activities, outputs, target groups and outcomes as well as a comprehensive logic model. Performance of the proposed amendments will be measured through quantitative and qualitative indicators that are a means of gauging an initiative's performance or the progress made towards its expected, desired results. A small set of meaningful indicators, including the results of a periodic evaluation of database management, accuracy and completeness, are specified to track overall performance with respect to the policy objectives of reducing the impacts of a disease outbreak, better protecting public health and animal health, and supporting the Canadian pork industry in order to meet international standards to export.

les coûts annuels de 1 million de dollars de l'administrateur pour le maintien d'un centre d'appels et la réalisation d'activités de communication. L'administrateur paierait pour la gestion et la tenue à jour continues de la base de données. Dans l'éventualité d'une éclosion de maladie animale, un système de traçabilité permettrait une importante atténuation des coûts, soit d'au moins 6,1 milliards de dollars au cours d'une année d'éclosion.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : Les éléments du programme à participation volontaire entrepris par les éleveurs de porcs seront intégrés au programme à participation obligatoire en vertu du Règlement. Toutes les exploitations d'élevage de porcs ont été identifiées, et des numéros de tatouage au marteau sur l'épaule ont été assignés à tous les éleveurs de porcs. La tenue de registre et le tatouage sont largement pratiqués mais très peu d'éleveurs de porcs ont, jusqu'à maintenant, participé à l'achat d'étiquettes. Les modifications proposées permettraient de renforcer l'accès de l'industrie porcine canadienne aux marchés internationaux car les partenaires commerciaux du Canada accordent de l'importance à la traçabilité du bétail. Les consommateurs auraient une plus grande confiance à l'égard de leurs aliments et seraient mieux protégés dans le cas d'une éclosion de maladie chez les porcs.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : En 2009, des fonds du cadre politique Cultivons l'avenir ont été alloués en vue d'instaurer une base de données et des communications initiales associées à un système d'identification de porcs. Le Conseil canadien du porc (CCP) agirait à titre d'administrateur et gèrerait les activités en cours, notamment le système de traçabilité, les communications et le centre d'appels. Il imposerait des droits aux éleveurs de porcs pour payer les coûts liés à ces mesures. Cette approche coordonnée entre l'industrie et le gouvernement est entièrement compatible avec les lignes directrices établies par l'Organisation mondiale de la santé animale (OIE) en matière de traçabilité (www.oie.int/fileadmin/Home/fr/Health_standards/tahc/2010/fr_chapitre_1.4.1.pdf).

Mesure de rendement et plan d'évaluation : Un plan de mesure de rendement et d'évaluation détaillé a été élaboré pour les modifications proposées. Il comprend une description des intrants, des activités, des extrants, des groupes cibles et des résultats ainsi qu'un modèle logique complet. Le rendement du projet de règlement sera mesuré grâce à des indicateurs quantitatifs et qualitatifs, lesquels permettent d'évaluer le rendement d'une initiative ou les progrès réalisés quant à l'atteinte des résultats escomptés. On précise un petit ensemble d'indicateurs significatifs, y compris les résultats d'une évaluation périodique de la gestion, de l'exactitude et de l'exhaustivité de la base de données, afin de faire le suivi du rendement global en ce qui concerne les objectifs stratégiques visant à réduire les répercussions d'une éclosion de maladie, à mieux protéger la santé humaine et animale ainsi qu'à appuyer l'industrie porcine canadienne. On pourra ainsi satisfaire aux normes internationales en matière d'exportation.

Issue

A disease outbreak among pigs in Canada could negatively affect public health and the economy if that disease were transmitted from pigs to other livestock sectors and to humans. For example, foot-and-mouth disease could be passed from pigs to cattle and sheep. A disease outbreak could also lower tourism revenues in Ontario, Quebec and Manitoba, where most of the hogs are raised, as a result of movement restrictions required to

Question

Une éclosion de maladie chez les porcs au Canada pourrait avoir d'importantes répercussions négatives sur la santé publique et l'économie si cette maladie était transmise des porcs à d'autres animaux d'élevage ou aux humains. Par exemple, la fièvre aphteuse pourrait être transmise des porcs aux bovins et aux moutons. Une éclosion de maladie pourrait également diminuer les recettes touristiques en Ontario, au Québec et au Manitoba, où se trouve la

reduce the risk of spreading disease. Canada is one of the largest pork exporters in the world. In 2004, there were 31.7 million hogs marketed in Canada and 8.5 million live animals exported. The value of Canadian pork exports was \$2.65 billion in 2011 with \$700 million exported to the United States. In the event of a disease outbreak or food safety issue in Canada affecting swine, the lucrative export market for pork products might close.

If such an outbreak were to occur, the CFIA would work to minimize the impact, but such a response would be aided by more immediate access to complete and up-to-date information regarding pig identification, movement and location.

Objectives

The main objectives of the proposed amendments are (a) to reduce the impacts of a disease outbreak or food safety issue resulting from or affecting the pig sector; (b) to better protect public health and animal health; and (c) to support the Canadian pork industry in order to meet international standards to export.

These objectives support the CFIA's strategic outcomes, including "a safe and accessible food supply and plant and animal resource base," the Government of Canada's strategic outcomes, such as "a prosperous Canada through global commerce," and the Canadian Pork Council's (CPC) traceability goals "to identify pathways where infected animals have moved, potentially infecting other farms and swine. Animal movement information is used to contain and reduce the spread of highly contagious swine diseases so they can be eliminated" (CPC Web site — Media Release).

Description

Summary

The proposed amendments would introduce a national traceability system to identify all pigs and keep track of the location of all pigs in Canada.

Currently, national animal ID systems are in place for cattle, bison and sheep. Those systems are based on individual identification (by approved tag) of each animal. Animal ID is a component of the traceability system proposed for pigs, but it will not require most pigs to be given an individual ID number. Because most pigs are moved in groups that remain together, the proposed amendments would allow pigs to be identified by groups rather than individual tags in many situations. This approach will impose less of a burden on producers.

The proposed system for pigs requires reporting on the location and movement of the identified pigs. This extra information will allow the CFIA to react much more quickly in the case of an animal disease outbreak.

With these proposed amendments, pigs would generally be required to be identified with numbers on a tag or tattoo when they are moved. Pigs being transported directly for slaughter would only need to be identified by a slap tattoo indicating the site number on departure. For other types of movements, they may need to be individually identified by tags. The proposal also includes some exceptions to the requirement of identifying each pig, such

majorité des élevages de porcs, en raison des restrictions relatives aux déplacements qu'il faudrait appliquer pour réduire les risques de propagation de la maladie. Le Canada est l'un des plus importants exportateurs de porcs dans le monde. En 2004, 31,7 millions de porcs ont été mis en marché au Canada, et 8,5 millions de porcs vivants ont été exportés. En 2011, la valeur des exportations de porc canadien s'élevait à 2,65 milliards de dollars, dont 700 millions de dollars pour les exportations vers les États-Unis. Dans l'éventualité d'une éclosion de maladie ou d'un problème relatif à la salubrité des aliments touchant les porcs au Canada, le marché d'exportation lucratif des produits du porc peut fermer.

Si une telle éclosion survenait, l'ACIA s'efforcerait d'en minimiser l'incidence, mais son intervention serait facilitée par l'accès immédiat à des renseignements complets et à jour sur l'identification, les déplacements et l'emplacement des porcs.

Objectifs

Les principaux objectifs du projet de règlement sont les suivants : a) réduire les répercussions d'une éclosion de maladie ou d'un problème de salubrité des aliments causé par le secteur du porc ou touchant celui-ci; b) mieux protéger la santé humaine et animale; c) aider l'industrie porcine canadienne à satisfaire aux normes internationales pour l'exportation.

Ces objectifs appuient le résultat stratégique de l'ACIA visant « un approvisionnement alimentaire et des ressources animales et végétales sûrs et accessibles », les résultats stratégiques du gouvernement du Canada tel « un Canada prospère, grâce au commerce mondial » ainsi que les objectifs en matière de traçabilité du CCP de « retracer les itinéraires empruntés par des animaux infectés susceptibles de contaminer d'autres animaux ou d'autres fermes. Les données sur les déplacements des porcs sont utilisées dans le but de contenir et de réduire la propagation de maladies porcines très contagieuses » (site Web du CCP — Communiqué de presse).

Description

Sommaire

Les modifications proposées visent à mettre en place un système national de traçabilité en vue d'identifier tous les porcs et de faire le suivi de leur emplacement partout au pays.

À l'heure actuelle, des systèmes nationaux d'identification des animaux sont en place pour les bovins, les bisons et les moutons. Ces systèmes sont fondés sur l'identification (au moyen d'une étiquette approuvée) de chaque animal. L'identification des animaux est une composante du système de traçabilité proposé pour les porcs, mais il ne sera pas nécessaire d'attribuer un numéro d'identification individuel à la majorité des porcs. Étant donné que la plupart des porcs sont déplacés en groupes qui restent ensemble, les modifications proposées permettraient, dans de nombreux cas, l'identification des porcs par groupes plutôt que par leurs étiquettes individuelles. Ces mesures réduiront le fardeau que subit les éleveurs.

Le système proposé pour les porcs prévoit la déclaration de l'emplacement et des déplacements des animaux identifiés. Ces renseignements supplémentaires permettront à l'ACIA de réagir beaucoup plus rapidement dans le cas d'une éclosion de maladie animale.

En vertu des modifications proposées, il faudrait en général identifier les porcs au moyen de numéros sur une étiquette ou un tatouage lorsqu'ils sont déplacés. Les porcs transportés directement à l'abattoir auraient seulement besoin d'être identifiés au moment du départ au moyen d'un tatouage au marteau indiquant le numéro de l'exploitation. En ce qui concerne les autres types de déplacements, l'identification des porcs au moyen d'étiquettes

as when pigs are moved to different physical locations which are on the same farm or which make up part of the same pig operation.

When pigs are transported from one location to another for purposes such as sale, breeding, exhibiting or to be slaughtered, it would be required that both the sender and the recipient of the pigs report the movement of all the pigs identified, within 48 hours, to the administrator of a central national database.

Roles and responsibilities

The administrator is the third party whose main responsibility is the management of livestock identification, movement and location information, reported under the proposed amendments by the regulatees, i.e. those who own or have care and control of the pigs. The administrator would also be responsible for issuing identification numbers for tags (unique to a pig) and for approved slap tattoos, ear tags and ear tattoos (unique to a pig operation).

The provincial governments are responsible for generating and validating premises identification numbers of these pig operations. In the event a location does not have a premises identification number, location identifiers could be allocated by the administrator. The administrator would also register sites (valid and identified premises) as linked according to certain criteria, and maintain the database of information regarding the pigs' identification numbers, movements and locations among these sites.

The administrator would sign an agreement with the CFIA to administer a national identification program for hogs. Through this agreement, authorized CFIA veterinarians and inspectors would have immediate, online access to the database information, which would include reports on all pigs' identification, location and movements. The CFIA would use that information to, among other things, verify compliance with the regulatory requirements, to support emergency preparedness and to limit the impact of a sanitary or disease issue by rapidly isolating infected and potentially infected pigs and taking other measures as appropriate. The pig traceability information will also be made available to veterinarians of provincial and territorial governments who signed a traceability data sharing agreement with the CFIA. The management of sanitary issues is a shared responsibility between CFIA, the provinces and territories.

The CPC is expected to become the administrator and is currently managing a voluntary pig traceability program based on the same elements as those of the proposed amendments. If the CPC does not become the administrator under the proposed amendments, the Canadian Cattle Identification Agency (CCIA), which is the national administrator for cattle, sheep and bison, could also act as administrator of the pig traceability information database.

Using the proposed amendments, the CFIA would have the ability to enable a more efficient response to, and control of, a disease outbreak or food safety issue by rapidly determining which pigs or other livestock have been in contact with diseased animals or with contaminated feed.

pourrait être nécessaire. Le projet de règlement prévoit également certaines exceptions à l'exigence voulant que chaque porc soit identifié individuellement, notamment lorsque ces animaux sont déplacés vers d'autres lieux physiques situés dans la même exploitation ou qui font partie du même élevage de porc.

Lorsque les porcs sont transportés d'un lieu à un autre, notamment aux fins de vente, de reproduction, d'exposition ou d'abattage, l'expéditeur et le destinataire des porcs seraient obligés de rendre compte à l'administrateur d'une base de données centrale nationale des déplacements de tous les porcs identifiés, et ce, dans un délai de 48 heures.

Rôles et responsabilités

L'administrateur est le tiers responsable, entre autres, de la gestion des renseignements relatifs à l'identification, aux déplacements et à l'emplacement du bétail. Ces renseignements lui sont fournis par les personnes visées, conformément au projet de règlement, qui sont propriétaires de porcs ou qui ont des animaux sous leur garde ou dont ils ont la charge des soins. L'administrateur serait également chargé d'attribuer les numéros d'identification des étiquettes (propres à un porc) et des tatouages au marteau, des bagues et des tatouages d'oreille (propres à un élevage de porcs).

Il incombe aux gouvernements provinciaux d'émettre et de valider des numéros d'identification des exploitations d'élevage de porcs. Si une exploitation ne dispose pas d'un numéro d'identification, l'administrateur pourrait lui en attribuer un. Ce dernier se chargerait également de l'enregistrement des sites liés selon certains critères (exploitations validement identifiées), en plus de tenir à jour la base de données des renseignements relatifs aux numéros d'identification, aux déplacements et à l'emplacement des porcs parmi ces exploitations.

L'administrateur signerait une entente avec l'ACIA pour l'administration d'un programme national d'identification des porcs. Grâce à cette entente, les vétérinaires et les inspecteurs autorisés de l'ACIA auraient un accès en ligne direct aux renseignements de la base de données, soit des rapports concernant l'identification, les déplacements et l'emplacement des porcs. L'ACIA utiliserait ces renseignements dans le but, entre autres, de non seulement vérifier le respect des exigences réglementaires, mais aussi d'appuyer la préparation aux urgences et de limiter les répercussions d'un problème lié à la salubrité ou aux maladies en isolant rapidement les porcs infectés et possiblement infectés et en prenant d'autres mesures, le cas échéant. Les vétérinaires des gouvernements provinciaux et territoriaux qui ont signé une entente avec l'ACIA sur la mise en commun de données sur la traçabilité auront également accès aux renseignements sur la traçabilité des porcs. L'ACIA, les provinces et les territoires se partagent la responsabilité des problèmes liés à la salubrité.

Le CCP, qui devrait devenir l'administrateur responsable, gère actuellement un programme de traçabilité des porcs à participation volontaire fondé sur les mêmes éléments que ceux du projet de règlement. Si le CCP ne devient pas l'administrateur responsable aux termes des modifications proposées, l'Agence canadienne d'identification du bétail (ACIB), qui est l'administrateur national pour les bovins, les moutons et les bisons, pourrait également agir à titre d'administrateur de la base de données sur la traçabilité des porcs.

Grâce au projet de règlement, l'ACIA serait en mesure de permettre une intervention et un contrôle plus efficaces lors de l'éclosion d'une maladie ou de l'apparition d'un problème de salubrité des aliments en déterminant rapidement quels porcs ou autres animaux d'élevage sont entrés en contact avec les animaux atteints ou des aliments du bétail contaminés.

Voluntary traceability programs do not have full participation. Government intervention to create a mandatory national program would require information from all regulated parties, which would lead to a more complete and accurate database.

For this particular initiative, traceability may be defined as the ability to track the movement of pigs from their farm of origin or import, to their slaughter or export. The proposed amendments would initially apply to all Canadian pig producers and those persons in Canada who have care and control of pigs and, one year after the proposed amendments come into force, to all animals of the genus *Sus*, including farmed wild boars.

Traceability of live cattle, bison and sheep is already mandatory under Part XV of the *Health of Animals Regulations* and focuses on animal identification. The proposed traceability system for pigs focuses more on the ability to follow animal movement than individual pig identification, which would not be as cost-effective for pigs as it is with other livestock. Under the proposed amendments, only a small proportion of pigs would need to bear an approved tag.

Pig identification methods

The proposed amendments prescribe four methods of identifying and tracing pigs:

1. Approved tag: The administrator would be responsible for issuing pig identification numbers. Under the proposed amendments, every person who owns or has the possession, care or control of a pig at a departure site would be required to ensure that the pig is identified by an approved tag with an identification number before it is moved from a departure site, other than the exceptions listed below. Under certain circumstances, a tag from a foreign country on an imported pig may be regarded as equivalent.
2. Approved slap tattoo: (Pigs heading to slaughter and export for slaughter) Permanent ink, directly on the skin of the pig displays the numbers that are officially assigned to a producer or barn. A slap tattoo is placed on the shoulder of the pig. Industry practice is to identify pigs with a temporary tattoo placed on the shoulder before they are moved to an assembly yard or abattoir to ensure that producers are paid for the quality and yield of pigs that are sent to slaughter. Under the proposed amendments, the administrator would be responsible for allocating a unique tattoo number to each pig operation or barn where pigs are kept. Every person who owns or has the possession, care or control of a pig at a departure site would be required to ensure that the pig is identified, if not by an approved tag, then by an approved slap tattoo, before it is moved from the site, destined to an abattoir. As the tattoo number can only be read on a hairless carcass, this identification means would only be applicable to pigs for export for immediate slaughter, or moved either directly from a farm or via an assembly yard to an abattoir.
3. Ear tag or ear tattoo: (Pigs for export) Ear tags and ear tattoos are two means of identification currently used for the export of pigs. The identification numbers in this means of identification are not unique to an animal, but relate to a producer or barn.

Under the proposed amendments, as an alternative to an approved tag, an ear tag or ear tattoo would bear an identification number unique to the particular pig operation or barn where the

La participation aux programmes de traçabilité à participation volontaire n'est pas complète. Une intervention gouvernementale pour mettre en œuvre un tel programme national à participation obligatoire exigerait que des renseignements soient fournis par toutes les parties réglementées, ce qui rendrait la base de données plus complète et exacte.

Dans le cas de cette initiative en particulier, la traçabilité peut être définie comme la capacité de suivre les déplacements des porcs depuis l'exploitation d'origine ou à partir de laquelle ils sont importés jusqu'à l'abattoir ou le lieu vers lequel ils sont exportés. Au départ, les modifications proposées s'appliqueraient à tous les éleveurs de porcs canadiens ainsi qu'à ceux qui ont des porcs sous leur garde. Un an après l'entrée en vigueur du projet de règlement, celui-ci s'appliquerait à tous les animaux du genre *Sus*, y compris les sangliers d'élevage.

La traçabilité des bovins, des bisons et des moutons vivants est déjà obligatoire en vertu de la partie XV du *Règlement sur la santé des animaux* et prévoit principalement l'identification de ces animaux. Le système de traçabilité proposé pour les porcs met davantage l'accent sur la capacité de suivre les déplacements des porcs que sur l'identification individuelle de ceux-ci. Un système d'identification serait plus onéreux pour les porcs que pour d'autre bétail. Aux termes des modifications proposées, seule une petite proportion des porcs devrait porter des étiquettes approuvées.

