

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, OCTOBER 12, 2002

OTTAWA, LE SAMEDI 12 OCTOBRE 2002

NOTICE TO READERS

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

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

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

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

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

AVIS AU LECTEUR

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

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

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

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

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

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

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

REQUESTS FOR INSERTION

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

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

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

DEMANDES D'INSERTION

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

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

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

TABLE OF CONTENTS

No. 41 — October 12, 2002

Government Notices*	3104
Parliament	
House of Commons	3105
Commissions*	3106
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous Notices*	3114
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed Regulations*	3125
(including amendments to existing regulations)	
Index	3157

TABLE DES MATIÈRES

N° 41 — Le 12 octobre 2002

Avis du Gouvernement*	3104
Parlement	
Chambre des communes	3105
Commissions*	3106
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers*	3114
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés*	3125
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	3158

* Notices are listed alphabetically in the Index.

* Les avis sont énumérés alphabétiquement dans l'index.

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF HEALTH****DEPARTMENT OF HEALTH ACT**

Voluntary Compliance Agreement for annual inspections of the food and water quality and the sanitation on board and off board VIA Rail Canada passenger trains

Under the *Department of Health Act*, Section 4, the Minister of Health may take measures relating to the promotion and preservation of the health of the people of Canada. More specifically under paragraph 4(e) the Minister's powers, duties and functions include "the protection of public health on railways, ships, aircraft and all other methods of transportation, and their ancillary services."

Health Canada has been working in a collaborative effort with the passenger train industry to develop a voluntary compliance program to allow Canada to fulfill its national and international responsibilities of protecting the health of the travelling public. This collaborative approach allows more flexibility for industry to participate actively in the development of the program.

As part of this voluntary compliance program, Health Canada has reached an agreement with VIA Rail Canada to conduct on an annual basis periodic inspections of the food and water quality and of the sanitation in general on and off board VIA Rail Canada passenger trains. These inspections will be conducted on a cost recovery basis by Health Canada as per Table 1.

TABLE 1

Type of Passenger Train (on board only)	Number of Hours Per Inspection	Amount Billed (GST not included)
Level 3: Full Service (Raw to cooked food preparation, potable water system, accommodations)	7.5	\$810
Level 2: Rapid Transit, First Class and Economy (Re-heat/finish cooking prepared food, potable water system, accommodations)	4.5	\$486
Level 1: Rapid Transit, Economy Class only (Packaged food, re-heating not required, potable water system, no accommodations)	2.0	\$216
Watering and Provision Stations (Vancouver, Winnipeg, Toronto, Montréal, Halifax)	4.5	\$486

For further information, please contact the Director, Public Health Bureau, Workplace Health and Public Safety Programme (WHPS), Healthy Environments and Consumer Safety Branch (HECSB), Health Canada, Room A 323, Address Locator 1903A1, Jeanne Mance Building, Tunney's Pasture, Ottawa, Ontario K1A 0K9, (613) 957-3427 (Telephone), (613) 952-6014 (Facsimile).

[41-1-o]

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DE LA SANTÉ****LOI SUR LE MINISTÈRE DE LA SANTÉ**

Entente de conformité volontaire pour inspecter annuellement la qualité de l'eau et de la nourriture, ainsi que les conditions sanitaires générales à bord et hors des trains de voyageurs de VIA Rail Canada

En vertu de l'article 4 de la *Loi sur le ministère de la Santé*, ledit ministère peut prendre des mesures liées à la promotion et au maintien de la santé de la population du Canada. Plus précisément, en vertu de l'alinéa 4e), les pouvoirs, responsabilités et fonctions du ministre comprennent « la protection de la santé publique, tant à bord des trains, navires, aéronefs et autres moyens de transport que dans leurs services auxiliaires ».

Santé Canada travaille en collaboration avec l'industrie des trains de voyageurs pour mettre sur pied un programme volontaire d'application de la loi pour permettre au Canada de s'acquitter de ses responsabilités nationales et internationales quant à la protection de la santé des voyageurs. Cette approche donne à l'industrie plus de flexibilité pour participer activement à l'implantation de ce programme.