Méthodes d'identification des porcs

Les modifications proposées prévoient quatre méthodes d'identification et de retraçage des porcs :

1. Étiquette approuvée : L'administrateur serait responsable d'émettre les numéros d'identification des porcs. En vertu des modifications proposées, quiconque est propriétaire d'un porc ou en a la possession, la garde ou la charge des soins au site de départ veille à ce que le porc soit identifié à l'aide d'une étiquette approuvée dotée d'un numéro d'identification avant que l'animal ne quitte le site de départ, sauf pour les exceptions énumérées ci-dessous. Dans certaines circonstances, une étiquette émise par un pays étranger portée par un porc importé peut être considérée comme équivalente.
2. Tatouage au marteau approuvé : (porcs destinés à l'abattage ou à l'exportation pour l'abattage) Tatouage permanent placé directement sur la peau du porc et sur lequel figurent les numéros qui sont officiellement assignés au producteur ou à la grange. Un tatouage au marteau est placé sur l'épaule du porc. La pratique de l'industrie consiste à identifier les porcs au moyen d'un tatouage temporaire placé sur l'épaule avant qu'ils ne soient expédiés à un parc de groupage ou à un abattoir afin de veiller à ce que les éleveurs soient payés pour la qualité et le nombre de porcs qui sont envoyés à l'abattage. En vertu des modifications proposées, l'administrateur serait responsable d'assigner un numéro de tatouage unique à chaque exploitation d'élevage de porcs ou à la grange où les porcs sont gardés. Quiconque est propriétaire d'un porc ou en a la possession, la garde ou la charge des soins au site de départ veille à ce que le porc soit identifié, soit pas par une étiquette approuvée ou par un tatouage au marteau approuvé, avant que l'animal ne quitte les lieux vers l'abattoir. Étant donné que le numéro figurant sur le tatouage peut seulement être lu sur une carcasse sans poil, cette méthode d'identification serait uniquement applicable aux porcs destinés à l'exportation aux fins d'abattage immédiat ou aux porcs déplacés directement d'une exploitation agricole ou d'un parc de groupage vers un abattoir.
3. Bague ou tatouage d'oreille : (porcs destinés à l'exportation) Des bagues et des tatouages d'oreille sont deux méthodes d'identification employées actuellement pour l'exportation de

pigs are kept before being exported, rather than a unique individual animal identification number. Ear tattoos would only be applicable to pigs for export for feeding purposes. This identification number would be issued by the administrator.

4. There are two exceptions to identifying each pig individually with an approved tag:

(a) Reporting within 48 hours

Pigs would not have to be identified individually if two or more pigs (other than pigs being used for breeding purposes) are transported from one site on a farm to another site also belonging to that farm or to another farm. This requires the operator of the departure site to ensure that the pigs are transported with a document containing information on the location of the departure site, the date and time the conveyance left the site, the number of pigs loaded, any identification numbers on any of the pigs, the licence plate number of the conveyance and to report that information within 48 hours to the administrator.

(b) Moving between sites registered as linked

Pigs other than pigs for breeding purposes would not have to be identified individually if the sites they are being moved between are registered with the administrator as being linked. Linked sites would need to meet certain criteria, including that pigs are moved between those sites at least three times per month. Linked sites would then be subject to the same disease control measures. Operators of sites registered as linked are subject to fewer data reporting requirements for movements of pigs between the linked sites. The operators are still required to report certain information, including identification for all of the conveyances being used to transport pigs between the sites. The proposed amendments would require that records be kept on site and that the total number of pigs moved be reported to the administrator by the tenth day of every month.

Pigs moved within Canada

Pigs for breeding purposes and all pigs sent to sites for which there is not an exception must be identified with an approved tag before leaving the site. Within 48 hours of departure and within 48 hours of reception of a shipment of pigs, the operators of the departure site and the destination site would be required to report

- the identification numbers of every pig that was transported (if applicable);
- the number of pigs transported;
- the number of pig carcasses unloaded;
- the location, time and date of departure;
- the location, time and date of arrival; and
- the identification (licence number or otherwise) of the transport vehicle.

All pigs sent to an assembly yard (a site used exclusively for the purpose of collecting pigs before they are transported to an abattoir) or directly to an abattoir would need to be identified with

porcs. Le numéro d'identification utilisé dans le cadre de ces méthodes n'est pas unique à un animal et sert à le relier à un éleveur ou à une grange.

En vertu des modifications proposées et en tant que solution de rechange à une étiquette approuvée, une bague ou un tatouage d'oreille devrait porter un numéro d'identification propre à une exploitation d'élevage de porcs ou à une grange où les porcs sont gardés avant d'être exportés plutôt qu'un numéro d'identification propre à chaque animal. Le tatouage d'oreille serait appliqué uniquement aux porcs destinés à l'exportation en vue de l'engraissement. Ce numéro d'identification serait émis par l'administrateur.

4. Il existe deux exceptions à l'identification individuelle de chaque porc au moyen d'une étiquette approuvée :

a) Déclaration des renseignements dans les 48 heures

Les porcs n'ont pas à être identifiés individuellement si deux porcs ou plus (autres que les porcs reproducteurs) sont transportés d'un site vers un autre site appartenant à la même exploitation ou à une autre exploitation. Cette exception exige que l'exploitant du site de départ veille à ce que les porcs transportés soient accompagnés d'un document contenant des renseignements sur l'emplacement du site de départ, la date et l'heure auxquelles le véhicule a quitté le site, le nombre de porcs chargés dans le véhicule, les numéros d'identification se trouvant sur les porcs ainsi que le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule. L'exploitant doit déclarer ces renseignements à l'administrateur dans les 48 heures.

b) Déplacement entre des sites considérés comme liés

Les porcs, autres que les porcs reproducteurs, n'ont pas à être identifiés individuellement si les sites de départ et d'arrivée sont enregistrés auprès de l'administrateur à titre de sites liés. Les sites liés doivent cependant respecter certains critères, notamment le critère qui exige que les porcs soient déplacés entre ces sites au moins trois fois par mois. Ces sites liés seraient assujettis aux mêmes mesures de lutte contre les maladies. Les exploitants de sites liés doivent satisfaire à un nombre moins élevé d'exigences en matière de déclaration de données sur les déplacements de porcs entre les sites liés. Ils sont tenus de déclarer certains renseignements, y compris ceux concernant les véhicules utilisés pour transporter les porcs entre les sites. Les modifications proposées exigeraient la tenue de registres sur place ainsi que la déclaration à l'administrateur du nombre total de porcs déplacés au plus tard le dixième jour de chaque mois.

Porcs déplacés sur le territoire canadien

Les porcs reproducteurs, ainsi que les porcs envoyés aux sites pour lesquels le projet de règlement n'offre pas d'exception, doivent être identifiés au moyen d'une étiquette autorisée avant de quitter le site. Les exploitants du site de départ et du site d'arrivée doivent déclarer dans les 48 heures suivant le départ et la réception d'un chargement de porcs :

- les numéros d'identification de chaque porc transporté (si applicable);
- le nombre de porcs transportés;
- le nombre de carcasses de porcs arrivés;
- le lieu, l'heure et la date de départ;
- le lieu, l'heure et la date d'arrivée;
- l'identification (numéro d'immatriculation ou autre) du véhicule utilisé pour le transport.

Tous les porcs expédiés à un parc de groupage (un site utilisé exclusivement dans le but de rassembler des porcs avant de les transporter vers un abattoir) ou directement à un abattoir

an identification number on an approved tag or a slap tattoo. The operator of the assembly yard would apply an approved tag to any pig identified only with a slap tattoo that remains at the collection site longer than 96 hours or is sent anywhere other than to an abattoir, because slap tattoos are difficult to read on live animals.

Import of pigs

The proposed amendments prescribe that all imported pigs must bear an approved tag applied either before importation or as soon as the animal reaches its initial destination. Within 48 hours of import, the importer would be required to report the location of the site where the pig was kept before it was imported, the location to which the pig was imported, the date on which the pig was received, the identification number of the pig's approved tag and the licence plate number or other identification of the conveyance by which the pig was imported.

Under the proposed amendments, an official tag of a foreign country could be recognized as equivalent by the Minister and would not need to be replaced with a Canadian tag if the information related to the tag meets the requirements of the proposed amendment and can be entered and tracked in the administrator's database.

Export of pigs

Within 48 hours of export, the exporter would be required to report to the administrator the dates that pigs were loaded and the licence plate number or other identification of the conveyance. The exporter would also be required to report the number of pigs loaded on each date, the location of the last sites before export, the number of pigs from each of the departure sites, the number of pigs going to each destination site and the identification numbers of the tags, slap tattoos, ear tags or ear tattoos.

Pig carcasses moved within Canada

In the proposed amendments, the term "carcass" refers to dead stock that is not intended for human consumption. There would be no requirement to identify a pig carcass (or parts thereof). However, the movement of all pig carcasses, even if not identified, would need to be reported. There would be separate, less stringent information reporting requirements for movement of pig carcasses under the proposed amendments.

Regulatory and non-regulatory options considered

1. Status quo (a voluntary, phased-in implementation of a national pig traceability system)

Since 2007, a voluntary, national pig traceability system, similar to the system proposed in these amendments, is being phased in by the CPC. Through this initiative, a nationally unique shoulder slap tattoo number has been allocated to each pig operation (pork producer or pig barn), national tags have been made available to producers, and technology to facilitate pig movement reporting has been developed. However, a voluntary system does not guarantee participation by all pork producers. With potentially incomplete pig identification and movement information being

devraient être identifiés au moyen d'un numéro d'identification figurant sur une étiquette approuvée ou un tatouage au marteau approuvé. L'exploitant du parc de groupage devrait apposer une étiquette approuvée sur tous les porcs identifiés uniquement au moyen d'un tatouage au marteau, qui sont gardés au parc de groupage pendant plus de 96 heures ou expédiés ailleurs qu'à un abattoir, puisque les tatouages au marteau sont difficiles à lire sur des animaux sur pied.

Importation de porcs

Les modifications proposées exigent que tous les porcs importés portent une étiquette approuvée, et qu'elle soit apposée avant l'importation ou dès que l'animal arrive à sa destination initiale. Dans les 48 heures suivant l'importation, l'importateur doit déclarer l'emplacement du site sur lequel le porc s'est trouvé avant d'être importé, l'emplacement du site vers lequel le porc a été importé, la date à laquelle le porc a été reçu, le numéro d'identification du porc figurant sur son étiquette approuvée, ainsi que le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule ou de tout autre moyen permettant d'identifier le véhicule qui a été utilisé pour importer le porc.

En vertu des modifications proposées, une étiquette officielle d'un pays étranger pourrait être reconnue comme une étiquette équivalente par le ministre et n'aurait pas à être remplacée par une étiquette canadienne, si l'information y figurant répond d'une part aux critères prévus dans les modifications proposées et d'autre part peut être saisie et retracée dans la base de données de l'administrateur responsable.

Exportation de porcs

L'exportateur doit déclarer à l'administrateur, dans les 48 heures suivant l'exportation, les dates auxquelles les porcs ont été chargés dans le véhicule, avec le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule ou de tout autre moyen d'identification du véhicule utilisé, ainsi que le nombre de porcs chargés par date, l'emplacement des derniers sites sur lesquels les porcs se sont trouvés avant d'être exportés, le nombre de porcs par site de départ, le nombre de porcs par site d'arrivée vers lesquels les porcs ont été exportés, ainsi que les numéros d'identification figurant sur les étiquettes, les tatouages au marteau, les bagues ou les tatouages d'oreille.

Carcasses de porc déplacées sur le territoire canadien

Les modifications proposées prévoient que le terme « carcasse » désigne les cadavres d'animaux qui ne sont pas destinés à la consommation humaine. Il n'y a aucune exigence concernant l'identification des carcasses de porc (ou des parties de carcasse). Toutefois le déplacement des carcasses, même si celles-ci ne sont pas identifiées, doit être signalé. Les exigences visant à déclarer l'information sur les déplacements des carcasses de porc aux termes du projet de règlement sont distinctes et moins rigoureuses.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

1. Statu quo (mise en œuvre progressive d'un système national de traçabilité des porcs à participation volontaire)

Depuis 2007, le CCP a mis en œuvre progressivement un système national de traçabilité des porcs à participation volontaire semblable à celui décrit dans les modifications proposées. Dans le cadre de cette initiative, un numéro unique à l'échelle nationale et destiné à figurer sur un tatouage au marteau placé sur l'épaule a été assigné à chaque exploitation d'élevage de porcs (éleveur de porcs ou grange), des étiquettes nationales ont été offertes aux éleveurs et la technologie permettant de faciliter la déclaration des déplacements de porcs a été développée. Toutefois, un système

reported, the effectiveness of the traceability system would not be optimized.

2. Amendment of the *Health of Animals Regulations* to include the introduction of a pig traceability system based on the individual and unique identification of each pig

The cattle, bison and sheep identification programs are based on the principle that an approved tag bearing a unique identification number must be applied to each animal before it leaves its farm of origin. This model was used for cattle, bison and sheep because the cost of the identification tags (approximately one dollar) is low compared to the value of the animals. The other reason each animal is tagged is that management information is kept for each of the animals. These factors are also true for individual pigs, which have been selected for breeding (and is reflected in the proposed amendments), but this model is not used for market pigs as it would be cost-prohibitive.

3. Amendment of the *Health of Animals Regulations* to include the introduction of a pig traceability system based on the principle of movement reporting — Preferred option

A traceability system based on the principle of movement reporting is the preferred option as the unique identification of each pig would be cost-prohibitive and pigs tend to be transported in groups. Under the proposed amendments, the quality of the movement information being reported would be verified by asking both the sender and receiver to report the same movement. If information from the sender and receiver did not match, the administrator would verify the information. In the case of non-compliance, the administrator would advise the CFIA of that fact and enforcement action might be taken.

This is the preferred option as it would optimize the efficiency and effectiveness of the traceability system and would better protect the livelihood of pork producers, the overall Canadian economy, and the health of Canadians. This option would also limit the environmental impacts of an animal health issue. This option also reflects the position of the Canadian hog sector. The efficiency of a traceability system is highly dependant on the quality, timeliness, completeness and availability of the information being reported by the different parties. Such a goal would not be met under a voluntary system with the information held at each site.

Benefits and costs

Benefits

Some of the benefits of the proposed amendments are unquantifiable because the annual revenue of the pork industry is impossible to predict accurately. Production yields continue to increase, inventory costs are decreasing, and producers are establishing other supply chain efficiencies. Also, the international market is expanding for exports and consumer confidence in domestic products is rising.

Potential quantifiable benefits from the proposed amendments occur where animal disease outbreak costs can be reduced by a traceability system. Estimates from two independent outbreak

facultatif ne garantit pas la participation de tous les éleveurs de porcs. Puisqu'il est possible que l'information déclarée concernant l'identification et les déplacements des porcs soit incomplète, l'efficacité du système de traçabilité ne serait pas optimisée.

2. Modification du *Règlement sur la santé des animaux* de manière à inclure l'introduction d'un système de traçabilité des porcs fondé sur l'identification individuelle et unique de chaque porc

Les programmes d'identification des bovins, des bisons et des moutons sont fondés sur l'utilisation d'une étiquette approuvée sur laquelle figure un numéro d'identification unique, placée sur chaque animal avant que celui-ci ne quitte son exploitation d'origine. Ce modèle a été utilisé pour les bovins, les bisons et les moutons, car le coût des étiquettes d'identification (environ un dollar) est faible comparativement à la valeur des animaux. Le fait que l'information sur la gestion soit consignée pour chaque animal est une autre raison pour laquelle tous les animaux portent une étiquette. Ces facteurs s'appliquent également aux porcs individuels, qui ont été sélectionnés aux fins de reproduction (et le projet de règlement a pris ces facteurs en considération), mais ce modèle n'est pas utilisé pour les porcs de marché puisqu'il serait très dispendieux.

3. Modification du *Règlement sur la santé des animaux* de manière à inclure l'introduction d'un système de traçabilité des porcs fondé sur la déclaration des déplacements — Option privilégiée

Un système de traçabilité fondé sur la déclaration des déplacements, plutôt que sur l'identification, est l'option privilégiée, car l'identification unique de chaque porc serait très dispendieuse et les porcs ont tendance à être transportés en groupes. En vertu des modifications proposées, la qualité de l'information déclarée sur les déplacements serait vérifiée en demandant à l'expéditeur et au destinataire de signaler un même déplacement. Si l'information fournie par l'expéditeur et le destinataire ne concorde pas, l'administrateur procéderait à une vérification de l'information. En la présence de cas de non-conformité, l'administrateur en informerait l'ACIA et des mesures d'application de la loi seraient prises.

Il s'agit de l'option privilégiée, car elle permettrait d'optimiser l'efficacité du système de traçabilité et de mieux protéger le moyen de subsistance des éleveurs de porcs, l'ensemble de l'économie canadienne et la santé des Canadiens. Cette option limiterait aussi les effets environnementaux découlant d'un problème lié à la santé des animaux. De plus, elle fait état de la position du secteur porcin du Canada. L'efficacité d'un système de traçabilité dépend fortement de la qualité, de l'intégralité et de l'accessibilité des renseignements déclarés par les différentes parties, de même que la rapidité avec laquelle ils le sont. Cet objectif ne pourrait pas être atteint au moyen d'un système facultatif où l'information est retenue à chaque site.

Avantages et coûts

Avantages

Certains des avantages des modifications proposées ne peuvent pas être quantifiés, car il est impossible de prédire avec exactitude le revenu annuel de l'industrie porcine. Les rendements de production continuent à augmenter, le coût des stocks diminue et les éleveurs réalisent d'autres gains d'efficacité dans la chaîne d'approvisionnement. De plus, le marché international prend de l'expansion dans le domaine des exportations, et la confiance des consommateurs à l'égard des produits fabriqués au pays est en hausse.

Le projet de règlement peut entraîner des avantages quantifiables si les coûts associés à une éclosion de maladie animale peuvent être réduits grâce à un système de traçabilité. Les estimations

simulations indicate that the net economic impact of a major animal disease outbreak in Canada would be at least \$15.7 billion. If a traceability system were in place at the time of the outbreak, these costs would be reduced by \$6.1 billion or more. This represents a conservative estimate, using data from multiple outbreak simulations in Canada and key variable assumptions consistent with academic and industry research. If an outbreak of either classical swine fever (CSF) or foot-and-mouth disease occurred some time during the next 50 years, the net present value of the proposed amendments would be a minimum of \$999 million (\$81.7 million annualized). One of the most valuable aspects of the proposed amendments is that it would likely help maintain access to international markets for Canadian livestock and meat products. Any international market closures would likely be shortened because the disease spread and the disease itself within Canada could likely be more quickly controlled and it would be clearer which animals had been or may have been exposed to the disease.

The accounting statement that follows is the estimated cost for a potential major outbreak of classical swine fever and the associated trade embargo that would result (estimated to be one year in duration). The benefit values represent the difference in the economic impact of an outbreak controlled quickly with traceability in place compared to an outbreak occurring without traceability in place. The benefits resulting from a traceability system are estimated on an annual gross basis, using a discount of 8% and assuming a 2% annual probability of outbreak over a 50-year period. The cumulative benefit of the proposed amendments would be \$1.044 million over 50 years.

Costs

The costs associated with the implementation of a national pig traceability system are based on industry and Government estimates. Government cost estimates are limited to the development of an information database and related training and communication (\$1.14 million one-time cost). The proposed database would receive the pig traceability information reported by the regulated parties.

The cost to industry (operators and producers) includes animal identification tags (for pigs selected for breeding, and for pigs sent to auctions, fairs and test stations), materials and related expenses (\$3.18 million annually). This includes costs to the administrator of \$1 million annually for the maintenance of a call centre and for communication activities.

effectuées à partir de deux simulations d'éclosion indépendantes montrent que les incidences économiques nettes d'une importante éclosion de maladie animale au Canada s'élèveraient à au moins 15,7 milliards de dollars. Si un système de traçabilité était en place au moment de l'éclosion, ces coûts seraient réduits d'au moins 6,1 milliards de dollars. Il s'agit cependant d'une estimation conservatrice, fondée sur des données provenant de plusieurs simulations d'éclosion au Canada et sur des hypothèses clés variables conformes aux travaux de recherche des universités et de l'industrie. Si une éclosion de peste porcine classique ou de fièvre aphteuse survenait au cours des 50 prochaines années, la valeur nette actuelle du projet de règlement serait d'au moins 999 millions de dollars (soit 81,7 millions de dollars par année). La possibilité d'un meilleur accès continu aux marchés internationaux pour le bétail et les produits de viande canadiens serait l'un des aspects les plus appréciables du projet de règlement. En outre, la fermeture d'un marché international serait probablement de plus courte durée, puisque la maladie et sa propagation seraient probablement plus rapidement maîtrisées au Canada et il serait plus facile d'identifier les animaux qui ont été exposés à la maladie ou sont susceptibles de l'avoir été.

L'état comptable ci-après comprend les coûts anticipés d'une importante éclosion de peste porcine classique et de l'embargo commercial connexe qui suivrait (durée approximative d'un an). Les avantages sont la différence entre les incidences économiques d'une éclosion maîtrisée rapidement grâce à la présence d'un système de traçabilité et celles d'une éclosion survenant en l'absence d'un système de traçabilité. Les avantages découlant d'un système de traçabilité sont évalués sur une base brute annuelle, en tenant compte d'un escompte de 8 % et d'une probabilité annuelle de 2 % qu'une éclosion survienne sur une période de 50 ans. Les avantages cumulatifs des modifications proposées s'élèveraient donc à 1,044 milliard de dollars sur 50 ans.

Coûts

Les coûts associés à la mise en œuvre d'un système national de traçabilité des porcs sont fondés sur les estimations de l'industrie et du gouvernement. Les estimations du gouvernement comprennent la création d'une base de données, ainsi que l'élaboration d'un programme de formation et de produits de communication (montant ponctuel de 1,14 million de dollars). La base de données proposée permettrait de consigner l'information sur la traçabilité des porcs déclarée par les parties réglementées.

Parmi les coûts que devrait assumer l'industrie (exploitants et éleveurs), mentionnons ceux associés aux étiquettes d'identification des animaux (pour les porcs reproducteurs et les porcs expédiés à des encans, à des foires et à des stations d'épreuves) et au matériel, ainsi que les dépenses connexes (3,18 millions de dollars par année). Cela comprend aussi les coûts assumés par l'administrateur (1 million de dollars par année) pour l'établissement d'un centre d'appels et la réalisation d'activités de communication.

Exhibit 1: Cost-benefit statement*

Costs, benefits and distribution		Base Year t ₀ (2011)	t ₁ First Year** (2012)	t ₅₀ Final Year** (2061)	Total Present Value	Annualized Present Value
A. Quantified impacts by stakeholder (in millions of dollars)						
Benefits	Stakeholder					
Farm expenditures	Producers		4.81	0.11	63.56	5.20
Net farm income	Producers		6.84	0.16	90.33	7.38
Processing sector	Operators		21.85	0.50	288.66	23.60
Food retailing***	Operators		-0.12	0.00	-1.60	-0.13
Indirect/spillover	Economy-wide		45.64	1.05	603.03	49.29

Exhibit 1: Cost-benefit statement* — Continued

Costs, benefits and distribution		Base Year t ₀ (2011)	t ₁ First Year** (2012)	t ₅₀ Final Year** (2061)	Total Present Value	Annualized Present Value
A. Quantified impacts by stakeholder (in millions of dollars) — <i>Continued</i>						
Total benefits			79.02	1.82	1,043.97	85.34
Costs	Stakeholder					
Database development and maintenance	Government	1.14	0.26	0.01	4.63	0.38
Compliance verification	Government		0.12	0.00	1.53	0.13
Animal identification and movement	Producers/operators		3.03	0.04	26.66	2.18
Administrative	Producers/operators		0.93	0.02	12.23	1.00
Total costs		1.14	4.34	0.07	45.05	3.68
Net benefits					998.92	81.65
B. Quantified impacts in non-dollars (not applicable to this analysis)						
C. Qualitative impacts						
Positive impacts		Stakeholders impacted				
International market share expansion		Exporters primarily				
Consumer confidence in domestic products		Retailers, but benefits may spread throughout the supply chain				
Price premiums for traceable products		Retailers, but benefits may spread throughout the supply chain				
Inventory cost minimization		All supply chain stages				
Production yield increases		Production and processing stages				
Supply chain efficiencies		All supply chain stages				
Improved control of product-related diseases		Government cost reductions, public health				
Lower costs for compensation/recovery		Government				
Sustainability of a greater number of farms/operations		All supply chain stages and residents/citizens (cultural identity)				

* Quantified annual benefits by stakeholder are cost savings in the event of a medium-scale CSF outbreak, converted to an expected annual value by multiplying the benefit with the outbreak probability of 2% (in millions of dollars).

** Values discounted to t_0 at a discount rate of 8%.

*** Negative values indicate that a sector gains from an outbreak, e.g. by selling more of a product, due to lower prices, while maintaining margins.

Source: Benefit estimates based on P. Charlebois and P. Pérusse, 2004.

Tableau 1 : Énoncé des coûts-avantages*

Coûts, avantages et distribution		Année de référence t ₀ (2011)	t ₁ Première année** (2012)	t ₅₀ Dernière année** (2061)	Valeur totale actualisée	Valeur actualisée annualisée
A. Répercussions quantifiées par intervenant (en millions de dollars)						
Avantages	Intervenant					
Dépenses d'exploitation	Éleveurs		4,81	0,11	63,56	5,20
Revenu agricole net	Éleveurs		6,84	0,16	90,33	7,38
Secteur de la transformation	Exploitants		21,85	0,50	288,66	23,60
Ventes au détail d'aliments***	Exploitants		-0,12	0,00	-1,60	-0,13
Indirects/retombées	Ensemble de l'économie		45,64	1,05	603,03	49,29
Total des avantages			79,02	1,82	1 043,97	85,34
Coûts	Intervenant					
Conception de la base de données et maintenance	Gouvernement	1,14	0,26	0,01	4,63	0,38
Vérification de la conformité	Gouvernement		0,12	0,00	1,53	0,13
Identification des animaux et déplacements	Éleveurs/exploitants		3,03	0,04	26,66	2,18
Administratifs	Éleveurs/exploitants		0,93	0,02	12,23	1,00
Totaux pour l'exercice		1,14	4,34	0,07	45,05	3,68
Avantages nets					998,92	81,65
B. Répercussions quantifiées non pécuniaires (ne s'appliquent pas à cette analyse)						

Tableau 1 : Énoncé des coûts-avantages* (suite)

C. Répercussions qualitatives	
Répercussions positives	Intervenants touchés
Expansion de la part des marchés internationaux	Exportateurs surtout
Confiance des consommateurs à l'égard des produits canadiens	Détaillants, mais les avantages peuvent s'étendre tout au long de la chaîne d'approvisionnement
Majoration de prix pour les produits traçables	Détaillants, mais les avantages peuvent s'étendre tout au long de la chaîne d'approvisionnement
Réduction des coûts d'inventaire	Toutes les étapes de la chaîne d'approvisionnement
Augmentation du rendement de la production	Étapes de la production et de la transformation
Efficacité de la chaîne d'approvisionnement	Toutes les étapes de la chaîne d'approvisionnement
Meilleur contrôle des maladies liées à des produits	Réduction des coûts gouvernementaux, santé publique
Coûts moindres d'indemnisation/de rétablissement	Gouvernement
Viabilité d'un plus grand nombre de fermes/d'exploitations	Toutes les étapes de la chaîne d'approvisionnement et les habitants/citoyens (identité culturelle)

* Les avantages quantifiés annuels par intervenant sont les économies de coûts dans l'éventualité d'une éclosion de peste porcine classique de moyenne envergure, convertis en valeur annuelle prévue en multipliant l'avantage avec la probabilité d'éclosion de 2 % (en millions de dollars).

** Valeurs ramenées à t_0 au taux d'actualisation de 8 %.

*** Les valeurs négatives indiquent qu'un secteur tire profit d'une éclosion, par exemple en vendant plus d'un produit, en raison de la baisse des prix tout en maintenant des marges.

Source : Estimations des avantages selon P. Charlebois et P. Pérusse, 2004.

Consultation

Since 2005, the CFIA has engaged in regular communications and meetings with the CPC and smaller industry associations concerning a proposed traceability system and the proposed requirements and practical considerations related to the operation and enforcement of the program.

The CPC undertook the development of a national pig traceability strategy in 2004 following the foot-and-mouth disease outbreak in the United Kingdom. A CPC Traceability Committee, comprised of representatives from the provincial CPC members, swine breeders, abattoirs, farmed wild boar organizations, Agriculture and Agri-Food Canada (AAFC) and the CFIA, supported the development of a traceability program and policies. Guidelines for the proposed traceability system were drafted based on the results of a national pilot study conducted in 2005.

Two national consultations were held on the proposed pig traceability system in 2005: one with the provincial pork producer associations; the other with producers, abattoirs and auction marts. The CPC engaged in discussions with the CFIA from 2005 to 2007 and on a weekly basis throughout the fall of 2009. The CPC Traceability Committee carefully considered the practicality of the proposed requirements, and the ability of industry to comply with the regulation. Starting in 2007, the CPC and its provincial members phased in a voluntary implementation of components of the traceability system described in the proposed amendments. The activities have been supported with communications intended to raise producer awareness and gain support. The components phased in to date (i.e. national tags being made available, premises identification, movement reporting) have been non-controversial and have not required any significant changes on the part of producers. There was general support for the proposed system during the consultations.

The costs to producers for tags and levies, along with the requirement for stakeholders to report information, may weaken the support for the proposal from some producers, despite the fact that stakeholders were comprehensively consulted on all issues,

Consultation

Dès 2005, l'ACIA a entamé des communications et des réunions régulières avec le CCP et de plus petites associations de l'industrie en ce qui concerne la proposition de système de traçabilité, les exigences réglementaires proposées et les considérations reliées aux pratiques de l'exécution et de l'application du programme.

Le CCP a entrepris l'élaboration d'une stratégie nationale de traçabilité des porcs en 2004 après l'éclosion de la fièvre aphteuse au Royaume-Uni. Le comité sur la traçabilité du CCP, composé de représentants des membres provinciaux du CCP, d'éleveurs de porcs, d'abattoirs, d'organisations de sangliers d'élevage, d'Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC) et de l'ACIA, a appuyé l'élaboration d'un programme et de politiques sur la traçabilité. Les directives relatives au système de traçabilité proposé ont été rédigées en tenant compte des résultats d'une étude pilote nationale menée en 2005.

Deux vagues de consultations nationales ont été menées au sujet du système proposé de traçabilité des porcs en 2005 : l'une auprès des associations provinciales des éleveurs de porcs, l'autre auprès des producteurs, des abattoirs et des exploitants d'encans. Le CCP a eu des discussions avec l'ACIA de 2005 à 2007, puis de façon hebdomadaire au cours de l'automne de 2009. Le comité sur la traçabilité du CCP a envisagé l'aspect pratique des exigences proposées ainsi que la capacité de l'industrie de se conformer à la réglementation. À compter de 2007, le CCP et ses membres provinciaux ont procédé à la mise en œuvre volontaire et progressive des composantes du système de traçabilité décrit dans le projet de règlement. Les activités étaient étayées de communications visant à accroître la sensibilisation des éleveurs et à recueillir leur appui. Les composantes introduites progressivement jusqu'à présent (c'est-à-dire la disponibilité d'étiquettes nationales, l'identification des lieux et le signalement des mouvements) n'ont pas soulevé de controverse et n'ont pas demandé de changements importants de la part des éleveurs. Un soutien général à l'égard du système proposé s'est dégagé durant ces consultations.

Le coût des étiquettes et les droits prélevés des éleveurs en plus de l'obligation des intervenants de signaler les renseignements pourraient rendre certains éleveurs moins favorables à la proposition, même si les intervenants ont été largement consultés sur

including costs. However, support from industry leaders remains high and there is a growing number of pig producers voluntarily participating in the initiative.

The CFIA had bilateral consultations with the Government of Alberta to ensure consistency between the proposed provincial and federal pig traceability amendments. All provinces and organizations consulted are supportive of the proposed federal amendments.

Selected option and cooperation

Canada's Traceability Industry-Government Advisory Committee (IGAC) was established in September 2006 to guide the development of a national livestock traceability system. The Committee consists of official representatives from each of the national industry associations, traceability service providers, provincial and territorial departments of agriculture, the CFIA and AAFC. Under the aegis of the IGAC, performance targets for traceability systems have been agreed to in principle.

The targets consist of the following: within 48 hours of the relevant chief veterinary officer or competent authority being notified of an actual sanitary issue or natural disaster or in the prevention or preparedness of such issue, it must be possible to

1. Establish the location(s) where a specified animal has been kept during its life.
2. Establish the location(s) from which animals at a given site were received.
3. Establish a listing of all animals that have been kept at the same location as the specified animal at any stage during those animals' lives.
4. Determine the current location of all animals that have been kept on the same site as the specified animal at any time during those animals' lives.
5. Determine the identification number and movement history of all conveyances used to transport animals to and from a given location.
6. Establish the location of a specified animal immediately prior to importation into Canada or the location of a specified animal immediately subsequent to exportation from Canada.
7. Establish the location and date at which deceased animals were sent, transported, received and disposed of (both on-site and off-site), and a listing of those animals, if identified individually.

These performance targets are in line with those developed by the International Organization for Standardization (ISO) and the World Organisation for Animal Health (OIE). These proposed amendments would put the CFIA in a position to be able to meet these standards.

The proposed amendments are compatible with the pig traceability regulations adopted by the Government of Alberta in 2011.

Implementation, enforcement and service standards

A central database which would receive the pig traceability information has been developed. An administrator would be appointed subject to the proposed amendments and would be required to collect, manage and protect the information to be reported in compliance with the *Privacy Act*. In order to facilitate

toutes les questions, dont les coûts. Les dirigeants de l'industrie demeurent toutefois très favorables et un nombre de plus en plus grand d'éleveurs de porcs participent volontairement à l'initiative.

L'ACIA a tenu des consultations bilatérales avec le gouvernement de l'Alberta pour assurer une cohérence entre les règlements provincial et fédéral sur la traçabilité des porcs. Les provinces et organismes consultés sont tous en faveur du projet de règlement fédéral.

Choix de l'option et collaboration

Le Comité consultatif industrie-gouvernement (CCIG) sur la traçabilité du Canada a été formé en septembre 2006 afin de guider l'élaboration d'un système national de traçabilité du bétail. Le comité est composé de représentants officiels de chacune des associations sectorielles nationales, de fournisseurs de services de traçabilité, des ministères provinciaux et territoriaux de l'agriculture, de l'ACIA et d'AAC. Sous la direction du CCIG, il existe un accord de principe sur les cibles de rendement liées aux systèmes de traçabilité.

Les cibles suivantes ont été élaborées : dans les 48 heures suivant l'annonce au vétérinaire en chef responsable ou à une autorité compétente d'un problème lié à la salubrité ou d'une catastrophe naturelle ou lors de la prévention ou de la préparation de l'intervention pour un tel événement, il faut être en mesure :

1. d'établir les emplacements où un animal en particulier a été conservé durant sa vie;
2. d'établir les emplacements à partir desquels les animaux à un emplacement donné ont été reçus;
3. d'établir une liste de tous les animaux qui ont été conservés au même emplacement que l'animal en question à toute phase de la vie;
4. de déterminer l'emplacement actuel de tous les animaux qui ont été conservés au même emplacement que l'animal en question à tout moment de la vie;
5. de déterminer le numéro d'identification et l'historique des déplacements de tous les moyens de transport utilisés pour transporter les animaux à un emplacement donné et à partir d'un emplacement donné;
6. d'établir l'emplacement d'un animal en particulier immédiatement avant son importation au Canada ou l'emplacement d'un animal en particulier immédiatement après son exportation du Canada;
7. d'établir l'emplacement et la date où les animaux décédés ont été envoyés, transportés, reçus et éliminés (sur place et à l'extérieur), et une liste de ces animaux s'ils ont été identifiés individuellement.

Ces cibles de rendement cadrent avec les normes élaborées par l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et l'Organisation mondiale de la santé animale (OIE). Les modifications proposées permettraient à l'ACIA de respecter ces normes.

Les modifications proposées sont compatibles avec le règlement sur la traçabilité des porcs adopté par le gouvernement de l'Alberta en 2011.

Mise en œuvre, application et normes de service

Une base de données centrale qui accueillerait l'information sur la traçabilité des porcs est déjà élaborée. Un administrateur serait nommé conformément aux modifications proposées et serait tenu de recueillir, de gérer et de protéger les renseignements à être produits selon la *Loi sur la protection des renseignements*

implementation of the data collection process for this program, it is anticipated that software already used by pork producers would be modified to support the new regulatory requirements and, in addition, new data reporting tools would be developed and made available. A communications campaign and support would be provided to move the regulated parties from voluntary to mandatory compliance.

Implementation of the proposed amendments would be financially supported through the FPT policy frameworks, such as Growing Forward, currently in place until 2013–14, and contributions from pork producers through their provincial organizations.

In order to monitor compliance with the proposed amendments, CFIA inspectors would conduct compliance verification activities through on-site inspections and review of on-site records and the information recorded in the traceability database. Automated data quality controls would also be built into the database to support verification activities.

Canadian Food Inspection Agency resources already dedicated to compliance verification for cattle, sheep and bison traceability requirements would be used to verify compliance for the pig traceability program. Training on the new regulatory requirements for pig traceability would be provided to inspectors.

Following the proposed amendments coming into force, producer education would be the key objective for a period of time.

Performance measurement and evaluation

Measuring the performance of regulatory activities to ensure they continually meet their initial objectives is an important responsibility for the CFIA. With respect to the proposed amendments, the evaluation and reporting of performance will take place via assessment activities performed for the Livestock Identification and Traceability Program developed under Part XV of the *Health of Animals Regulations*. This section outlines the summary of the PMEP and assessments required to track performance of the proposed amendments.

A detailed PMEP has been developed for the proposed amendments and will be available from the CFIA after the publication of the amendments in the *Canada Gazette*, Part II. The PMEP conforms to Treasury Board directives and includes a comprehensive logic model and key performance indicators (KPIs) for the proposed Regulations.

Performance of the proposed amendments will be measured through these KPIs that reflect the activities and the anticipated outcomes that will be undertaken by the Government and regulated parties. These indicators will be evaluated on a scheduled basis to assess how the anticipated outcomes have been achieved.

A full logic model for this regulatory package will serve to track the implementation performance of the proposed amendments. The following four key activities will result in the successful implementation of the proposed pig identification system:

1. Develop and administer amendments, programs and related policies.
2. Support the development of traceability information management systems and processes.
3. Conduct external outreach and internal training.
4. Conduct inspections, compliance verification and investigations, and carry out enforcement actions.

personnels. Pour faciliter la mise en œuvre du processus de collecte des données pour ce programme, on prévoit modifier le logiciel déjà employé par les éleveurs de porcs pour appuyer les nouvelles exigences réglementaires; de plus, de nouveaux outils de déclaration de données seraient conçus et distribués. Une campagne de communication et un soutien seraient offerts pour faire passer les parties réglementées de la conformité volontaire à la conformité obligatoire.

La mise en œuvre des modifications proposées serait financièrement soutenue par les cadres stratégiques FPT, tels que Cultivons l'avenir, en place jusqu'en 2013-2014, et les cotisations des éleveurs de porcs à leurs organisations provinciales.

Afin de veiller au respect des modifications proposées, les inspecteurs de l'ACIA mèneraient des activités de vérification de la conformité dans le cadre d'inspections sur place et examineraient les dossiers sur place et les renseignements consignés dans la base de données sur la traçabilité. Des contrôles automatisés de qualité des données seraient aussi intégrés à la base de données pour appuyer les activités de vérification.

Les ressources de l'ACIA déjà affectées à la vérification de la conformité aux exigences de traçabilité des bovins, des moutons et des bisons serviraient à vérifier la conformité au programme de traçabilité des porcs. Les inspecteurs recevraient de la formation sur les nouvelles exigences réglementaires relatives à la traçabilité des porcs.

Pendant un certain temps après l'entrée en vigueur des modifications proposées, le principal objectif consisterait à en informer les éleveurs.