Dans le cadre de ce programme volontaire d'application de la loi, Santé Canada a conclu un accord avec VIA Rail Canada pour inspecter annuellement la qualité de l'eau et de la nourriture, ainsi que les conditions sanitaires générales à bord et hors des trains de voyageurs de VIA Rail Canada. Ces inspections se feront selon le principe de la récupération des coûts par Santé Canada, comme indiqué au tableau 1.

TABLEAU 1

Type de train de voyageurs (à bord seulement)	Nombre d'heures par inspection	Montant facturé (TPS non comprise)
Niveau 3 : Service complet (aliments crus à la préparation d'aliments cuits, système d'eau potable, emménagements)	7,5	810 \$
Niveau 2 : Trains métropolitains, première classe et classe économique (aliments réchauffés/préparés et cuits, système d'eau potable et emménagements)	4,5	486 \$
Niveau 1 : Trains métropolitains, classe économique seulement (aliments emballés, préchauffage non requis, système d'eau potable, pas d'emménagements)	2	216 \$
Stations d'approvisionnement en eau et en provisions (Vancouver, Winnipeg, Toronto, Montréal, Halifax)	4,5	486 \$

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Directeur, Bureau de la santé publique, Programme de santé au travail et de sécurité du public (PSTSP), Direction générale de la santé environnementale et de la sécurité des consommateurs (DGSESC), Santé Canada, Pièce A 323, Indice d'adresse 1903A1, Immeuble Jeanne-Mance, Pré Tunney, Ottawa (Ontario) K1A 0K9, (613) 957-3427 (téléphone), (613) 952-6014 (télécopieur).

[41-1-o]

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

Second Session, Thirty-Seventh Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 5, 2002.

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

WILLIAM C. CORBETT
Clerk of the House of Commons

PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session, trente-septième 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 5 octobre 2002.

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

Le greffier de la Chambre des communes
WILLIAM C. CORBETT

COMMISSIONS**CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT AGENCY****CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ACT**

Model Class Screening Report for Prairie Grain Road Projects in Manitoba, Saskatchewan and Alberta — Public Consultation — Request for Comments

The Prairie Farm Rehabilitation Administration (PFRA) administers the Prairie Grain Roads Program, which provides funding to provincial governments and municipalities for road modification projects. As PFRA is providing federal funding for these projects, it must ensure that the requirements of the *Canadian Environmental Assessment Act* are met before making funding decisions that would allow projects to proceed. In order to streamline the environmental assessment process, PFRA has developed a model class screening report for Prairie Grain Road Projects in Manitoba, Saskatchewan and Alberta.

Prairie Grain Road modification projects undertaken by provinces or municipalities have similar planning process requirements, a predictable range of potential environmental effects, and a standard suite of mitigation and impact management measures.

The Canadian Environmental Assessment Agency (the Agency) is currently reviewing this model class screening report. Pursuant to subsection 19(2) of the *Canadian Environmental Assessment Act*, the Agency is seeking comments from the public on the appropriateness of the use of the report as a model for conducting screenings of projects within the class.

Following consideration of the public comments, the Agency may declare the report to be a model class screening report, in accordance with subsection 19(1) of the *Canadian Environmental Assessment Act*.

Please forward your comments, in the official language of your choice, before November 10, 2002, to:

— Robyn-Lynne Virtue
Class Screening Advisor
Canadian Environmental Assessment Agency
200 Sacré-Cœur Boulevard, 13th Floor
Hull, Quebec
K1A 0H3
(819) 953-0692 (Telephone)
(819) 953-9628 (Facsimile)
robyn-lynne.virtue@ceaa.gc.ca (Electronic mail)

Questions regarding the Model Class Screening Process should be directed to Robyn-Lynne Virtue at the Canadian Environmental Assessment Agency. The Agency accepts collect telephone calls.