Mesures de rendement et évaluation

L'ACIA aura l'importante responsabilité de mesurer le rendement des activités réglementaires afin de voir à ce qu'elle atteigne continuellement ses objectifs initiaux. En ce qui concerne le projet de règlement, l'évaluation et la production de rapports, sur le rendement seront réalisées au moyen d'activités d'évaluation pour le Programme d'identification et de traçabilité des animaux d'élevage mis sur pied sous le régime de la Partie XV du *Règlement sur la santé des animaux*. La présente section brosse un aperçu du plan d'évaluation et de mesure du rendement (PMRE) et des évaluations nécessaires pour faire le suivi de l'état du rendement des modifications proposées.

L'ACIA pourra fournir le PMRE détaillé qui a été élaboré pour le projet de règlement, après la publication du Règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Le PMRE suit les directives du Conseil du Trésor et comporte un modèle logique complet et des indicateurs de rendement clés (IRC) relativement au projet de règlement.

Le rendement des modifications proposées sera mesuré au moyen d'IRC qui reflètent les activités et les résultats prévus du gouvernement et des parties réglementées. Ces indicateurs seront évalués selon un échéancier donné pour vérifier comment les résultats prévus ont été obtenus.

Un modèle logique complet pour la trousse réglementaire servira à suivre le rendement de la mise en œuvre du projet de règlement. Les quatre principales activités suivantes permettront de mettre en œuvre avec succès le système d'identification des porcs proposé :

1. Élaborer la réglementation, les programmes et les politiques connexes et les appliquer.
2. Appuyer l'élaboration de systèmes et de processus de gestion des données de la traçabilité.
3. Assurer des relations externes et la formation interne.
4. Mener des inspections et des enquêtes et vérifier la conformité ainsi que prendre des mesures d'application de la loi.

The PMEP intermediate outcomes for the proposed amendments include the following:

- International markets are aware of Canada's regulatory requirements for pig traceability;
- Database and data management meet Government of Canada requirements;
- Regulated parties are aware of their obligations;
- Authorized users have access to pig traceability information;
- International markets are accessible to Canadian pigs and pork products;
- Traceability data is complete, accurate and up to date; and
- Informed decisions to manage and mitigate risks are made by Federal/Provincial/Territorial veterinarians, scientists and decision makers.

In consultation with CFIA's Corporate Management Branch, we have confirmed that the PMEP outcomes contribute and link to the CFIA performance activity architecture in the following expected results:

- PA1: Risks to the Canadian public associated with the food supply system are mitigated;
- PA2: Risks to Canadians from the transmission of animal diseases to humans are minimized;
- PA2: Risks to the Canadian animal resource base are mitigated;
- PA2: Domestic and imported animals are compliant with Canadian regulations and international agreements; and
- PA4: International markets are accessible to Canadian food, animals, plants and their products.

We can also confirm that the amendments contribute to the strategic outcome of the Agency, which is "a safe and accessible food supply and plant and animal resource base." The proposed amendments also contribute to the Government of Canada's strategic objectives, which are

- a fair and secure marketplace;
- healthy Canadians;
- a prosperous Canada through global commerce; and
- a transparent, accountable and responsive federal government.

The CFIA's Livestock Identification and Traceability Program will be considered for evaluation as part of CFIA's risk-based evaluation planning. The national animal identification program for cattle, bison and sheep (currently in place under Part XV of the *Health of Animals Regulations*) and, the proposed animal identification and movement reporting program for pigs will be included as part of an overall evaluation of the Livestock Identification and Traceability Program. It is expected that the pig identification system evaluation will be conducted in 2015. The evaluation framework will be developed by CFIA's Evaluation Directorate, Audit, Evaluation and Risk Oversight Branch. In accordance with the Treasury Board Policy on Evaluation, the following five key issues will be addressed:

Relevance

1. Continued need for the program
2. Alignment with government priorities
3. Alignment with federal roles and responsibilities

Le PMRE établit pour les modifications proposées les résultats intermédiaires suivants :

- Les marchés internationaux sont au courant des exigences réglementaires du Canada pour la traçabilité des porcs;
- La base de données et la gestion des données remplissent les exigences du gouvernement du Canada;
- Les parties réglementées sont conscientes de leurs obligations;
- Les utilisateurs autorisés ont accès à l'information de traçabilité des porcs;
- Les marchés internationaux sont accessibles au porc et aux produits de porc canadiens;
- Les données de traçabilité sont complètes, exactes et à jour;
- Des décisions éclairées visant à gérer et à atténuer les risques sont prises par les vétérinaires, les scientifiques et les décideurs fédéraux, provinciaux ou territoriaux.

En consultant la Direction générale de la gestion intégrée de l'ACIA, nous avons confirmé que les résultats ultimes du PMRE sont liés à l'architecture d'activités de programme de l'ACIA en ce qui concerne les résultats attendus suivants :

- AP1 : Les risques que pose le système d'approvisionnement alimentaire pour le public canadien sont atténués;
- AP2 : Les risques pour la population canadienne résultant de la transmission de maladies animales aux humains sont réduits au minimum;
- AP2 : Les risques menaçant les ressources animales canadiennes sont atténués;
- AP2 : Les animaux canadiens et importés sont conformes à la réglementation canadienne et aux accords internationaux;
- AP4 : Les marchés internationaux sont accessibles aux aliments, aux animaux et aux végétaux canadiens ainsi qu'à leurs produits.

Nous pouvons confirmer que le projet de règlement appuie le résultat stratégique de l'Agence, soit de protéger les ressources alimentaires, animales et végétales pour en assurer la sécurité et l'accessibilité. Le projet de règlement contribue aussi aux objectifs stratégiques suivants du gouvernement du Canada :

- Un marché équitable et sécurisé;
- Des Canadiens en santé;
- Un Canada prospère grâce au commerce international;
- Un gouvernement fédéral transparent, responsable et sensible aux besoins des Canadiens.

L'évaluation du Programme d'identification et de traçabilité des animaux d'élevage de l'ACIA sera prise en considération dans le cadre du processus de planification des évaluations axé sur le risque de l'ACIA. Le programme national d'identification des animaux pour les bovins, les bisons et les moutons (prévu à la Partie XV du *Règlement sur la santé des animaux*) et le programme proposé d'identification des animaux et de suivi des déplacements pour les porcs seront inclus dans l'évaluation globale du Programme d'identification et de traçabilité des animaux d'élevage. L'évaluation du système d'identification des porcs est prévue pour 2015. La Direction de l'évaluation de l'ACIA, à la Direction générale de la vérification, de l'évaluation et de la surveillance du risque, élaborera le cadre d'évaluation. Conformément à la Politique sur l'évaluation du Conseil du Trésor, les cinq questions clés suivantes seront examinées :

Pertinence

1. Nécessité constante du programme
2. Conformité aux priorités du gouvernement
3. Harmonisation avec les rôles et les responsabilités du gouvernement fédéral

Performance

4. Achievement of expected outcomes
5. Demonstration of efficiency and economy

Contact

Éric Aubin, MSc
 National Manager of Animal Identification Programs
 Traceability Group
 Program Policy Integration Division
 Canadian Food Inspection Agency
 1400 Merivale Road
 Ottawa, Ontario
 K1A 0Y9
 Telephone: 613-773-6173
 Fax: 613-773-5959
 Email: trace.consultation@inspection.gc.ca

Rendement

4. Réalisation des résultats escomptés
5. Démonstration d'efficacité et d'économie

Personne-ressource

Éric Aubin, M.Sc.
 Gestionnaire national des Programmes d'identification des animaux
 Groupe de la traçabilité
 Division des programmes et des politiques intégrées
 Agence canadienne d'inspection des aliments
 1400, chemin Merivale
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0Y9
 Téléphone : 613-773-6173
 Télécopieur : 613-773-5959
 Courriel : trace.consultation@inspection.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

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

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Éric Aubin, Acting National Manager, Identification and Traceability, Program Policy Integration Division, Canadian Food Inspection Agency, 1400 Merivale Road, Ottawa, Ontario K1A 0Y9 (tel.: 613-773-6173; fax: 613-773-5959; email: trace.consultation@inspection.gc.ca).

Ottawa, June 19, 2012

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 64(1)^a de la *Loi sur la santé des animaux*^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la santé des animaux*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout à Éric Aubin, Gestionnaire national par intérim, Identification et traçabilité, Division des programmes et politiques intégrées, Agence canadienne d'inspection des aliments, 1400, chemin Merivale, Ottawa (Ontario) K1A 0Y9 (tél. : 613-773-6173; téléc. : 613-773-5959; courriel : trace.consultation@inspection.gc.ca).

Ottawa, le 19 juin 2012

Le greffier adjoint du Conseil privé
 JURICA ČAPKUN

REGULATIONS AMENDING THE HEALTH OF ANIMALS REGULATIONS**AMENDMENTS**

1. Section 2 of the *Health of Animals Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

“abattoir” includes a mobile abattoir; (*abattoir*)

2. (1) The definition “administrator” in section 172 of the Regulations is repealed.

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

1. L'article 2 du *Règlement sur la santé des animaux*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« abattoir » S'entend notamment d'un abattoir mobile. (*abattoir*)

2. (1) La définition de « administrateur », à l'article 172 du même règlement, est abrogée.

^a S.C. 1993, c. 34, s. 76

^b S.C. 1990, c. 21

¹ C.R.C., c. 296; SOR/91-525

^a L.C. 1993, ch. 34, art. 76

^b L.C. 1990, ch. 21

¹ C.R.C., ch. 296; DORS/91-525

(2) The definitions “animal” and “approved tag” in section 172 of the Regulations are replaced by the following:

“animal” means a bison, bovine, ovine or pig. (*animal*)

“approved tag” means a tag, chip or other indicator approved by the Minister under subsection 173(1) and listed on the Agency’s web site as an approved tag. (*étiquette approuvée*)

(3) Section 172 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“approved slap tattoo” means a slap tattoo bearing an identification number issued by the responsible administrator in respect of a site under subsection 174(1.1). (*tatouage au marteau approuvé*)

“pig” means an animal, other than an embryo or a fertilized egg, of the species *domestica* or *scrofa domestica* of the genus *Sus*. (*porc*)

“responsible administrator” means a person listed on the Agency’s web site as an administrator and who administers a national identification program in relation to certain animals of all or part of one or more genera, species or subspecies that are located in one or more provinces. (*administrateur responsable*)

(4) The definition “pig” in subsection 172(1) of the Regulations is replaced by the following:

“pig” means an animal, other than an embryo or a fertilized egg, of the genus *Sus*. (*porc*)

(5) Section 172 of the Regulations is renumbered as subsection 172(1) and is amended by adding the following:

(2) In this Part, other than in subsection 175.1(2), paragraph 186(1)(a) and subsection 186(2), any reference to the carcass of an animal or to a part of the carcass of an animal does not include any part of the carcass that is intended for human consumption.

3. The Regulations are amended by adding the following after section 172:

REGISTRATION OF LINKED SITES

172.1 (1) On application from the operators of two sites where pigs are kept, the responsible administrator shall register the two sites as being linked with each other for the purposes of this Part for a period of six months if

(a) pigs are bred, born or raised for meat or breeding purposes at each site;

(b) the sites and all sites having linked health status with either of them are all located in only one of the following parts of Canada:

(i) the eastern part of Canada that includes Ontario, Quebec, Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island and Newfoundland and Labrador, or

(ii) the western part of Canada that includes Manitoba, British Columbia, Saskatchewan, Alberta, Yukon, Northwest Territories and Nunavut;

(c) pigs are transported between the sites at least three times per month;

(d) the operators of the sites have reported to the responsible administrator information identifying all of the conveyances being used to transport pigs between the sites and all movements of pigs between the sites are made exclusively by those conveyances; and

(e) in the case where the sites were not registered as being linked with each other for the purposes of this Part during the three-month period before the application, the operators of the sites have reported each transport of pigs between the sites to

(2) Les définitions de « animal » et « étiquette approuvée », à l’article 172 du même règlement, sont remplacées par ce qui suit :

« animal » Bison, bovin, ovin ou porc. (*animal*)

« étiquette approuvée » Étiquette, puce ou autre indicateur approuvé par le ministre aux termes du paragraphe 173(1) et figurant sur le site Web de l’Agence. (*approved tag*)

(3) L’article 172 du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« administrateur responsable » Personne nommée sur le site Web de l’Agence qui administre un programme d’identification national visant tout ou partie d’un ou de plusieurs genres, espèces ou sous-espèces d’animaux situés dans une ou plusieurs provinces. (*responsible administrator*)

« porc » Animal, autre qu’un embryon ou un œuf fécondé, de l’espèce *domestica* ou *scrofa domestica* du genre *Sus*. (*pig*)

« tatouage au marteau approuvé » Tatouage au marteau portant un numéro d’identification attribué par l’administrateur responsable à une installation en vertu du paragraphe 174(1.1). (*approved slap tattoo*)

(4) La définition de « porc », au paragraphe 172(1) du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« porc » Animal, autre qu’un embryon ou un œuf fécondé, du genre *Sus*. (*pig*)

(5) L’article 172 du même règlement devient le paragraphe 172(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :

(2) Pour l’application de la présente partie, à l’exception du paragraphe 175.1(2), de l’alinéa 186(1)a) et du paragraphe 186(2), la mention d’une carcasse ou d’une partie de carcasse d’animal ne vise pas la partie de carcasse destinée à la consommation humaine.

3. Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 172, de ce qui suit :

ENREGISTREMENT DES INSTALLATIONS LIÉES

172.1 (1) À la demande des exploitants de deux installations où des porcs sont gardés, l’administrateur responsable enregistre celles-ci comme étant liées, pour l’application de la présente partie, pour une période de six mois, si les conditions suivantes sont réunies :

a) chacune des deux installations est reproducteur, naisseur ou finisseur de porcs;

b) les deux installations ainsi que les installations qui leur sont liées sont situées;

(i) soit dans la partie est du Canada, qui comprend l’Ontario, le Québec, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, l’Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador,

(ii) soit dans la partie ouest du Canada, qui comprend le Manitoba, la Colombie-Britannique, la Saskatchewan, l’Alberta, le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut;

c) il y a au moins trois déplacements de porcs par mois entre elles;

d) tous les déplacements de porcs entre elles se font à l’aide de véhicules déclarés par les exploitants auprès de l’administrateur responsable comme étant les seuls moyens de transport utilisés;

e) dans le cas où leurs installations n’étaient pas enregistrées comme étant liées, les deux exploitants ont déclaré à l’administrateur responsable, pendant la période de trois mois précédant leur demande d’enregistrement, tous les déplacements de porcs entre elles pendant cette période, et leurs déclarations concordent.

the responsible administrator for that three-month period and the reports of each operator are consistent with those of the other.

(2) If by the end of the 10th day of any month in the six-month period for which two sites are registered as being linked the operators of the two sites have not reported to the responsible administrator the total number of pigs that were transported between the sites during the preceding month, the registration in respect of the two sites being linked shall be cancelled at the end of that day for the remainder of the six-month period.

(3) For the purpose of this section, two sites have linked health status with each other if

- (a) the two sites are registered under subsection (1) as being linked with each other or have been registered under that subsection as being linked with each other at any time in the preceding six months; or
- (b) one of the two sites, at any time in the preceding six months, is considered to have had linked health status under this section with another site that, at any time in those six months, is considered to have had linked health status under this section with the other of the two sites.

4. Subsection 174(1) of the Regulations is replaced by the following:

174. (1) At the request of the operator of a site where animals are kept, the responsible administrator may issue approved tags or cause them to be issued for the purpose of identifying animals on that site.

(1.1) At the request of the operator of a site where pigs are kept, the responsible administrator may issue an identification number in respect of that site or cause one to be issued for the purpose of being applied by

- (a) approved slap tattoos to pigs from that site that are destined for immediate slaughter;
- (b) ear tattoos or ear tags to pigs from that site that are exported for feeding purposes; and
- (c) approved slap tattoos or ear tags to pigs from that site that are destined for export and immediate slaughter.

5. The heading before section 175 of the Regulations is replaced by the following:

IDENTIFICATION REQUIREMENTS

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

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

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

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

(3) Every person who owns or has the possession, care or control of a pig to which an approved tag has been applied shall ensure that it bears the approved tag until it is identified in some other manner provided for under these Regulations.

(2) Si, à la fin du dixième jour de tout mois compris dans la période de six mois pour laquelle les deux installations sont enregistrées comme étant liées, les exploitants de ces installations n'ont pas déclaré à l'administrateur responsable le nombre total de porcs qui ont été déplacés entre celles-ci au cours du mois précédent, l'enregistrement est dès lors annulé pour le reste de la période.

(3) Pour l'application du présent article, deux installations sont considérées comme ayant des statuts sanitaires liés si, selon le cas :

- a) elles sont enregistrées comme étant liées en application du paragraphe (1) ou l'ont été à tout moment durant les six derniers mois;
- b) le statut sanitaire de l'une des deux installations a été considéré comme étant lié, en vertu du présent article, à celui d'une autre installation à tout moment durant les six derniers mois.

4. Le paragraphe 174(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

174. (1) À la demande de l'exploitant d'une installation où des animaux sont gardés, l'administrateur responsable peut délivrer ou faire délivrer des étiquettes approuvées pour l'identification des animaux qui s'y trouvent.

(1.1) À la demande de l'exploitant d'une installation où des porcs sont gardés, l'administrateur responsable peut attribuer ou faire attribuer à cette installation un numéro d'identification à appliquer :

- a) par tatouage au marteau approuvé, aux porcs destinés à l'abattage immédiat;
- b) par tatouage ou par bague apposée à l'oreille, aux porcs destinés à l'exportation en vue de l'engraissement;
- c) par tatouage au marteau approuvé ou par bague apposée à l'oreille, aux porcs destinés à l'exportation pour abattage immédiat.

5. L'intertitre précédant l'article 175 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

EXIGENCES EN MATIÈRE D'IDENTIFICATION

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

175. (1) Sauf disposition contraire de la présente partie, quiconque est propriétaire d'un bison, d'un bovin ou d'un ovin ou d'une carcasse de bison, de bovin ou d'ovin, ou en a la possession, la garde ou la charge des soins veille à ce qu'il soit identifié à l'aide d'une étiquette approuvée apposée avant qu'il ne quitte sa ferme d'origine.

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

(2) Sauf disposition contraire de la présente partie, quiconque est propriétaire d'un bison, d'un bovin ou d'un ovin ou d'une carcasse de bison, de bovin ou d'ovin, ou en a la possession, la garde ou la charge des soins veille à ce qu'il porte en tout temps l'étiquette approuvée visée au paragraphe (1) après avoir quitté sa ferme d'origine.

(3) Quiconque est propriétaire d'un porc sur lequel une étiquette approuvée a été apposée, ou en a la possession, la garde ou la charge des soins, veille à ce qu'il porte celle-ci jusqu'à ce qu'il soit identifié de toute autre façon prévue par le présent règlement.

(4) Every person who applies or causes the application of an approved slap tattoo, ear tag or ear tattoo to a pig shall ensure that the identification number on the approved slap tattoo, ear tag or ear tattoo is the one that was issued under subsection 174(1.1) in respect of the site at which the pig is being kept at the time of identification.

7. The Regulations are amended by adding the following after section 175:

175.01 (1) Except as otherwise provided in this section, every person who owns or has the possession, care or control of a pig at any site shall ensure that it is identified by an approved tag that is applied to it before it is removed from the site.

(2) Subsection (1) does not apply when two or more pigs, other than pigs that have been used for breeding purposes, are transported from one site on a farm to another non-contiguous site on that farm or to a site on another farm if

(a) the operator of the departure site ensures that the pigs being transported are accompanied with the following information in a form that can be immediately read by an inspector:

- (i) the location of the departure site and the location of the destination site,
- (ii) the date and time that the conveyance carrying the pigs left the departure site,
- (iii) the number of pigs loaded onto the conveyance,
- (iv) the identification number on any approved tag applied to the pigs, and
- (v) the licence plate number or, if there is no licence plate, other identification of the conveyance; and

(b) the operator of the departure site reports that information to the responsible administrator within 48 hours after the departure of the pigs; and

(c) the operator of the destination site, within 48 hours after the pigs' reception, reports the following information to the responsible administrator:

- (i) the location of the departure site and the location of the destination site,
- (ii) the date and time that the conveyance carrying the pigs arrived at the destination site,
- (iii) the number of pigs and pig carcasses that arrived at the destination site,
- (iv) the identification number on any approved tag applied to the pigs, and
- (v) the licence plate number or, if there is no licence plate, other identification of the conveyance.

(3) The reporting requirements set out in paragraphs (2)(b) and (c) do not apply if at the time of the transportation the departure site and the destination site are registered as being linked with each other under section 172.1.

(4) If a pig is transported directly from any site to any other site that is an abattoir or that is used exclusively for the purpose of collecting pigs before they are transported to an abattoir, every person who owns or has the possession, care or control of the pig at the departure site shall ensure that it is identified by an approved tag or an approved slap tattoo before it is moved from that site.

(5) The operator of a site that is used for the purpose of collecting pigs before transport shall apply an approved tag to any pig that remains at the collection site for longer than 96 hours or that is sent anywhere other than to an abattoir.

(4) Quiconque applique ou fait appliquer à un porc un tatouage au marteau approuvé ou une bague ou un tatouage apposé à l'oreille veille à ce que le numéro d'identification y figurant soit bien celui qui a été attribué à l'installation où se trouve le porc lors de l'identification, conformément au paragraphe 174(1.1).

7. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 175, de ce qui suit :

175.01 (1) Sauf disposition contraire du présent article, quiconque est propriétaire d'un porc ou en a la possession, la garde ou la charge des soins veille à ce qu'il soit identifié à l'aide d'une étiquette approuvée apposée avant qu'il ne quitte l'installation.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas quand deux porcs ou plus, à l'exception des porcs utilisés pour la reproduction, sont transportés d'une installation à une autre non adjacente dans une même ferme ou à une installation située dans une autre ferme si, à la fois :

a) l'exploitant de l'installation d'expédition s'assure que les porcs transportés sont accompagnés d'un document pouvant être lu immédiatement par un inspecteur et contenant les renseignements suivants :

- (i) l'emplacement de l'installation d'expédition et celui de l'installation de réception,
- (ii) la date et l'heure où le véhicule transportant les porcs a quitté l'installation d'expédition,
- (iii) le nombre de porcs chargés dans le véhicule,
- (iv) le numéro d'identification figurant sur chaque étiquette approuvée apposée sur les porcs,
- (v) le numéro d'immatriculation du véhicule ou, à défaut, toute autre forme d'identification de celui-ci;

b) il communique ces renseignements à l'administrateur responsable dans les 48 heures suivant l'expédition des porcs;

c) l'exploitant de l'installation de réception communique à l'administrateur responsable, dans les 48 heures suivant la réception des porcs, les renseignements suivants :

- (i) l'emplacement de l'installation d'expédition et celui de l'installation de réception,
- (ii) la date et l'heure où le véhicule transportant les porcs est arrivé à l'installation de réception,
- (iii) le nombre de porcs et de carcasses de porcs arrivés à l'installation de réception,
- (iv) le numéro d'identification figurant sur chaque étiquette approuvée apposée sur les porcs,
- (v) le numéro d'immatriculation du véhicule ou, à défaut, toute autre forme d'identification de celui-ci.

(3) Les alinéas (2)b) et c) ne s'appliquent pas si, au moment du transport, l'installation d'expédition et l'installation de réception étaient enregistrées comme étant liées conformément à l'article 172.1

(4) Si un porc est transporté directement d'une installation à un abattoir ou à un parc de rassemblement voué exclusivement à la garde des porcs avant leur transport à un abattoir, quiconque est propriétaire du porc ou en a la possession, la garde ou la charge des soins à l'installation d'expédition veille à ce qu'il soit identifié à l'aide d'une étiquette approuvée ou d'un tatouage au marteau approuvé avant qu'il ne quitte cette installation.

(5) L'exploitant d'un parc de rassemblement utilisé pour garder les porcs appose une étiquette approuvée sur ceux qui sont gardés pendant plus de 96 heures ou sur ceux qui sont transportés ailleurs qu'à un abattoir.

(6) Every person who exports a pig shall ensure that it has applied to it

- (a) if it is being exported for immediate slaughter, an approved slap tattoo, approved tag or ear tag;
- (b) if it is being exported for feeding purposes, an ear tag or ear tattoo bearing the identification number issued by the responsible administrator under paragraph 174(1.1)(b); and
- (c) in any other case, an approved tag as required under subsection (1).

(7) Every person who owns or has the possession, care or control of a pig carcass or part of a pig carcass that is transported from any site to any other site shall ensure that the carcass or the part is accompanied with the following information in a form that can be immediately read by an inspector:

- (a) the location of the departure site and the location of the destination site;
- (b) the date and time that the conveyance carrying the carcass or the part left the departure site; and
- (c) the licence plate number or, if there is no licence plate, other identification of the conveyance.

8. The heading before section 175.1 of the Regulations is replaced by the following:

RECORD-KEEPING AND INFORMATION
REPORTING REQUIREMENTS

9. (1) The portion of subsection 175.1(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

175.1 (1) Subject to subsection (2), the operator of a farm of origin or of another place who removes or causes the removal of an ovine when it is 18 months of age or older from the farm of origin or from the other place shall keep a record of

(2) The portion of subsection 175.1(3) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(3) The operator of a farm of origin or of another place who receives or causes the reception of an ovine for breeding purposes shall keep a record of

(3) Paragraph 175.1(3)(c) of the Regulations is replaced by the following:

- (c) the name and address of the owner or person who had the possession, care or control of the ovine at the place from which it was removed.

10. The Regulations are amended by adding the following after section 175.1:

175.2 (1) Every person who operates a site where an approved tag is applied to a pig shall report the following information to the responsible administrator:

- (a) the identification number on the approved tag; and
- (b) the location of the site at which the approved tag was applied to the pig.

(2) The information referred to in subsection (1) shall be reported within 48 hours after the pig is transported from the site at which it is kept to another site.

(3) If a pig that is required under subsection 175.01(1) to be identified by an approved tag is transported from one site to another, the operator of the departure site, within 48 hours after the

(6) Quiconque exporte un porc veillé, avant l'exportation, à ce qu'il soit identifié par :

- a) un tatouage au marteau approuvé, une étiquette approuvée ou une bague apposée à l'oreille s'il est exporté pour abattage immédiat;
- b) une bague ou un tatouage apposé à l'oreille, portant le numéro d'identification visé à l'alinéa 174(1.1)b), s'il est exporté en vue de l'engraissement;
- c) dans tout autre cas, une étiquette approuvée visée au paragraphe (1).

(7) Quiconque est propriétaire de carcasses – ou parties de carcasse – de porcs qui sont transportées d'une installation vers une autre ou en a la possession, la garde ou la charge des soins, veillé à ce qu'elles soient accompagnées d'un document pouvant être lu immédiatement par un inspecteur et contenant les renseignements suivants :

- a) l'emplacement de l'installation d'expédition et de l'installation de réception;
- b) la date et l'heure où le véhicule transportant les carcasses — ou parties de carcasse — a quitté l'installation d'expédition;
- c) le numéro d'immatriculation du véhicule ou, à défaut, toute autre forme d'identification de celui-ci.

8. L'intertitre précédant l'article 175.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

EXIGENCES EN MATIÈRE DE REGISTRE ET DE
COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS

9. (1) Le passage du paragraphe 175.1(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

175.1 (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'exploitant d'une ferme d'origine ou d'un autre lieu qui en retire ou en fait retirer un ovin âgé d'au moins 18 mois tient un registre contenant les renseignements suivants :

(2) Le passage du paragraphe 175.1(3) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(3) L'exploitant d'une ferme d'origine ou d'un autre lieu qui y reçoit ou y fait livrer un ovin destiné à la reproduction tient un registre contenant les renseignements suivants :

(3) L'alinéa 175.1(3)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- c) le nom et l'adresse du propriétaire ou de la personne qui avait la possession, la garde ou la charge des soins de l'ovin dans le lieu d'où il a été retiré.

10. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 175.1, de ce qui suit :

175.2 (1) L'exploitant de toute installation où l'on appose une étiquette approuvée sur un porc communique à l'administrateur responsable les renseignements suivants :

- a) le numéro d'identification figurant sur l'étiquette approuvée;
- b) l'emplacement de l'installation où l'étiquette approuvée a été apposée.

(2) Les renseignements visés au paragraphe (1) sont communiqués dans les 48 heures suivant le transport du porc de l'installation où il est gardé vers une autre installation.

(3) Si un porc qui doit être identifié par une étiquette approuvée en application du paragraphe 175.01(1) est transporté d'une installation à une autre, l'exploitant de l'installation d'expédition et

pig's departure, and the operator of the destination site, within 48 hours after the pig's reception, shall report the following information to the responsible administrator:

- (a) the location of the departure site and the location of the destination site;
- (b) in the case of the operator of the departure site, the date and time that the conveyance carrying the pig left the departure site and, in the case of the operator of the destination site, the date and time that the conveyance arrived at the destination site;
- (c) the identification number on the approved tag; and
- (d) the licence plate number or, if there is no licence plate, other identification of the conveyance.

(4) If pigs are transported directly from a site to an abattoir, the operator of the departure site, within 48 hours after the departure of the pigs, and the operator of the abattoir, within 48 hours after the reception of the pigs, shall report the following information to the responsible administrator:

- (a) the location of the departure site and the location of the abattoir;
- (b) in the case of the operator of the departure site, the date and time that the conveyance carrying the pigs left the departure site and, in the case of the operator of the abattoir, the date and time that the conveyance arrived at the abattoir;
- (c) in the case of the operator of the departure site, the number of pigs loaded onto the conveyance and, in the case of the operator of the abattoir, the number of pigs and pig carcasses that arrived at the abattoir;
- (d) the identification numbers on the approved tags or the approved slap tattoos applied to the pigs; and
- (e) the licence plate number or, if there is no licence plate, other identification of the conveyance.

(5) If pigs are transported directly from any site to any other site that is used exclusively for the purpose of collecting pigs before they are transported to an abattoir, the operator of the departure site, within 48 hours after the departure of the pigs, and the operator of the destination site, within 48 hours after the reception of the pigs, shall report the following information to the responsible administrator:

- (a) the location of the departure site and the location of the destination site;
- (b) in the case of the operator of the departure site, the date and time that the conveyance carrying the pigs left the departure site and, in the case of the operator of the destination site, the date and time that the conveyance arrived at the destination site;
- (c) in the case of the operator of the departure site, the number of pigs loaded onto the conveyance and, in the case of the operator of the destination site, the number of pigs and pig carcasses that arrived at the destination site;
- (d) the identification numbers on the approved tags or the approved slap tattoos applied to the pigs; and
- (e) the licence plate number or, if there is no licence plate, other identification of the conveyance.

(6) The operator of the departure site referred to in subsection (5) shall provide the identification numbers on the approved slap tattoos to the operator of the destination site referred to in that subsection at the latest by the time the pigs arrive at the destination site.

(7) If pigs are transported directly to an abattoir from a site that is used exclusively for the purpose of collecting pigs before they are transported to an abattoir, the operator of the departure site,

celui de l'installation de réception communiquent à l'administrateur responsable, dans les 48 heures suivant l'expédition et la réception, respectivement, les renseignements suivants :

- a) l'emplacement de l'installation d'expédition et celui de l'installation de réception;
- b) s'agissant de l'exploitant de l'installation d'expédition, la date et l'heure où le véhicule de chargement a quitté l'installation d'expédition et, s'agissant de l'exploitant de l'installation de réception, celles où ce véhicule est arrivé à l'installation de réception;
- c) le numéro d'identification figurant sur l'étiquette approuvée;
- d) le numéro d'immatriculation du véhicule ou, à défaut, toute autre forme d'identification de celui-ci.

(4) Si les porcs sont transportés directement d'une installation à un abattoir, l'exploitant de l'installation d'expédition et celui de l'abattoir communiquent à l'administrateur responsable, dans les 48 heures suivant l'expédition et la réception, respectivement, les renseignements suivants :

- a) l'emplacement de l'installation d'expédition et celui de l'abattoir;
- b) s'agissant de l'exploitant de l'installation d'expédition, la date et l'heure où le véhicule de chargement a quitté cette installation et, s'agissant de l'exploitant de l'abattoir, celles où ce véhicule est arrivé à l'abattoir;
- c) s'agissant de l'exploitant de l'installation d'expédition, le nombre de porcs chargés dans le véhicule et, s'agissant de l'exploitant de l'abattoir, le nombre de porcs et de carcasses de porcs arrivés à l'abattoir;
- d) le numéro d'identification figurant sur chaque étiquette approuvée ou sur chaque tatouage au marteau approuvé apposé sur les porcs;
- e) le numéro d'immatriculation du véhicule ou, à défaut, toute autre forme d'identification de celui-ci.

(5) Si les porcs sont transportés directement d'une installation à un parc de rassemblement voué exclusivement à la garde des porcs avant leur transport à un abattoir, l'exploitant de l'installation d'expédition et celui de l'installation de réception communiquent à l'administrateur responsable, dans les 48 heures suivant l'expédition et la réception, respectivement, les renseignements suivants :

- a) l'emplacement de l'installation d'expédition et celui de l'installation de réception;
- b) s'agissant de l'exploitant de l'installation d'expédition, la date et l'heure où le véhicule de chargement a quitté l'installation d'expédition et, s'agissant de l'exploitant de l'installation de réception, celles où ce véhicule est arrivé à l'installation de réception;
- c) s'agissant de l'exploitant de l'installation d'expédition, le nombre de porcs chargés dans le véhicule et, s'agissant de l'exploitant de l'installation de réception, le nombre de porcs et de carcasses de porcs arrivés à l'installation de réception;
- d) le numéro d'identification figurant sur chaque étiquette approuvée ou tatouage au marteau approuvé apposé sur les porcs;
- e) le numéro d'immatriculation du véhicule ou, à défaut, toute autre forme d'identification de celui-ci.

(6) L'exploitant de l'installation d'expédition visée au paragraphe (5) communique les numéros d'identification des tatouages au marteau approuvés à l'exploitant de l'installation de réception visée au même paragraphe, au plus tard à l'arrivée des porcs à destination.

(7) Si les porcs sont transportés directement à un abattoir à partir d'un parc de rassemblement voué exclusivement à la garde des porcs avant leur transport à un abattoir, l'exploitant du parc de

within 48 hours after the departure of the pigs, and the operator of the abattoir, within 48 hours after the reception of the pigs, shall report the following information to the responsible administrator:

- (a) the location of the departure site and the location of the abattoir;
- (b) in the case of the operator of the departure site, the date and time that the conveyance carrying the pigs left the departure site and, in the case of the operator of the abattoir, the date and time that the conveyance arrived at the abattoir;
- (c) in the case of the operator of the departure site, the number of pigs loaded onto the conveyance and, in the case of the operator of the abattoir, the number of pigs and pig carcasses that arrived at the abattoir;
- (d) in the case of the operator of the abattoir, the identification numbers on the approved tags or the approved slap tattoos applied to the pigs; and
- (e) the licence plate number or, if there is no licence plate, other identification of the conveyance.

(8) If a pig carcass or part of a pig carcass is transported from any site to any other site, the operator of the departure site, within 48 hours after the departure of the carcass or the part, and the operator of the destination site, within 48 hours after the reception of the carcass or the part, shall report the following information to the responsible administrator:

- (a) the location of the departure site and either the name of the operator of the destination site or the location of the destination site;
- (b) in the case of the operator of the departure site, the date that the conveyance carrying the carcass or the part left the departure site and, in the case of the operator of the destination site, the date that the conveyance arrived at the destination site; and
- (c) in the case of the operator of the destination site, the licence plate number or, if there is no licence plate, other identification of the conveyance.

(9) Every person who exports a pig shall within 48 hours after the exportation report to the responsible administrator the identification number that was on the tag, approved tag, tattoo or approved slap tattoo that was applied to the pig under subsection 175.01(6).

175.3 Every person who is required under this Part to report information in respect of a pig, pig carcass or part of a pig carcass shall maintain a record of that information for five years.

175.4 If pigs are transported as described in subsection 175.01(2) between two sites that are registered as being linked with each other, the operator of the departure site and the operator of the destination site shall maintain a record of the following information for five years after the departure of the pigs:

- (a) the location of the departure site and the location of the destination site;
- (b) in the case of the operator of the departure site, the date and time that the conveyance carrying the pigs left the departure site and, in the case of the operator of the destination site, the date and time that the conveyance arrived at the destination site;
- (c) in the case of the operator of the departure site, the number of pigs loaded onto the conveyance and, in the case of the operator of the destination site, the number of pigs and pig carcasses that arrived at the destination site;
- (d) the identification numbers on the approved tags applied to the pigs; and
- (e) the licence plate number or, if there is no licence plate, other identification of the conveyance.

rassemblement et celui de l'abattoir communiquent à l'administrateur responsable, dans les 48 heures suivant l'expédition et la réception, respectivement, les renseignements suivants :

- a) l'emplacement de l'installation d'expédition et celui de l'abattoir;
- b) s'agissant de l'exploitant de l'installation d'expédition, la date et l'heure où le véhicule de chargement a quitté l'installation d'expédition et, s'agissant de l'exploitant de l'abattoir, celles où ce véhicule est arrivé à l'abattoir;
- c) s'agissant de l'exploitant de l'installation d'expédition, le nombre de porcs chargés dans le véhicule et, s'agissant de l'exploitant de l'abattoir, le nombre de porcs et de carcasses de porcs arrivés à l'abattoir;
- d) s'agissant de l'exploitant de l'abattoir, le numéro d'identification figurant sur chaque étiquette approuvée ou sur chaque tatouage au marteau approuvé;
- e) le numéro d'immatriculation du véhicule ou, à défaut, toute autre forme d'identification de celui-ci.

(8) Si une carcasse ou partie de carcasse de porc est transportée d'une installation à une autre, l'exploitant de l'installation d'expédition et celui de l'installation de réception communiquent à l'administrateur responsable, dans les 48 heures suivant l'expédition et la réception, respectivement, les renseignements suivants :

- a) l'emplacement de l'installation d'expédition et, soit le nom de l'exploitant de l'installation de réception, soit l'emplacement de celle-ci;
- b) s'agissant de l'exploitant de l'installation d'expédition, la date où le véhicule de chargement a quitté l'installation d'expédition et, s'agissant de l'exploitant de l'installation de réception, celle où ce véhicule est arrivé à l'installation de réception;
- c) s'agissant de l'exploitant de l'installation de réception, le numéro d'immatriculation du véhicule ou, à défaut, toute autre forme d'identification de celui-ci.

(9) Quiconque exporte un porc communique à l'administrateur responsable, dans les 48 heures suivant l'exportation, le numéro d'identification figurant sur la bague, l'étiquette approuvée, le tatouage ou le tatouage au marteau approuvé apposé sur le porc conformément au paragraphe 175.01(6).

175.3 Quiconque est tenu, en application de la présente partie, de communiquer à l'administrateur responsable des renseignements relatifs à un porc, à une carcasse de porc ou à une partie de carcasse de porc tient un registre de ces renseignements pendant une période de cinq ans.

175.4 Dans le cas du transport de porcs visés au paragraphe 175.01(2) entre deux installations qui sont enregistrées comme étant liées, l'exploitant de l'installation d'expédition et l'exploitant de l'installation de réception doivent tenir, pour une période de cinq ans après le départ des porcs, un registre contenant les renseignements suivants :

- a) l'emplacement de l'installation d'expédition et celui de l'installation de réception;
- b) s'agissant de l'exploitant de l'installation d'expédition, la date et l'heure où le véhicule de chargement a quitté l'installation d'expédition et, s'agissant de l'exploitant de l'installation de réception, celles où ce véhicule est arrivé à l'installation de réception;
- c) s'agissant de l'exploitant de l'installation d'expédition, le nombre de porcs chargés dans le véhicule et, s'agissant de l'exploitant de l'installation de réception, le nombre de porcs et de carcasses de porcs arrivés à l'installation de réception;
- d) le numéro d'identification figurant sur chaque étiquette approuvée apposée sur les porcs;
- e) le numéro d'immatriculation du véhicule ou, à défaut, toute autre forme d'identification de celui-ci.