Copies of the report can be obtained from or consulted at the following PFRA regional offices:

— Manitoba Regional Office
303 Main Street, Suite 200
Winnipeg, Manitoba
(204) 983-2243 (Telephone)

COMMISSIONS**AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE****LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE**

Modèle de rapport d'examen préalable par catégorie visant les projets relatifs aux routes utilisées pour le transport du grain des Prairies au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta — Consultation publique — Appel de commentaires

L'Administration du rétablissement agricole des Prairies (ARAP) gère le Programme des routes utilisées pour le transport du grain des Prairies, qui finance les projets de modification de routes qu'entreprennent les différents gouvernements provinciaux et les municipalités. Comme il s'agit d'une aide financière donnée par le gouvernement fédéral, l'ARAP doit s'assurer que les exigences dictées par la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* sont satisfaites avant d'octroyer toute somme d'argent permettant la réalisation d'un projet. Afin de simplifier le processus d'évaluation environnementale, l'ARAP a élaboré un rapport d'examen préalable par catégorie pour les projets relatifs aux routes utilisées pour le transport du grain des Prairies au Manitoba, en Alberta et en Saskatchewan.

Les projets de modification des routes pour le transport du grain des Prairies entrepris par les provinces ou les municipalités présentent des exigences analogues concernant le processus de planification, un éventail habituellement prévisible des effets environnementaux possibles ainsi que des mesures d'atténuation et de gestion d'impact généralement similaires.

L'Agence canadienne d'évaluation environnementale (l'Agence) examine actuellement le modèle de rapport d'examen préalable par catégorie. Conformément au paragraphe 19(2) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, l'Agence demande au public de faire des commentaires sur le bien-fondé de l'utilisation du rapport comme modèle pour effectuer des examens préalables appartenant à cette catégorie.

Après avoir examiné les commentaires, l'Agence pourra décider si le rapport est un modèle de rapport d'examen préalable par catégorie ou non, conformément au paragraphe 19(1) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

Veuillez faire parvenir vos commentaires, dans la langue officielle de votre choix, avant le 10 novembre 2002, à :

— Robyn-Lynne Virtue
Conseillère, examen préalable par catégorie
Agence canadienne d'évaluation environnementale
200, boulevard Sacré-Cœur, 13^e étage
Hull (Québec)
K1A 0H3
(819) 953-0692 (téléphone)
(819) 953-9628 (télécopieur)
robyn-lynne.virtue@ceaa.gc.ca (courriel)

Les questions concernant le modèle de processus d'examen préalable par catégorie doivent être adressées à Robyn-Lynne Virtue, à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. L'Agence accepte les appels téléphoniques à frais virés.

On peut obtenir ou consulter des exemplaires du rapport aux bureaux régionaux de l'ARAP suivants :

— Bureau régional du Manitoba
303, rue Main, pièce 200
Winnipeg (Manitoba)
(204) 983-2243 (téléphone)

- South Saskatchewan Regional Office
408-1800 Hamilton Street
Regina, Saskatchewan
(306) 780-5150 (Telephone)
- North Saskatchewan Regional Office
1011-11 Innovation Boulevard
Saskatoon, Saskatchewan
(306) 975-4693 (Telephone)
- South Alberta Regional Office
Room 600, 138 Fourth Avenue SE
Calgary, Alberta
(403) 292-5638 (Telephone)
- North Alberta/BC Regional Office
Canada Place, Room 945
9700 Jasper Avenue
Edmonton, Alberta
(780) 495-3307 (Telephone)

The report is available on the Agency's Web site at: www.ceaa-acee.gc.ca/0005/index_e.htm.