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

176. Subject to section 183, no person shall remove or cause the removal of a bison, bovine or ovine or the carcass of a bison, bovine or ovine from its farm of origin or from any other farm or ranch unless it bears an approved tag that has been applied to it under section 175.

176.1 No person shall remove or cause the removal of a pig from the site at which it is kept unless the pig bears an approved tag or an approved slap tattoo that has been applied to it under section 175.01 or the pig is otherwise identified under that section.

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

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

177.1 (1) Subject to subsection 184(2), no person shall transport, cause the transportation of, receive or cause the reception of a pig unless the pig bears an approved tag or an approved slap tattoo that has been applied to it under section 175.01 or the pig is otherwise identified under that section.

(2) Subsection (1) does not apply to the transportation of pigs referred to in subsection 175.01(2) if the pigs are accompanied with the information referred to in paragraph 175.01(2)(a) in a form that can be immediately read by an inspector.

(3) Subsection (1) does not apply to the reception of pigs that are transported as described in subsection 175.01(2) if

(a) at the time of the transportation, the departure site and the destination site are registered as being linked with each other; or

(b) the operator of the destination site reports the following information to the responsible administrator within 48 hours after the reception of the pigs:

- (i) the location of the departure site and the location of the destination site,
- (ii) the date and time that the conveyance carrying the pigs arrived at the destination site,
- (iii) the number of pigs and pig carcasses that arrived at the destination site,
- (iv) the identification number on any approved tag applied to the pigs, and
- (v) the licence plate number or, if there is no licence plate, other identification of the conveyance.

12. Subsection 178(1) of the Regulations is replaced by the following:

178. (1) Subject to section 183, no person shall apply or cause the application of an approved tag issued under subsection 174(1) to an animal or the carcass of an animal that is not on the farm or ranch in respect of which the approved tag was issued.

(1.1) No person shall apply to a pig an ear tag, ear tattoo or approved slap tattoo that bears an identification number issued by a responsible administrator in respect of a site where pigs are kept unless the pig is on that site.

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

176. Sous réserve de l'article 183, nul ne peut retirer ou faire retirer un bison, un bovin ou un ovin, ou une carcasse de bison, de bovin ou d'ovin de sa ferme d'origine ou d'une ferme ou d'un ranch autre que sa ferme d'origine, à moins que celui-ci ne porte une étiquette approuvée apposée conformément à l'article 175.

176.1 Nul ne peut retirer ou faire retirer un porc de l'installation où il est gardé, à moins que celui-ci ne porte une étiquette approuvée ou un tatouage au marteau approuvé apposé conformément à l'article 175.01 ou ne soit identifié autrement conformément à cet article.

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

(2) Sous réserve de l'article 183 et du paragraphe 184(2), nul ne peut recevoir ou faire livrer un bison, un bovin ou un ovin, ou une carcasse de bison, de bovin ou d'ovin qui ne porte pas d'étiquette approuvée.

177.1 (1) Sous réserve du paragraphe 184(2), nul ne peut transporter, faire transporter, recevoir ou faire livrer un porc, à moins que celui-ci ne porte une étiquette approuvée ou un tatouage au marteau approuvé apposé conformément à l'article 175.01 ou ne soit identifié autrement conformément à cet article.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas au transport de porcs visés au paragraphe 175.01(2) si les porcs sont accompagnés d'un document pouvant être lu immédiatement par un inspecteur et contenant les renseignements prévus à l'alinéa 175.01(2)(a).

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à la réception de porcs qui sont transportés conformément au paragraphe 175.01(2) si, selon le cas :

- a) au moment du transport, l'installation d'expédition et celle de réception sont enregistrées comme étant liées;
- b) l'exploitant de l'installation de réception communique à l'administrateur responsable, dans les 48 heures suivant la réception des porcs, les renseignements suivants :
 - (i) l'emplacement de l'installation d'expédition et celui de l'installation de réception,
 - (ii) la date et l'heure où le véhicule de chargement est arrivé à l'installation de réception,
 - (iii) le nombre de porcs et de carcasses de porcs arrivés à l'installation de réception,
 - (iv) le numéro d'identification figurant sur chaque étiquette approuvée apposée sur les porcs,
 - (v) le numéro d'immatriculation du véhicule ou, à défaut, toute autre forme d'identification de celui-ci.

12. Le paragraphe 178(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

178. (1) Sous réserve de l'article 183, nul ne peut apposer ou faire apposer une étiquette approuvée délivrée aux termes du paragraphe 174(1) sur un animal ou une carcasse d'animal qui ne se trouve pas dans la ferme ou le ranch pour lequel l'étiquette a été délivrée.

(1.1) Nul ne peut apposer sur un porc une bague apposée à l'oreille, un tatouage apposé à l'oreille ou un tatouage au marteau approuvé sur lequel figure un numéro d'identification attribué par un administrateur responsable à une installation où des porcs sont gardés, à moins que le porc ne se trouve dans cette installation.

13. The Regulations are amended by adding the following after section 180:

180.1 No person shall apply, or cause the application of, an approved tag to an animal or the carcass of an animal that is not listed in the definition “animal” in section 172.

14. Section 183 of the Regulations is replaced by the following:

183. (1) A bison or a bovine may be transported from its farm of origin without having an approved tag applied to it to a site for the purpose of having an approved tag applied to it at that site if

- (a) the name and address of the site is on the list that sets out tagging sites approved by the responsible administrator and is published on that administrator’s web site; and
- (b) an approved tag issued to the farm of origin under subsection 174(1) will be supplied, along with the bison or bovine, by the operator of the farm of origin or, through a prior arrangement with the manager of the tagging site, will be issued and applied to the bison or bovine at the tagging site.

(2) The manager of a tagging site shall

- (a) ensure that the bison or bovine is not mixed with any other person’s animals that do not bear approved tags;
- (b) ensure that the approved tag is applied to the bison or bovine immediately after it arrives at the site; and
- (c) keep records, and make them available on request to the responsible administrator, of enough information about the bison or bovines received at the site to enable their origin to be traced, including
 - (i) the names and addresses of the owners or persons having the possession, care or control of the animals before the transportation of the animals to the site,
 - (ii) the dates of the arrival of the animals at the site, and
 - (iii) the identification numbers on the approved tags applied to the animals and the dates of the application of those tags to the animals.

(3) The responsible administrator shall approve a site for inclusion on the list of approved tagging sites, on application from the manager of the site, if the following criteria are met:

- (a) the manager has stated in writing that they understand the requirements of subsection (2); and
- (b) the equipment and facilities at the site are adequate to enable the application of an approved tag to a bison or bovine without endangering its safety or the safety of the personnel at the site.

(4) If the manager of a tagging site does not comply with subsection (2) or the criterion in paragraph (3)(b) is no longer met, the responsible administrator shall remove the name and address of the tagging site from the list of approved tagging sites if

- (a) the responsible administrator has caused to be delivered to the manager of the tagging site a notice that
 - (i) describes the non-compliance, and
 - (ii) specifies the period within which the manager may rectify the non-compliance;
- (b) the person has not rectified the non-compliance within the period specified in the notice; and
- (c) the person has been given an opportunity to be heard in respect of the proposed removal.

13. Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 180, de ce qui suit :

180.1 Nul ne peut apposer ou faire apposer une étiquette approuvée sur un animal ou une carcasse d’animal qui n’est pas visé par la définition de « animal » à l’article 172.

14. L’article 183 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

183. (1) Le bison ou le bovin ne portant pas d’étiquette approuvée peut être transporté de sa ferme d’origine à une installation pour qu’une telle étiquette lui soit apposée, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le nom et l’adresse de l’installation figure sur la liste des installations d’étiquetage autorisées par l’administrateur responsable qui est affichée sur son site Web;
- b) l’exploitant de la ferme d’origine transmettra, avec le bison ou le bovin transporté, une étiquette approuvée délivrée à cette ferme en vertu du paragraphe 174(1), ou prendra au préalable avec le gestionnaire de l’installation d’étiquetage des arrangements pour qu’elle soit délivrée et apposée sur le bison ou le bovin à l’installation.

(2) La personne chargée de la gestion de l’installation d’étiquetage :

- a) veille à ce que le bison ou le bovin ne se mêle pas aux animaux appartenant à une autre personne et ne portant pas d’étiquette approuvée;
- b) veille à ce que l’étiquette approuvée soit apposée sur le bison ou le bovin dès son arrivée à l’installation;
- c) tient un registre, qu’elle fournit à l’administrateur responsable sur demande, contenant suffisamment de renseignements pour que puisse être établie l’origine de tout bison ou bovin reçu à l’installation, notamment :
 - (i) les nom et adresse du propriétaire de l’animal ou de la personne qui en a la possession, la garde ou la charge des soins avant qu’il ne soit transporté à l’installation,
 - (ii) la date où l’animal est arrivé à l’installation,
 - (iii) le numéro d’identification de l’étiquette approuvée apposée sur l’animal ainsi que la date où elle a été apposée.

(3) Sur demande de la personne chargée de la gestion d’une installation, l’administrateur responsable inscrit le nom de cette installation sur la liste des installations d’étiquetage autorisées si, à la fois :

- a) la personne a déclaré par écrit qu’elle comprend les exigences prévues au paragraphe (2);
- b) l’installation est équipée de façon à permettre l’apposition d’une étiquette approuvée sans risque tant pour le bison ou le bovin que pour le personnel de l’installation.

(4) Lorsque la personne chargée de la gestion d’une installation d’étiquetage ne respecte pas les conditions prévues au paragraphe (2) ou à l’alinéa (3)b), l’administrateur responsable retire de la liste les nom et adresse de l’installation visée si, à la fois :

- a) la personne a reçu de l’administrateur responsable un avis de retrait précisant :
 - (i) la contravention qui lui est reprochée,
 - (ii) le délai qui lui est imparti pour corriger la situation;
- b) elle n’a pas corrigé la situation dans le délai précisé dans l’avis;
- c) elle a eu la possibilité de se faire entendre relativement au retrait.

(5) If the responsible administrator removes the name and address of the tagging site from the list, that administrator shall, without delay,

(a) notify the manager of the tagging site that the name and address have been removed from the list; and

(b) cause a notice of the removal to be published in a newspaper of general circulation in the community where the site is located.

(6) If the name and address of a tagging site have been removed from the list, the manager of the site may reapply under subsection (3) to have the site approved as a tagging site.

15. Subsection 184(1) of the Regulations is replaced by the following:

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

16. (1) Subsection 186(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) If an animal bearing an approved tag or an approved tag that has been revoked is slaughtered or otherwise dies on a farm or ranch, the operator of the farm or ranch shall keep a record of the slaughter or death of the animal and the identification number on its tag.

(2) Subsection 186(5) of the Regulations is repealed.

17. Section 187 of the Regulations is replaced by the following:

187. (1) Every person, including a renderer, dead stock operator, post-mortem laboratory official and veterinarian, who disposes of the carcass of a bison, bovine or ovine bearing an approved tag or an approved tag that has been revoked

(a) may remove the tag from the carcass; and

(b) shall report the identification number on the tag to the responsible administrator within 30 days after disposing of the carcass.

(2) Every person, including a renderer, dead stock operator, post-mortem laboratory official and veterinarian, who disposes of the carcass of a bison, bovine or ovine not bearing an approved tag anywhere but on the farm or ranch where the animal died shall

(a) collect enough information about the carcass to enable the origin to be traced, including, if it is known by that person,

(i) the farm or ranch or other place from which the carcass was removed and the date when the carcass was removed from that place, and

(ii) the name and address of the owner or person having the possession, care or control of the carcass when it was removed from that place; and

(b) report that information to the responsible administrator within 30 days after disposing of the carcass.

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

(5) L'administrateur responsable qui retire le nom et l'adresse d'une installation de la liste des installations d'étiquetage autorisées doit, sans délai :

a) en aviser la personne chargée de la gestion de cette installation;

b) faire publier un avis du retrait dans une publication à grand tirage dans la localité où est située l'installation.

(6) Si le nom et l'adresse d'une installation ont été retiré de la liste des installations d'étiquetage autorisées, la personne chargée de la gestion de cette installation peut faire une nouvelle demande d'inscription au titre du paragraphe (3).

15. Le paragraphe 184(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

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

16. (1) Le paragraphe 186(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) L'exploitant d'une ferme ou d'un ranch où un animal portant une étiquette approuvée ou une étiquette approuvée qui a été révoquée meurt par abattage ou autrement doit consigner dans un registre la date de la mort de l'animal et le numéro d'identification figurant sur l'étiquette.

(2) Le paragraphe 186(5) du même règlement est abrogé.

17. L'article 187 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

187. (1) Quiconque, notamment l'exploitant d'une entreprise d'équarrissage ou d'un service de récupération de cadavres d'animaux, le représentant d'un laboratoire d'examen *post mortem* ou un vétérinaire, dispose d'une carcasse de bison, de bovin ou d'ovin portant une étiquette approuvée ou une étiquette approuvée qui a été révoquée :

a) peut lui enlever son étiquette;

b) communique le numéro d'identification figurant sur l'étiquette à l'administrateur responsable au plus tard trente jours après avoir disposé de la carcasse.

(2) Quiconque, notamment l'exploitant d'une entreprise d'équarrissage ou d'un service de récupération de cadavres d'animaux, le représentant d'un laboratoire d'examen *post mortem* et un vétérinaire, dispose d'une carcasse de bison, de bovin ou d'ovin ne portant pas d'étiquette approuvée ailleurs que dans la ferme ou le ranch où l'animal est mort doit :

a) recueillir suffisamment de renseignements sur la carcasse pour que son origine puisse être établie, notamment les renseignements suivants, s'il les connaît :

(i) la ferme ou le ranch ou un autre endroit duquel la carcasse a été enlevée ainsi que la date de l'enlèvement,

(ii) les nom et adresse du propriétaire de la carcasse ou de la personne qui en avait la possession, la garde ou la charge des soins au moment de l'enlèvement;

b) communique ces renseignements à l'administrateur responsable au plus tard trente jours après avoir disposé de la carcasse.

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

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

188. (1) Every person who exports a bison or bovine shall report the identification number on the animal's approved tag to the responsible administrator within 30 days after the exportation.

(2) Every person who exports pigs shall report the following information to the responsible administrator within 48 hours after the exportation:

- (a) the locations of the last sites on which the pigs were kept before they were exported and the number of pigs that were from each of those sites;
- (b) the locations to which the pigs were exported and the number of pigs that were exported to each of those locations;
- (c) the dates on which the pigs were loaded onto the conveyance by which they were exported and the number of pigs that were loaded on each of those dates;
- (d) except in the case of cull breeding pigs that are exported for immediate slaughter from a site that is used exclusively for the purpose of collecting pigs before they are transported to an abattoir, the identification numbers on the ear tags, ear tattoos, approved tags or approved slap tattoos that have been applied to the pigs and that identify the last sites at which they were kept before they were exported and the number of pigs bearing each of those identification numbers; and
- (e) the licence plate number or, if there is no licence plate, other identification of the conveyance.

19. (1) Subsection 189(1) of the Regulations is replaced by the following:

189. (1) Every person who imports an animal shall

- (a) apply or cause the application of an approved tag to the animal either before importation or immediately after the animal reaches its initial destination;
- (b) in the case of a bison, bovine or ovine, report to the responsible administrator
 - (i) the identification number on the animal's approved tag, and
 - (ii) enough information about the animal to allow the origin to be traced; and
- (c) in the case of a pig, report to the responsible administrator
 - (i) the location of the last site at which the pig was kept before it was imported,
 - (ii) the location to which the pig was imported,
 - (iii) the date on which the pig was received,
 - (iv) the identification number on the pig's approved tag, and
 - (v) the licence plate number or, if there is no licence plate, other identification of the conveyance by which the pig was imported.

(2) The portion of subsection 189(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) The reports referred to in paragraphs (1)(b) and (c) shall be made

(3) Subsection 189(2) of the Regulations is amended by striking out "or" at the end of paragraph (b), by adding "or" at the end of paragraph (c) and by adding the following after paragraph (c):

- (d) if a pig is being imported, within 48 hours after importation.

18. L'article 188 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

188. (1) Quiconque exporte un bison ou un bovin communique le numéro d'identification figurant sur l'étiquette approuvée à l'administrateur responsable dans les trente jours suivant l'exportation.

(2) Quiconque exporte des porcs communique à l'administrateur responsable, dans les 48 heures suivant l'exportation, les renseignements suivants :

- a) l'emplacement des dernières installations où les porcs étaient gardés avant d'être exportés ainsi que leur nombre pour chacune de ces installations;
- b) les lieux où les porcs ont été exportés ainsi que leur nombre pour chacun de ces lieux;
- c) les dates de chargement des porcs dans le véhicule qui a servi à leur exportation ainsi que le nombre de porcs chargés à chacune de ces dates;
- d) sauf dans le cas des porcs reproducteurs réformés qui sont exportés pour l'abattage immédiat et qui proviennent d'un parc de rassemblement voué exclusivement à leur garde avant leur transport à un abattoir, les numéros d'identification figurant sur les bagues ou les tatouages apposés sur l'oreille, sur les étiquettes approuvées ou sur les tatouages au marteau approuvés, identifiant la dernière installation où ils ont été gardés avant d'être exportés ainsi que, pour chaque numéro d'identification, le nombre de porcs ayant ce numéro;
- e) le numéro d'immatriculation du véhicule ou, à défaut, toute autre forme d'identification de celui-ci.

19. (1) Le paragraphe 189(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

189. (1) Quiconque importe un animal doit :

- a) apposer ou faire apposer une étiquette approuvée sur l'animal soit avant l'importation, soit dès que celui-ci arrive à sa première destination;
- b) s'il s'agit d'un bison, d'un bovin ou d'un ovin, communiquer à l'administrateur responsable :
 - (i) le numéro d'identification de l'étiquette approuvée,
 - (ii) suffisamment de renseignements pour que l'origine de l'animal puisse être établie;
- c) s'il s'agit d'un porc, communiquer à l'administrateur responsable :
 - (i) l'emplacement de la dernière installation où le porc a été gardé avant d'être importé,
 - (ii) le lieu où le porc a été importé,
 - (iii) la date à laquelle le porc a été reçu,
 - (iv) le numéro d'identification figurant sur l'étiquette approuvée,
 - (v) le numéro d'immatriculation du véhicule qui a servi à l'importation ou, à défaut, toute autre forme d'identification de celui-ci.

(2) Le passage du paragraphe 189(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Les renseignements visés aux alinéas (1)b) et c) doivent être communiqués :

(3) Le paragraphe 189(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa c), de ce qui suit :

- d) dans les 48 heures suivant l'importation, si l'animal importé est un porc.

(4) Subsections 189(3) and (4) of the Regulations are replaced by the following:

(3) Paragraphs (1)(a) and (b) do not apply to a bison, bovine or ovine that is imported for immediate slaughter.

(4) Paragraph (1)(a) does not apply to an animal bearing an official tag of its country of origin if the Minister determines that the tag meets the criteria set out in subsection 173(2) and that the identification number on the tag can be entered and tracked in the responsible administrator's database.

(5) For the purposes of subsection 175(3) and sections 175.01, 175.1, 176 to 177.1, 179 to 181 and 186 to 188, if an imported animal bears an official tag of its country of origin and the Minister determines that the tag meets the criteria set out in subsection 173(2) and that the identification number on the tag can be entered and tracked in the responsible administrator's database, the tag is deemed to be an approved tag that was issued and applied to the animal in accordance with this Part.

20. The Regulations are amended by adding the following after section 189:

INFORMATION OBTAINED BY A RESPONSIBLE ADMINISTRATOR

189.1 A responsible administrator shall maintain a database and other records obtained under this Part.

189.2 (1) If a person who is a responsible administrator obtains information under this Part in relation to an animal or the carcass of an animal and that animal or carcass was previously located in a province in respect of which the person is not the responsible administrator, the person shall provide that information without delay to the responsible administrator in respect of the province in which that animal or carcass was located.

(2) A responsible administrator may allow persons to have access to the information that that administrator obtains under this Part for the purpose of providing services in relation to the database if those persons agree in writing not to disclose the information to any other person.

(3) Every responsible administrator shall allow the Agency to have access to the information that that administrator obtains under this Part.

(4) A responsible administrator shall allow any person to have access to the information that that administrator obtains under this Part if the Agency advises that administrator that the access is provided for in an agreement or memorandum of understanding that the Agency has entered into under subsection 14(1) of the *Canadian Food Inspection Agency Act*.

(5) If a person (in this subsection referred to as the former administrator) ceases to be the responsible administrator for animals of all or part of a genus, species or subspecies that are located in a province and another person (in this subsection referred to as the new administrator) becomes the responsible administrator for animals of that genus, species or subspecies or of that part that are located in that province, the former administrator shall

(a) provide to the new administrator the information that the former administrator has obtained under this Part; and

(b) after receiving from the new administrator an acknowledgement that the transferred information has been entered successfully into the database or other records maintained by the new administrator, permanently delete that information from the database and other records maintained by the former

(4) Les paragraphes 189(3) et (4) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(3) Les alinéas (1)a) et b) ne s'appliquent pas au bison, au bovin ou à l'ovin importé pour abattage immédiat.

(4) L'alinéa (1)a) ne s'applique pas à l'animal qui porte une étiquette officielle de son pays d'origine si le ministre constate que cette étiquette répond aux critères prévus au paragraphe 173(2) et que le numéro d'identification qu'elle porte peut être intégré et retracé dans une base de donnée de l'administrateur responsable.

(5) Pour l'application du paragraphe 175(3) et des articles 175.01, 175.1, 176 à 177.1, 179 à 181 et 186 à 188, si un animal importé porte une étiquette officielle de son pays d'origine et que le ministre constate, d'une part, que cette étiquette répond aux critères prévus au paragraphe 173(2) et d'autre part, que le numéro d'identification qu'elle porte peut être intégré et retracé dans une base de donnée de l'administrateur responsable, l'étiquette officielle est réputée être une étiquette approuvée qui a été délivrée et apposée sur l'animal conformément à la présente partie.

20. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 189, de ce qui suit :

RENSEIGNEMENTS OBTENUS PAR L'ADMINISTRATEUR RESPONSABLE

189.1 L'administrateur responsable doit tenir à jour la base de données ainsi que les registres qui contiennent les renseignements qu'il obtient sous le régime de la présente partie.

189.2 (1) Si l'administrateur responsable obtient des renseignements sous le régime de la présente partie relativement à un animal ou à une carcasse d'animal qui se trouvait antérieurement dans une autre province dont il n'est pas l'administrateur responsable, il fournit ces renseignements sans délai à l'administrateur responsable de l'animal ou de la carcasse dans cette province.

(2) L'administrateur responsable peut donner accès aux renseignements qu'il obtient sous le régime de la présente partie à toute personne qui fournit un soutien relativement à la base de données à condition que cette personne consente par écrit à ne communiquer cette information à personne.

(3) Chaque administrateur responsable donne accès aux renseignements qu'il obtient sous le régime de la présente partie à l'Agence.

(4) Toute personne peut accéder aux renseignements obtenus par l'administrateur responsable sous le régime de la présente partie si l'Agence avise celui-ci que la communication est autorisée aux termes d'un accord ou d'un protocole d'entente qu'elle a conclu en vertu du paragraphe 14(1) de la *Loi sur l'Agence canadienne d'inspection des aliments*.

(5) Lorsqu'une personne cesse d'être l'administrateur responsable de tout ou partie d'un genre, d'une espèce ou d'une sous-espèce d'animaux qui se trouve dans une province, elle doit :

a) remettre à son remplaçant les renseignements qu'elle a obtenus sous le régime de la présente partie;

b) lorsque son remplaçant lui confirme que tous les renseignements ont été transférés dans la base de données et dans les registres que ce dernier administre, supprimer définitivement les renseignements de la base de données et détruire les registres dont il était responsable, sauf s'il a reçu de toute personne à laquelle ces renseignements se rapportent le consentement exprès, libre et éclairé de les conserver.

administrator except if the former administrator has the express, free and informed consent of any person to whom the information relates to retain that information.

COMING INTO FORCE

21. (1) These Regulations, except subsection 2(4), come into force on the day on which they are registered.

(2) Subsection 2(4) comes into force 12 months after the day on which these Regulations are registered.

[28-1-o]

ENTRÉE EN VIGUEUR

21. (1) Le présent règlement, à l'exception du paragraphe 2(4), entre en vigueur à la date de son enregistrement.

(2) Le paragraphe 2(4) entre en vigueur douze mois après l'enregistrement du présent règlement.

[28-1-o]

Approved External Complaints Bodies (Banks and Authorized Foreign Banks) Regulations

Statutory authority

Bank Act

Sponsoring department

Department of Finance

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

The Constitution confers on Parliament exclusive jurisdiction in relation to banking and the incorporation of banks. In this regard, the *Bank Act* constitutes the complete and exclusive regulatory framework applicable to banking products and services offered by banks. Parliament's intent that all banking activities throughout Canada be governed exclusively by the same federal standards is being clarified with the introduction of a preamble to the *Bank Act*, recently tabled in Bill C-38, the *Jobs, Growth and Long-term Prosperity Act*.

Access to an effective and efficient complaint handling system, competition, disclosure, limits on practices not beneficial to consumers, and the consumer's right to exercise informed choice are key pillars of a financial services consumer protection framework.

A vibrant financial services industry is founded on vigorous domestic competition that delivers the best services to consumers and that best suits their individual needs. Disclosure ensures that consumers have the relevant information to make informed decisions. Financial education ensures that Canadians have the knowledge and the tools to act on the information presented. Limits on certain business practices that are not beneficial to consumers complement the consumer protection framework.

An effective and efficient complaint handling system that resolves customer complaints builds consumer confidence in financial institutions and contributes to the strength of the Canadian banking system.

For customers of banks, there is an integrated dispute resolution system in place:

- The first responsibility for addressing a customer's complaint is with the bank, and banks are required to have dedicated procedures and personnel in place to do so. The vast majority of customer complaints are resolved directly between the bank and the customer.

Règlement sur les organismes externes de traitement des plaintes approuvés (banques et banques étrangères autorisées)

Fondement législatif

Loi sur les banques

Ministère responsable

Ministère des Finances

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

La Constitution prévoit que le Parlement a la compétence exclusive pour régir le secteur bancaire et la création de banques. À ce propos, la *Loi sur les banques* établit le seul cadre de réglementation applicable aux produits et services bancaires offerts par les banques. L'intention du Parlement de faire en sorte que toutes les activités bancaires au Canada soient régies exclusivement par les mêmes normes fédérales est en voie d'être précisée avec l'ajout d'un préambule à la *Loi sur les banques*, conformément à ce qui a été présenté dans le projet de loi C-38, la *Loi sur l'emploi, la croissance et la prospérité durable*.

L'accès à un régime efficace et efficient de traitement des plaintes, la concurrence, la divulgation, la limitation des pratiques qui ne servent pas les intérêts des consommateurs et le droit du consommateur de faire des choix éclairés sont d'importants rouages d'un cadre de protection des consommateurs de services financiers.

Un secteur des services financiers dynamique repose sur une concurrence nationale vigoureuse qui permet d'offrir aux consommateurs les meilleurs services en fonction de leurs besoins individuels. La divulgation fait en sorte que les consommateurs disposent de l'information pertinente pour prendre des décisions éclairées. L'éducation financière fait en sorte que les Canadiennes et les Canadiens possèdent les connaissances et les outils qui leur permettront de prendre des mesures à la lumière des renseignements qui leur sont communiqués. Les limites à l'égard de certaines pratiques commerciales qui ne servent pas les intérêts des consommateurs complètent le cadre de protection des consommateurs.

Un régime efficace et efficient de traitement des plaintes qui résout les réclamations des consommateurs renforce la confiance de ces derniers dans les institutions financières et contribue au dynamisme du système bancaire canadien.

Les clients des banques disposent d'un régime intégré de règlement des différends :

- Il appartient d'abord aux banques de donner suite aux réclamations de leurs clients, et ces institutions doivent se doter des procédures et du personnel nécessaires à cette fin. La grande majorité des réclamations des clients se règlent directement entre ces derniers et la banque.

- All banks are also required to be members of an external complaints body. If a customer is not satisfied with the bank's response, the customer may make a complaint to the external complaints body of which the bank is a member; typically, only limited numbers of complaints are made.

An external complaints body provides a service involving an impartial review of a customer's complaint, and it is not a regulator, nor an advocate. For customers, an effective and efficient external complaints body can provide a timelier and no-cost alternative to the court system. However, customers and banks continue to have the right to bring their dispute to the court system.

There had been one external complaints body for the banking sector for many years. With the advent of a second external complaints body for the banking sector, stakeholders were concerned that, in a multiple-provider market, there is a need for criteria to be met by all external complaints bodies for the banking sector.

In Budget 2010, the Government recognized the need to formalize, through legislation, the requirement for banks to be a member of an approved external complaints body. The *Sustaining Canada's Economic Recovery Act* received Royal Assent in December 2010, and it amended the *Bank Act* to establish the requirement that banks belong to an external complaints body incorporated either under Part II of the *Canada Corporations Act* or under the *Canada Business Corporations Act* and that is approved by the Minister of Finance. The purpose of external complaints bodies is to deal with complaints made by customers of banks. The amendments also provided authority to set out, in regulations, clear criteria to govern the approval of an external complaints body.

Description and rationale

The proposed *Approved External Complaints Bodies (Banks and Authorized Foreign Banks) Regulations* (the proposed Regulations) establish the criteria for ministerial approval, the criteria for maintaining approval and the obligations of banks in respect of external complaints bodies.

The proposed Regulations specify that, to be an approved external complaints body, the applicant must be operated in a manner that is consistent with the standards of good character and integrity and must have policies and procedures, as well as terms of reference that would enable it to meet the requirements for maintaining approval.

With respect to maintaining approval, the proposed Regulations would require that an approved external complaints body be accessible, accountable, impartial, and independent. Furthermore, it would need to discharge its functions and perform its activities in a transparent, cooperative, effective and timely manner.

For instance, the proposed Regulations require that every person who acts on the external complaints body's behalf and is dealing with a complaint be impartial and independent at all times.

As well, the proposed Regulations would improve upon the timeliness of complaint resolution. The proposed Regulations would require an external complaints body to resolve complaints within 120 days, compared to the current industry standard of 180 days. Although it is expected that most complaints should be

- Toutes les banques doivent également être membres d'un organisme externe de traitement des plaintes. S'il est insatisfait de la réponse de la banque à sa réclamation, le client peut s'adresser à l'organisme externe de traitement des plaintes dont la banque est membre. Le nombre de réclamations à ce niveau est habituellement limité.

Un organisme externe de traitement des plaintes assure l'examen impartial de la réclamation du consommateur; il n'est ni un organisme de réglementation, ni un intervenant. Du point de vue des clients, un organisme efficient et efficace de traitement des plaintes peut constituer une solution de rechange plus pertinente et gratuite aux tribunaux. Cependant, les clients et les banques conservent le droit de soumettre leur différend à un tribunal.

Le secteur bancaire a disposé pendant des années d'un organisme externe de traitement des plaintes. Avec la création d'un deuxième organisme externe de traitement des plaintes pour le secteur bancaire, les intervenants estiment que, dans un marché à fournisseurs multiples, tous les organismes externes de traitement des plaintes du secteur bancaire doivent répondre à certains critères.

Dans le budget de 2010, le gouvernement a reconnu la nécessité d'officialiser, au moyen d'une loi, l'exigence pour les banques d'adhérer à un organisme externe reconnu de traitement des plaintes. La *Loi de soutien de la reprise économique au Canada*, qui a reçu la sanction royale en décembre 2010, modifie la *Loi sur les banques* de manière à rendre obligatoire l'adhésion à un organisme externe de traitement des plaintes constitué en personne morale sous le régime de la partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes* ou de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et qui est approuvé par le ministre des Finances. Les organismes externes de traitement des plaintes ont pour mission de traiter les réclamations formulées par les clients des banques. Les modifications autorisent aussi l'établissement, par voie de règlement, de critères clairs de gouvernance des organismes externes reconnus de traitement des plaintes.

Description et justification

Le projet de *Règlement sur les organismes externes de traitement des plaintes approuvés (banques et banques étrangères autorisées)* [le « projet de règlement »] établit les critères entourant l'approbation du ministre, les critères de maintien de cette approbation, ainsi que les obligations des banques à l'égard des organismes externes de traitement des plaintes.

Le projet de règlement précise que, pour être un organisme externe de traitement des plaintes approuvé, le demandeur doit avoir la réputation d'exercer ses activités selon des normes élevées de moralité et d'intégrité, et il doit disposer de politiques et de procédures ainsi que d'un mandat lui permettant de répondre aux exigences de maintien de l'approbation.

En ce qui touche le maintien de l'approbation, le projet de règlement exigerait qu'un organisme externe de traitement des plaintes approuvé soit accessible, responsable, impartial et indépendant. Il serait également tenu d'exercer ses fonctions et ses activités de manière transparente, efficace, opportune et axée sur la collaboration.

Par exemple, le projet de règlement exige que toute personne agissant pour le compte d'un organisme externe de traitement des plaintes soit à tout moment impartiale et indépendante lorsqu'elle traite une réclamation.

De plus, le projet de règlement accélérerait le règlement des réclamations en exigeant qu'un organisme externe de traitement des plaintes dispose de ces dernières dans un délai de 120 jours comparativement à la norme de 180 jours en vigueur dans l'industrie. Même si l'on s'attend à ce que la plupart des réclamations soient

resolved much more quickly, it is possible that a handful of complaints may occasionally extend beyond the 120-day time limit, but this should be exceptional, and overall performance would be monitored by the Financial Consumer Agency of Canada (FCAC).

Transparency would be accomplished by requiring, in the proposed Regulations, external complaints bodies to make publicly available its constitution, governance, membership, terms of reference and sources of funding. In addition, each approved external complaints body would submit to a third-party evaluation every five years with the results publicly available.

Furthermore, an approved external complaints body would need to be accessible by accepting any bank or authorized foreign bank for membership, by making its services available in both official languages across Canada, and by offering those services free of charge to those making complaints.

The proposed Regulations would require cooperation by establishing that external complaints bodies transfer all information, without delay, if a member bank changes to another external complaints body. The new external complaints body must notify the parties to an active complaint that it is the new external complaints body once a file is transferred.

The criteria for approval and maintenance of an approval build upon accepted industry norms. They would improve the current standard of practice by setting high expectations to be met by a company choosing to apply for approval as an external complaints handling body for the banking sector, as well as for the maintenance of any approval.

The proposed Regulations would also formalize existing expectations of banks and authorized foreign banks in that they would need to notify customers of the name and contact information of their external complaints body, cooperate with their external complaints body, as well as notify the FCAC of any changes in these arrangements.

The proposed Regulations may impose minor incremental costs on external complaints bodies as many of the administrative requirements are already being completed by the existing players, on their own accord. There will be no incremental costs for banks, as the proposed Regulations formalize existing expectations and consumers will retain access to external complaints bodies at no charge.

Consultation

Interested stakeholders representing federal financial institutions, consumer groups and ombudservices have offered their views following the Budget 2010 announcement. These views have been taken into consideration in the development of the proposed Regulations.

The Ombudsman for Banking Services and Investments (OBSI) has expressed disagreement with the Government's decision to not make OBSI the mandatory sole provider for all banks. However, stakeholders do agree that, in a multiple-provider model, there is a need for approval criteria.

Implementation, enforcement and service standards

To be transparent with stakeholders on how the approval process will work, approval guidelines (the guidelines) would be developed by the FCAC in consultation with stakeholders to supplement the proposed Regulations. The guidelines would

réglées beaucoup plus rapidement, il se pourrait qu'un petit nombre d'entre elles nécessitent plus de 120 jours pour être réglées, mais cela devrait être exceptionnel, et l'Agence de la consommation en matière financière du Canada (ACFC) surveillera le rendement global à ce chapitre.

Pour obtenir la transparence, le projet de règlement obligerait les organismes externes de traitement des plaintes à mettre à la disposition du public leur constitution, leur régie interne, l'identité de leurs membres, leur mandat et leurs sources de financement. En outre, chaque organisme externe de traitement des plaintes approuvé se soumettrait à une évaluation quinquennale effectuée par un tiers et dont les résultats seraient mis à la disposition du public.

En outre, un organisme externe de traitement des plaintes devrait être accessible en acceptant à titre de membre toute banque ou banque étrangère autorisée, en offrant ses services partout au Canada dans les deux langues officielles, et en fournissant ces services sans frais aux personnes qui déposent une réclamation.

Le projet de règlement imposerait la collaboration en exigeant qu'un organisme externe de traitement des plaintes transfère sans délai tout renseignement dont il dispose si l'un de ses membres devient membre d'un autre organisme externe de traitement des plaintes. Le nouvel organisme externe de traitement des plaintes doit informer les parties à une réclamation en instance qu'il est le nouvel organisme externe de traitement des plaintes à la suite du transfert de la réclamation.

Les critères d'approbation et de maintien de l'approbation s'appuient sur les normes acceptées de l'industrie. Ils amélioreraient les normes de pratique existantes en établissant des attentes élevées auxquelles devrait répondre une société qui demande à être approuvée à titre d'organisme externe de traitement des plaintes pour le secteur bancaire, de même que pour le maintien de toute approbation.

Le projet de règlement officialiserait les attentes existantes à l'endroit des banques et des banques étrangères autorisées dans la mesure où ces dernières seraient tenues de fournir à leurs clients le nom et les coordonnées de leur organisme externe de traitement des plaintes, de collaborer avec leur organisme externe de traitement des plaintes, et de signaler toute modification de ces modalités à l'ACFC.

Le projet de règlement pourrait imposer des coûts additionnels mineurs aux organismes externes de traitement des plaintes car ceux-ci suivent déjà les exigences administratives des nouvelles lois de leur propre accord. Aucun coût additionnel ne sera imposé aux banques car le projet de règlement provient des attentes actuelles de l'industrie et les consommateurs garderont l'accès aux organismes externes de traitement des plaintes sans aucuns frais.

Consultation

Les intervenants qui représentent des institutions financières fédérales, les groupes de consommateurs et les bureaux d'ombudsman intéressés ont fait part de leurs observations à la suite de l'annonce du budget de 2010. Le projet de règlement tient compte de ces observations.

L'Ombudsman des services bancaires et d'investissement n'est pas d'accord avec le fait que le gouvernement a décidé de ne pas faire de celui-ci le seul fournisseur de toutes les banques. Les intervenants conviennent toutefois qu'un modèle à fournisseurs multiples requiert des critères d'approbation.

Mise en œuvre, application et normes de service

Afin d'expliquer de façon transparente aux intervenants les modalités d'approbation, des lignes directrices à cet égard (les « lignes directrices ») seraient élaborées par l'ACFC en consultation avec les intervenants afin de compléter le projet de

be released in time for the coming into force of the proposed Regulations.

The guidelines would outline the process for completing applications, including a list of information to be submitted with the application for approval, the procedures to be followed and the criteria to be considered by the applicant in demonstrating that they meet the standards in the proposed Regulations.

The guidelines would allow each application to be considered on its own merits, recognizing that each external complaints body may have a different approach for meeting the standards in the proposed Regulations.

As established in the amended legislation, a company choosing to apply to serve the banking sector as an external complaints body would submit an application to the Commissioner of FCAC (the Commissioner) demonstrating that it meets the high standards in the proposed Regulations.