Should you have any questions regarding Prairie Grain Road Projects in Manitoba, Saskatchewan and Alberta, please contact one of the regional offices listed below:

- Manitoba Regional Office
Jodine MacDuff
(204) 983-2244 (Telephone)
- North Saskatchewan Regional Office
Esther Kienholz
(306) 975-4772 (Telephone)
- South Alberta Regional Office
Joyce Greenfield
(403) 292-5723 (Telephone)

[41-1-o]

- Bureau régional du sud de la Saskatchewan
1800, rue Hamilton, pièce 408
Regina (Saskatchewan)
(306) 780-5150 (téléphone)
- Bureau régional du nord de la Saskatchewan
11, boulevard Innovation, pièce 1011
Saskatoon (Saskatchewan)
(306) 975-4693 (téléphone)
- Bureau régional du sud de l'Alberta
138, Quatrième Avenue Sud-Est, bureau 600
Calgary (Alberta)
(403) 292-5638 (téléphone)
- Bureau régional du nord de l'Alberta et de la Colombie-Britannique
Place Canada, bureau 945
9700, avenue Jasper
Edmonton (Alberta)
(780) 495-3307 (téléphone)

Le rapport est disponible sur le Web de l'Agence à : www.ceaa-acee.gc.ca/0005/index_f.htm.

Pour toute question concernant les projets de routes de transport du grain des Prairies au Manitoba, en Alberta et en Saskatchewan, veuillez communiquer avec l'un des bureaux régionaux énumérés ci-après :

- Bureau régional du Manitoba
Jodine MacDuff
(204) 983-2244 (téléphone)
- Bureau régional du nord de la Saskatchewan
Esther Kienholz
(306) 975-4772 (téléphone)
- Bureau régional du sud de l'Alberta
Joyce Greenfield
(403) 292-5723 (téléphone)

[41-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

APPEALS

Notice No. HA-2002-006

The Canadian International Trade Tribunal will hold public hearings to consider the appeals listed hereunder. The hearings will be held beginning at 9:30 a.m., in the Tribunal's hearing room, 18th Floor, Standard Life Centre, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0G7. Interested persons planning to attend should contact the Tribunal at (613) 991-5767 for further information and to ensure that the hearings will be held as scheduled.

Excise Tax Act

Appellant v. Respondent (Minister of National Revenue)

November 2002

Date	Appeal Number	Appellant
14	AP-92-126	Scott-Bathgate Ltd. Section 50
15	AP-2002-005	P.L.B. Graphique Inc. Section 68
25	AP-2002-006	Gray O'Rourke Sussman Advertising Inc. Section 68

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

APPELS

Avis n° HA-2002-006

Le Tribunal canadien du commerce extérieur tiendra des audiences publiques afin d'entendre les appels mentionnés ci-dessous. Les audiences débuteront à 9 h 30 et auront lieu dans la salle d'audience du Tribunal, 18^e étage, Standard Life Centre, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0G7. Les personnes intéressées qui ont l'intention d'assister aux audiences doivent s'adresser au Tribunal en composant le (613) 991-5767 si elles désirent plus de renseignements ou si elles veulent confirmer la date des audiences.

Loi sur la taxe d'accise

Appelante c. intimé (le ministre du Revenu national)

Novembre 2002

Date	Numéro d'appel	Appelante
14	AP-92-126	Scott-Bathgate Ltd. Article 50
15	AP-2002-005	P.L.B. Graphique Inc. Article 68
25	AP-2002-006	Gray O'Rourke Sussman Advertising Inc. Article 68

Customs Act

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

November 2002

Appeal	
Date	Number
6	AP-2002-009
	Goods in Issue:
	Prohibited device
	Appellant
	Don Smith
	Air Soft gun

October 4, 2002

By Order of the Tribunal
SUSANNE GRIMES
Acting Secretary

[41-1-0]

Loi sur les douanes

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

Novembre 2002

	Numéro	
Date	d'appel	Appelante
6	AP-2002-009	Don Smith
	Marchandises en litige :	Arme Air Soft
	Appareil prohibé	

Le 4 octobre 2002

Par ordre du Tribunal
La secrétaire intérimaire
SUSANNE GRIMES

[41-1-0]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**INQUIRY***Marine*

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-2002-023) from Nanaimo Shipyard Ltd. (the Complainant), of Nanaimo, British Columbia, concerning a procurement (Letter of Interest No. W8483-01FD03/A) by the Department of Public Works and Government Services on behalf of the Department of National Defence. The solicitation is for the refit of the HMCS *Algonquin*. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is hereby given that the Tribunal has decided to conduct an inquiry into the complaint.

The Complainant alleges that its proposal was unfairly evaluated with respect to the experience requirement contained in the Letter of Interest and that, as a result, it was not considered qualified to compete for this contract.

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

Ottawa, September 27, 2002

MICHEL P. GRANGER
Secretary

[41-1-0]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**ENQUÊTE***Marine*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier n° PR-2002-023) déposée par la Nanaimo Shipyard Ltd. (la partie plaignante), de Nanaimo (Colombie-Britannique), concernant un marché (lettre d'intérêt n° W8483-01FD03/A) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux au nom du ministère de la Défense nationale. L'invitation porte sur le radoub du NCSM *Algonquin*. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné par la présente que le Tribunal a décidé d'enquêter sur la plainte.

La partie plaignante a allégué que sa proposition a été injustement évaluée en ce qui concerne l'exigence relative à l'expérience contenue dans la lettre d'intérêt et que, par conséquent, elle a été jugée non qualifiée pour tenter d'obtenir ce contrat.

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

Ottawa, le 27 septembre 2002

Le secrétaire
MICHEL P. GRANGER

[41-1-0]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**NOTICE TO INTERESTED PARTIES**

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

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**AVIS AUX INTÉRESSÉS**

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

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

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

Secretary General

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

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

Secrétaire général

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC HEARING 2002-11

The Commission will hold a public hearing commencing on December 10, 2002, at 9:30 a.m., at The Fairmont Newfoundland, 115 Cavendish Square, St. John's, Newfoundland and Labrador, to consider the following:

1. Andrew Newman and Andrew Bell
St. John's, Newfoundland and Labrador
For a licence to operate an English-language FM commercial radio station in St. John's.
2. Newfoundland Broadcasting Company Limited
St. John's, Newfoundland and Labrador
For a licence to operate an English-language FM commercial radio station in St. John's.
3. Newfoundland Broadcasting Company Limited
St. John's, Newfoundland and Labrador
To renew the licence of television station CJON-TV St. John's and its transmitters CJOM-TV Argentia, CJCN-TV Norris Arm, CJSV-TV Stephenville, CJMA-TV Marystown, CJWB-TV Bonavista, CJWN-TV Corner Brook, CJRR-TV Red Rocks, CJCV-TV Clarenville, CJON-TV-4 Bay Bulls, CJLW-TV Deer Lake, CJSG-TV Glenwood, CJOX-TV-1

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AUDIENCE PUBLIQUE 2002-11

Le Conseil tiendra une audience publique à partir du 10 décembre 2002, à 9 h 30, au Fairmont Newfoundland, 115, carré Cavendish, St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador), afin d'étudier ce qui suit :

1. Andrew Newman et Andrew Bell
St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une station de radio FM commerciale de langue anglaise à St. John's.
2. Newfoundland Broadcasting Company Limited
St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une station de radio FM commerciale de langue anglaise à St. John's.
3. Newfoundland Broadcasting Company Limited
St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)
En vue de renouveler la licence de la station de télévision CJON-TV St. John's et de ses émetteurs CJOM-TV Argentia, CJCN-TV Norris Arm, CJSV-TV Stephenville, CJMA-TV Marystown, CJWB-TV Bonavista, CJWN-TV Corner Brook, CJRR-TV Red Rocks, CJCV-TV Clarenville, CJON-TV-4 Bay Bulls, CJLW-TV Deer Lake, CJSG-TV Glenwood,