Once the application contains all the required information in light of the criteria in the proposed Regulation, as per the common practice for all ministerial approvals, the Commissioner would refer it to the Minister, along with a recommendation, and send a receipt to the applicant certifying the date on which the application was referred to the Minister.

The guidelines will also set out timelines for processing approvals setting out the intention to follow in practice a 30-day timeline from the certified date of receipt for the Minister to notify applicants of a decision.

The proposed Regulations would come into force upon registration, at which time applications for approval would be received by the FCAC.

Contact

Jane Pearse
Director
Financial Institutions Division
Department of Finance
L'Esplanade Laurier, East Tower, 15th Floor
140 O'Connor Street
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: 613-992-1631
Fax: 613-943-1334
Email: finlegis@fin.gc.ca

règlement. Les lignes directrices seraient publiées d'ici l'entrée en vigueur du projet de règlement.

Les lignes directrices décriraient la façon de remplir une demande, donneraient la liste des renseignements à fournir avec la demande, indiqueraient la marche à suivre et énonceraient les critères que le demandeur devrait prendre en compte pour démontrer qu'il respecte les normes énoncées dans le projet de règlement.

Les lignes directrices feraient en sorte que chaque demande soit évaluée selon ses mérites, sachant que chaque organisme externe de traitement des plaintes peut procéder de façon différente pour se plier aux normes énoncées dans le projet de règlement.

Comme l'indique la législation dans sa version modifiée, une société choisissant de demander le statut d'organisme externe de traitement des plaintes du secteur bancaire soumettrait au commissaire de l'ACFC (le « commissaire ») une demande montrant qu'elle respecte les normes élevées contenues dans le projet de règlement.

Après s'être assuré qu'elle renferme tous les renseignements exigés d'après les critères énoncés dans le projet de règlement, selon la pratique courante applicable à toute approbation ministérielle, le commissaire soumettrait la demande, accompagnée de sa recommandation, au ministre. Le commissaire ferait parvenir au demandeur un accusé de réception certifiant la date à laquelle la demande a été soumise au ministre.

Les lignes directrices préciseront également les délais de traitement des demandes en indiquant l'intention de faire en sorte que le ministre informe le demandeur de sa décision dans un délai de 30 jours de la date de réception par le ministre.

Le projet de règlement entrerait en vigueur à la date de son enregistrement, l'ACFC pourrait alors commencer à recevoir les demandes d'approbation.

Personne-ressource

Jane Pearse
Directrice
Division des institutions financières
Ministère des Finances
L'Esplanade Laurier, Tour Est, 15^e étage
140, rue O'Connor
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : 613-992-1631
Télécopieur : 613-943-1334
Courriel : finlegis@fin.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to subsection 455.01(3)^a, sections 459.4^b and 576.2^c and subsection 978(1)^d of the *Bank Act*^e, proposes to make the annexed *Approved External Complaints Bodies (Banks and Authorized Foreign Banks) Regulations*.

^a S.C. 2010, c. 25, s. 147 (Not in force)

^b S.C. 2007, c. 6, s. 37

^c S.C. 2007, c. 6, s. 93

^d S.C. 2005, c. 54, s. 135

^e S.C. 1991, c. 46

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 455.01(3)^a, des articles 459.4^b et 576.2^c et du paragraphe 978(1)^d de la *Loi sur les banques*^e, se propose de prendre le *Règlement sur les organismes externes de traitement des plaintes approuvés (banques et banques étrangères autorisées)*, ci-après.

^a L.C. 2010, ch. 25, art. 147 (Non en vigueur)

^b L.C. 2007, ch. 6, art. 37

^c L.C. 2007, ch. 6, art. 93

^d L.C. 2005, ch. 54, art. 135

^e L.C. 1991, ch. 46

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Jane Pearce, Director, Financial Institutions Division, Department of Finance, L'Esplanade Laurier, 15th Floor, East Tower, 140 O'Connor Street, Ottawa, ON K1A 0G5 (fax: 613-943-1334; email: finlegis@fin.gc.ca).

Ottawa, June 19, 2012

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

APPROVED EXTERNAL COMPLAINTS BODIES (BANKS AND AUTHORIZED FOREIGN BANKS) REGULATIONS

DEFINITIONS

1. The following definitions apply in these Regulations.
“Act” means the *Bank Act*. (*Loi*)
“complaint” means a complaint made by a person to an external complaints body that is approved by the Minister under subsection 455.01(1) of the Act about a product or service that was requested or received by the person from a member of that body. (*réclamation*)
“member” means a bank or an authorized foreign bank that is a member of an external complaints body that is approved by the Minister under subsection 455.01(1) of the Act. (*membre*)
“point of service” means a physical location to which the public has access and at which a bank or an authorized foreign bank carries on business with the public and opens or initiates the opening of retail deposit accounts through natural persons in Canada. (*point de service*)

PURPOSE

2. The purpose of these Regulations is to enhance the process for dealing with complaints under the Act by establishing a scheme for external complaints bodies that are accessible, accountable, impartial and independent and that discharge their functions and perform their activities in a transparent, effective, timely and cooperative manner.

APPROVAL

3. (1) A body corporate that applies for approval under subsection 455.01(1) of the Act must have a reputation for being operated in a manner that is consistent with the standards of good character and integrity.
(2) Before it applies for approval, the body corporate must have policies and procedures, and terms of reference to govern its functions and activities as an external complaints body, that would enable it to meet the conditions that are set out in section 4.

MAINTAINING APPROVAL

4. Every body corporate that is approved by the Minister as an external complaints body must, as conditions of maintaining approval,
(a) maintain a reputation for being operated in a manner that is consistent with the standards of good character and integrity;

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Jane Pearce, directrice, Division des institutions financières, ministère des Finances, L'Esplanade Laurier, 15^e étage, tour Est, 140, rue O'Connor, Ottawa (Ontario), K1A 0G5 (téléc. : 613-943-1334; courriel : finlegis@fin.gc.ca).

Ottawa, le 19 juin 2012

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

RÈGLEMENT SUR LES ORGANISMES EXTERNES DE TRAITEMENT DES PLAINTES APPROUVÉS (BANQUES ET BANQUES ÉTRANGÈRES AUTORISÉES)

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.
« Loi » La *Loi sur les banques*. (*Act*)
« membre » Se dit d'une banque ou d'une banque étrangère autorisée qui est membre d'un organisme externe de traitement des plaintes approuvé par le ministre en vertu du paragraphe 455.01(1) de la Loi. (*member*)
« point de service » Tout lieu auquel le public a accès, où une banque ou une banque étrangère autorisée traite avec celui-ci et où elle ouvre des comptes de dépôt de détail ou en entreprend l'ouverture par l'intermédiaire de personnes physiques au Canada. (*point of service*)
« réclamation » Toute réclamation faite par une personne auprès d'un organisme externe de traitement des plaintes approuvé par le ministre en vertu du paragraphe 455.01(1) de la Loi relativement à des produits ou services qu'elle a demandés ou obtenus d'un membre de cet organisme. (*complaint*)

OBJET

2. Le présent règlement a pour but de bonifier le processus de traitement des réclamations prévu par la Loi en instaurant un régime visant l'accessibilité, la responsabilité, l'impartialité et l'indépendance des organismes externes de traitement des plaintes ainsi que l'exercice de leurs fonctions et de leurs activités de manière transparente, efficace, opportune et axée sur la collaboration.

APPROBATION

3. (1) Toute organisation qui présente une demande d'approbation au titre du paragraphe 455.01(1) de la Loi doit avoir la réputation d'exercer ses activités selon des normes élevées de moralité et d'intégrité.
(2) Avant de présenter une demande d'approbation, l'organisation se dote de politiques et de procédures ainsi que d'un mandat encadrant ses fonctions et ses activités à titre d'organisme externe de traitement des plaintes, afin d'être en mesure de remplir les conditions prévues à l'article 4.

MAINTIEN DE L'APPROBATION

4. Toute organisation qui a reçu l'approbation du ministre à titre d'organisme externe de traitement des plaintes doit, pour remplir les conditions liées au maintien de cette approbation, à la fois :
a) maintenir sa réputation de respect de normes élevées de moralité et d'intégrité dans l'exercice de ses activités;

- (b) make its services as an external complaints body available across Canada in both official languages and offer those services free of charge to persons who make complaints;
- (c) accept as a member any bank or authorized foreign bank that makes a request to it for membership;
- (d) ensure that every person who acts on its behalf in connection with a complaint is impartial and independent of the parties to the complaint;
- (e) notify a person who has made a complaint within 30 days after the day on which it receives the complaint if all or part of the complaint is outside its terms of reference;
- (f) advise the Commissioner in writing without delay if it determines that a systemic issue is raised by a complaint;
- (g) transfer a complaint received by it and all related information that is in its possession or control to another external complaints body without delay if a bank or an authorized foreign bank that is a party to the complaint becomes a member of the other external complaints body before the complaint is resolved;
- (h) notify without delay the parties to a complaint that is transferred to it by another external complaints body
 - (i) that a bank or an authorized foreign bank that is a party to the complaint has become a member of the body corporate, and
 - (ii) that the complaint has been transferred to it;
- (i) deal with and resolve complaints in a manner that affects only the parties to them;
- (j) resolve complaints by making a final recommendation to the parties to a complaint within 120 days after the day on which it receives the complaint;
- (k) consult at least once a year with its members, and with persons who have made complaints since the previous consultation, with respect to the discharge of its functions and performance of its activities as an external complaints body;
- (l) submit an annual report to the Commissioner on the discharge of its functions and performance of its activities as an external complaints body, including a summary of the results of any consultation with its members and with persons who have made complaints, and make the report available to the public without delay;
- (m) submit every five years to an evaluation of the discharge of its functions and performance of its activities as an external complaints body that is conducted by a third party in accordance with terms of reference established in consultation with the Commissioner; and
- (n) make available to the public complete and accurate information about
 - (i) its constitution and governance and the identity of its members,
 - (ii) the terms of reference that govern its functions and activities as an external complaints body,
 - (iii) all sources of funding for its functions and activities as an external complaints body, including the fees charged to each of its members for its services and the method of calculating those fees, and
 - (iv) the results of the most recent five-year evaluation.

OBLIGATIONS OF MEMBERS

5. A bank or an authorized foreign bank must display and make available to the public at all of its branches and points of service

- b) faire en sorte que ses services, à titre d'organisme externe de traitement des plaintes, soient accessibles partout au Canada dans les deux langues officielles, et sans frais pour les personnes qui déposent une réclamation;
- c) accepter à titre de membre toute banque ou banque étrangère autorisée qui en fait la demande;
- d) s'assurer de l'impartialité et de l'indépendance de toute personne qui agit en son nom, relativement à une réclamation, à l'égard des parties à la réclamation;
- e) dans le cas où une réclamation, ou toute partie de celle-ci, n'est pas visée par son mandat, en aviser l'auteur dans les trente jours suivant la réception de celle-ci;
- f) informer sans délai le commissaire, par écrit, si elle conclut qu'un problème systémique est soulevé par une réclamation;
- g) transférer sans délai à un autre organisme externe de traitement des plaintes toute réclamation en instance ainsi que tout renseignement connexe, qu'elle a en sa possession ou qui relève d'elle, si la banque ou la banque étrangère autorisée qui est partie à la réclamation devient membre de cet autre organisme;
- h) aviser sans délai les parties à une réclamation qui lui a été transférée par un autre organisme externe de traitement des plaintes des faits suivants:
 - (i) la banque ou la banque étrangère autorisée qui est partie à cette réclamation est devenue membre de son organisation,
 - (ii) le transfert de la réclamation à son organisation a été effectué;
- i) traiter les réclamations et les résoudre de façon à ne toucher que les parties à celles-ci;
- j) résoudre les réclamations en adressant aux parties une recommandation finale dans les cent vingt jours suivant la réception de la réclamation;
- k) au moins une fois par année, consulter ses membres et des personnes qui ont déposé une réclamation depuis la dernière consultation au sujet de l'exercice de ses fonctions et de ses activités à titre d'organisme externe de traitement des plaintes;
- l) soumettre au commissaire un rapport annuel sur l'exercice de ses fonctions et de ses activités à titre d'organisme externe de traitement des plaintes, notamment un résumé des résultats de toute consultation faite auprès de ses membres et des personnes qui ont déposé une réclamation, et le mettre sans délai à la disposition du public;
- m) à tous les cinq ans, soumettre l'exercice de ses fonctions et de ses activités à titre d'organisme externe de traitement des plaintes à l'évaluation d'un tiers faite conformément au mandat établi en consultation avec le commissaire;
- n) mettre à la disposition du public des renseignements complets et exacts sur :
 - (i) sa constitution, sa régie interne et l'identité de ses membres,
 - (ii) le mandat qui encadre l'exercice de ses fonctions et de ses activités à titre d'organisme externe de traitement des plaintes,
 - (iii) toutes les sources de financement dont elle dispose pour l'exercice de ses fonctions et de ses activités à titre d'organisme externe de traitement des plaintes, y compris les frais qu'elle impose à chaque membre pour ses services et la méthode de calcul de ces frais,
 - (iv) les résultats de la dernière l'évaluation quinquennale.

OBLIGATIONS DES MEMBRES

5. Une banque ou une banque étrangère autorisée communique le nom et les coordonnées de l'organisme externe de traitement

where products or services are offered in Canada, and on every website through which products or services are offered in Canada, copies of a written statement disclosing the name of the external complaints body of which it is a member and with which it must cooperate and the contact information for that body.

6. A bank or an authorized foreign bank that is a member of an external complaints body must give written notice to the Commissioner of its intention to become a member of another external complaints body at least 90 days before the day on which it is to become a member of the other body.

OBLIGATION RELATING TO INFORMATION

7. All information that is provided under these Regulations by any body corporate, bank or authorized foreign bank must be in language that is clear, simple and not misleading.

COMING INTO FORCE

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

[28-1-o]

des plaintes dont elle est membre et avec lequel elle collabore, au moyen d'avis écrits qu'elle affiche et met à la disposition du public dans toutes ses succursales et à tous ses points de service où elle offre des produits ou services au Canada et sur ceux de ses sites Web où des produits ou services sont offerts au Canada.

6. La banque ou la banque étrangère autorisée qui est membre d'un organisme externe de traitement des plaintes avise par écrit le commissaire de son intention de devenir membre d'un autre organisme externe de traitement des plaintes, au moins quatre-vingt-dix jours avant le jour où elle deviendra membre de cet autre organisme.

OBLIGATION RELATIVE AUX RENSEIGNEMENTS

7. Tout renseignement fourni conformément au présent règlement par une organisation, une banque ou une banque étrangère autorisée, est présenté dans un langage simple, clair et qui n'induit pas en erreur.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[28-1-o]

INDEX

Vol. 146, No. 28 — July 14, 2012

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canada Revenue Agency**

Income Tax Act

Revocation of registration of charities 2044

Canadian International Trade Tribunal

Steel piling pipe — Determination 2045

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

Decisions

2012-358, 2012-360, 2012-361 and 2012-365 2047

* Notice to interested parties 2045

Part 1 applications 2046

Public Service Commission

Public Service Employment Act

Permission granted (Atwater, Wayne) 2048

GOVERNMENT NOTICES**Citizenship and Immigration, Dept. of**

Immigration and Refugee Protection Act

New Ministerial Instructions 1990

Environment, Dept. of the

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Guidelines for the Reduction of Dyes Released from
Pulp and Paper Mills 1991**Health, Dept. of**

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Human Health Risk Assessment for Biodiesel
Production, Distribution and Use in Canada 1996**Industry, Dept. of**

Appointments 2002

Notice of Vacancy

Canadian Museum for Human Rights 2039

Transport, Dept. of

Aeronautics Act

Interim Order No. 10 Respecting Private Operators 2002

MISCELLANEOUS NOTICES

Belarusian Association of Quebec, relocation of head

office 2049

Kawartha Lakes, City of, reconstruction of a bridge

superstructure over Grass Creek, Ont. 2049

Northern Harvest Sea Farms Ltd., aquaculture facilities in

Fundy Bay (MF-0016), N.B. 2050

Northern Harvest Sea Farms Ltd., aquaculture facilities in

Fundy Bay (MF-0020), N.B. 2050

Northern Harvest Sea Farms Ltd., aquaculture facilities in

Fundy Bay (MF-0350), N.B. 2051

Pembroke, City of, rehabilitation of the Pembroke Street

Bridge over the Muskrat River, Ont. 2049

ORDERS IN COUNCIL**Transport, Dept. of**

Aeronautics Act

Interim Order No. 10 Respecting Private Operators 2052

PARLIAMENT**House of Commons**

* Filing applications for private bills (First Session,

Forty-First Parliament) 2042

Senate

Royal Assent

Bills assented to 2042

PROPOSED REGULATIONS**Canadian Food Inspection Agency**

Health of Animals Act

Regulations Amending the Health of Animals

Regulations 2054

Finance, Dept. of

Bank Act

Approved External Complaints Bodies (Banks and

Authorized Foreign Banks) Regulations 2081

SUPPLEMENTS**Chief Electoral Officer**

Electoral districts — Proposal for the province of

Alberta (*Published separately*)

INDEX

Vol. 146, n° 28 — Le 14 juillet 2012

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

Association des Belarusiens du Québec, changement de lieu du siège social	2049
Kawartha Lakes, City of, reconstruction de la superstructure d'un pont au-dessus du ruisseau Grass (Ont.)	2049
Northern Harvest Sea Farms Ltd., installations aquacoles dans la baie de Fundy (MF-0016) [N.-B.].....	2050
Northern Harvest Sea Farms Ltd., installations aquacoles dans la baie de Fundy (MF-0020) [N.-B.].....	2050
Northern Harvest Sea Farms Ltd., installations aquacoles dans la baie de Fundy (MF-0350) [N.-B.].....	2051
Pembroke, City of, réfection du pont de la rue Pembroke au-dessus de la rivière Muskrat (Ont.).....	2049

AVIS DU GOUVERNEMENT

Avis de poste vacant	
Musée canadien des droits de la personne	2039
Citoyenneté et de l'Immigration, min. de la	
Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés	
Nouvelles instructions ministérielles	1990
Environnement, min. de l'	
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Directives pour la réduction des rejets de colorants provenant des fabriques de pâtes et papiers	1991
Industrie, min. de l'	
Nominations.....	2002
Santé, min. de la	
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Évaluation des risques à la santé humaine de la production, distribution et utilisation de biodiesel au Canada	1996
Transports, min. des	
Loi sur l'aéronautique	
Arrêté d'urgence n° 10 visant les exploitants privés	2002

COMMISSIONS

Agence du revenu du Canada	
Loi de l'impôt sur le revenu	
Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance	2044
Commission de la fonction publique	
Loi sur l'emploi dans la fonction publique	
Permission accordée (Atwater, Wayne).....	2048

COMMISSIONS (suite)

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	
* Avis aux intéressés	2045
Décisions	
2012-358, 2012-360, 2012-361 et 2012-365.....	2047
Demandes de la partie 1.....	2046
Tribunal canadien du commerce extérieur	
Tubes en acier pour pilotis — Décision.....	2045

DÉCRETS

Transports, min. des	
Loi sur l'aéronautique	
Arrêté d'urgence n° 10 visant les exploitants privés	2052

PARLEMENT

Chambre des communes	
* Demandes introductives de projets de loi privés (Première session, quarante et unième législature)	2042
Sénat	
Sanction royale	
Projets de loi sanctionnés.....	2042

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Agence canadienne d'inspection des aliments	
Loi sur la santé des animaux	
Règlement modifiant le Règlement sur la santé des animaux.....	2054
Finances, min. des	
Loi sur les banques	
Règlement sur les organismes externes de traitement des plaintes approuvés (banques et banques étrangères autorisées).....	2081

SUPPLÉMENTS

Directeur général des élections	
Circonscriptions électorales — Proposition pour la province de l'Alberta (<i>publié à part</i>)	



If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5