- | | |
|---|---|
| <p>Grand Bank, CJLN-TV Lawn, CJST-TV St. Alban's and CJSC-TV Swift Current expiring February 28, 2003.</p> <p>4. Tom Gamblin
Saint John, New Brunswick
For a licence to operate an English-language commercial low power FM radio station in Saint John.</p> <p>5. Comité de la radio étudiante universitaire de Sherbrooke (CREUS)
Sherbrooke, Quebec
For a licence to operate a French-language FM community-based campus radio station in Sherbrooke.</p> <p>6. United Christian Broadcasters Canada
Belleville, Ontario
For a licence to operate an English-language specialty commercial FM radio station in Belleville.</p> <p>7. Tri-Tel Communications Inc.
Cochrane, Ontario
For a licence to operate an English-language FM commercial radio station in Cochrane.</p> <p>8. Joco Communications Inc.
Sturgeon Falls, Ontario
For a licence to operate a primarily English-language (with approximately 20 percent French-language component) FM commercial radio station in Sturgeon Falls.</p> <p>9. Robert Wayne Fennig
North Battleford, Saskatchewan
For a licence to operate an English-language FM low-power radio station in North Battleford.</p> <p>10. Native Communication Inc.
Camperville, Manitoba
To amend the licence of radio station CINC-FM Thompson, Manitoba.</p> <p>11. Native Communication Inc.
Dauphin River, Manitoba
To amend the licence of radio station CINC-FM Thompson.</p> <p>12. Native Communication Inc.
Ilford, Manitoba
To amend the licence of radio station CINC-FM Thompson.</p> <p>13. Native Communication Inc.
Lynn Lake, Manitoba
To amend the licence of radio station CINC-FM Thompson.</p> <p>14. Harvard Broadcasting Inc.
Regina, Saskatchewan
For a licence to operate an English-language radio network originating from CKRM Regina.</p> | <p>CJOX-TV-1 Grand Bank, CJLN-TV Lawn, CJST-TV St. Alban's et CJSC-TV Swift Current qui expire le 28 février 2003.</p> <p>4. Tom Gamblin
Saint John (Nouveau-Brunswick)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une station commerciale de radio FM de faible puissance de langue anglaise à Saint John.</p> <p>5. Comité de la radio étudiante universitaire de Sherbrooke (CREUS)
Sherbrooke (Québec)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une station de radio FM de campus communautaire de langue française à Sherbrooke.</p> <p>6. United Christian Broadcasters Canada
Belleville (Ontario)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une station de radio FM commerciale spécialisée de langue anglaise à Belleville.</p> <p>7. Tri-Tel Communications Inc.
Cochrane (Ontario)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une station de radio FM commerciale de langue anglaise à Cochrane.</p> <p>8. Joco Communications Inc.
Sturgeon Falls (Ontario)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une station de radio FM commerciale principalement de langue anglaise (avec approximativement 20 p. 100 de composante francophone) à Sturgeon Falls.</p> <p>9. Robert Wayne Fennig
North Battleford (Saskatchewan)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une station de radio FM de langue anglaise de faible puissance à North Battleford.</p> <p>10. Native Communication Inc.
Camperville (Manitoba)
En vue de modifier la licence de la station de radio CINC-FM Thompson (Manitoba).</p> <p>11. Native Communication Inc.
Dauphin River (Manitoba)
En vue de modifier la licence de la station de radio CINC-FM Thompson.</p> <p>12. Native Communication Inc.
Ilford (Manitoba)
En vue de modifier la licence de la station de radio CINC-FM Thompson.</p> <p>13. Native Communication Inc.
Lynn Lake (Manitoba)
En vue de modifier la licence de la station de radio CINC-FM Thompson.</p> <p>14. Harvard Broadcasting Inc.
Regina (Saskatchewan)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'un réseau radiophonique de langue anglaise provenant de CKRM Regina.</p> |
|---|---|

15. Corus VC Ltd
British Columbia, Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Yukon Territory, Nunavut and Northwest Territories
To renew the licence of the regional English-language direct-to-home pay-per-view television service known as "Viewers Choice" expiring February 28, 2003.
16. Burns Lake & District Rebroadcasting Society
Burns Lake, British Columbia
To amend the licence of its radiocommunication distribution undertaking system serving Burns Lake.
17. Burns Lake & District Rebroadcasting Society
Ootsa Lake (Tatalrose), British Columbia
To amend the licence of its radiocommunication distribution undertaking system serving Ootsa Lake (Tatalrose).
18. Utilities Consumers' Group Society
Whitehorse, Yukon Territory
For a licence to operate an English-language FM developmental community radio station in Whitehorse.

Deadline for intervention: November 15, 2002

October 4, 2002

[41-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC NOTICE 2002-56

The Commission has received the following applications:

1. Trust Communications Ministries
Peterborough, Ontario
To amend the licence of radio station CJLF-FM Barrie, Ontario.
2. CHUM Limited
Lindsay, Ontario
To amend the licence of radio station CKLY-FM Lindsay.

Deadline for intervention: November 7, 2002

October 3, 2002

[41-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC NOTICE 2002-57

The Commission has received the following application:

1. Bell ExpressVu Inc., the general partner, and BCE Inc., the limited partner, doing business under the name of Bell ExpressVu Limited Partnership
Across Canada
For a licence amendment granting temporary relief from conditions of licence on simultaneous and non-simultaneous deletion of programming.

Deadline for intervention: December 2, 2002

October 4, 2002

[41-1-o]

15. Corus VC Ltd.
Colombie-Britannique, Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Territoire du Yukon, Nunavut et Territoires du Nord-Ouest
En vue de renouveler la licence du service régional de télévision à la carte par satellite de radiodiffusion directe de langue anglaise appelé « Viewers Choice » qui expire le 28 février 2003.
16. Burns Lake & District Rebroadcasting Society
Burns Lake (Colombie-Britannique)
En vue de modifier la licence de son entreprise de distribution de radiocommunication desservant Burns Lake.
17. Burns Lake & District Rebroadcasting Society
Ootsa Lake (Tatalrose) [Colombie-Britannique]
En vue de modifier la licence de son entreprise de radiocommunication à Ootsa Lake (Tatalrose).
18. Utilities Consumers' Group Society
Whitehorse (Territoire du Yukon)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une station de radio FM communautaire de langue anglaise en développement à Whitehorse.

Date limite d'intervention : le 15 novembre 2002

Le 4 octobre 2002

[41-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS PUBLIC 2002-56

Le Conseil a été saisi des demandes suivantes :

1. Trust Communications Ministries
Peterborough (Ontario)
En vue de modifier la licence de la station de radio CJLF-FM Barrie (Ontario)
2. CHUM Limitée
Lindsay (Ontario)
En vue de modifier la licence de la station de radio CKLY-FM Lindsay.

Date limite d'intervention : le 7 novembre 2002

Le 3 octobre 2002

[41-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS PUBLIC 2002-57

Le Conseil a été saisi de la demande suivante :

1. La Bell ExpressVu Inc., l'associée commanditée, et la BCE Inc., l'associée commanditaire, faisant affaires sous le nom de Bell ExpressVu Limited Partnership
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une modification de licence visant la suspension provisoire de l'application des conditions relatives au retrait de programmation simultanée et non simultanée.

Date limite d'intervention : le 2 décembre 2002

Le 4 octobre 2002

[41-1-o]

NATIONAL ENERGY BOARD**APPLICATION FOR AUTHORIZATION TO EXPORT
ELECTRICITY TO THE UNITED STATES***Fraser Paper Inc. (Canada)*

Notice is hereby given that, by an application dated October 12, 2002, Fraser Paper Inc. (Canada) [the "Applicant"] has applied to the National Energy Board (the "Board") under Division II of Part VI of the *National Energy Board Act* (the "Act") for authorization to export 60 megawatts of firm power and 400 gigawatt-hours per year of firm energy for a period of ten years commencing on January 1, 2003. This export would be in accordance with the terms of the firm power and energy contract between Fraser Paper Inc. (Canada) and Fraser Paper Inc. from the United States executed on September 24, 2002.

The Board wishes to obtain the views of interested parties on this application before issuing a permit or recommending to the Governor in Council that a public hearing be held. The Directions on Procedure that follow explain in detail the procedure that will be used.

1. The Applicant shall deposit and keep on file, for public inspection during normal business hours, copies of the application at its offices located at 27 Rice Street, Edmundston, New Brunswick E3V 1S9, and provide a copy of the application to any person who requests a copy. A copy of the application is also available for viewing during normal business hours in the Board's Library, 444 Seventh Avenue SW, Room 1002, Calgary, Alberta T2P 0X8.

2. Written submissions that any party wishes to present shall be filed with the Secretary, National Energy Board, 444 Seventh Avenue SW, Calgary, Alberta T2P 0X8, (403) 292-5503 (Facsimile), and the Applicant by November 12, 2002.

3. Pursuant to section 119.06(2) of the Act, the Board shall have regard to all considerations that appear to it to be relevant. In particular, the Board is interested in the views of submitters with respect to:

- (a) the effect of the exportation of the electricity on provinces other than that from which the electricity is to be exported;
- (b) the impact of the exportation on the environment; and
- (c) whether the Applicant has:
 - (i) informed those who have declared an interest in buying electricity for consumption in Canada of the quantities and classes of service available for sale, and
 - (ii) given an opportunity to purchase electricity on terms and conditions as favourable as the terms and conditions specified in the application to those who, within a reasonable time of being so informed, demonstrate an intention to buy electricity for consumption in Canada.

4. Any answer to submissions that the Applicant wishes to present in response to items 2 and 3 of this Notice of Application and Directions on Procedure shall be filed with the Secretary of the Board and served on the party that filed the submission, by November 27, 2002.

5. Any reply that submitters wish to present in response to item 4 of this Notice of Application and Directions on Procedure shall be filed with the Secretary of the Board and served on the Applicant by December 7, 2002.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE**DEMANDE D'AUTORISATION D'EXPORTATION
D'ÉLECTRICITÉ AUX ÉTATS-UNIS***Fraser Paper Inc. (Canada)*

Avis est par la présente donné que la Fraser Paper Inc. (Canada) [la « demanderesse »] a déposé auprès de l'Office national de l'énergie (l'« Office »), en vertu de la section II de la partie VI de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (la « Loi »), une demande datée du 12 octobre 2002 en vue d'obtenir l'autorisation d'exporter 60 mégawatts de puissance garantie et 400 gigawattheures par année d'énergie garantie en vertu d'ententes dont la durée ne dépasse pas dix ans débutant le 1^{er} janvier 2003. Les exportations seraient conformes aux termes de l'accord d'énergie et de puissance garanties signé entre la Fraser Paper Inc. (Canada) et la Fraser Paper Inc., des États-Unis, le 24 septembre 2002.

L'Office souhaite obtenir le point de vue des parties intéressées sur cette demande avant de délivrer un permis ou de recommander au gouverneur en conseil qu'une audience publique soit tenue. Les instructions relatives à la procédure qui sont énoncées ci-après expliquent en détail la procédure qui sera suivie.

1. La demanderesse doit déposer et garder en dossier, aux fins de consultation publique pendant les heures normales de bureau, des copies de la demande, à ses bureaux situés au 27, rue Rice, Edmundston, Nouveau-Brunswick E3V 1S9, et en fournir une copie à quiconque en fait la demande. On peut aussi consulter une copie de la demande, pendant les heures normales de bureau, à la Bibliothèque de l'Office, 444, Septième Avenue Sud-Ouest, Pièce 1002, Calgary (Alberta) T2P 0X8.

2. Les parties qui désirent déposer des mémoires doivent le faire auprès du Secrétaire, Office national de l'énergie, au 444, Septième Avenue Sud-Ouest, Calgary (Alberta) T2P 0X8, ou par télécopieur au numéro (403) 292-5503, et auprès de la demanderesse, au plus tard le 12 novembre 2002.

3. Conformément au paragraphe 119.06(2) de la Loi, l'Office doit tenir compte de tous les facteurs qu'il estime pertinents. En particulier, il s'intéresse aux points de vue des déposants sur les questions suivantes :

- a) les conséquences de l'exportation sur les provinces autres que la province exportatrice;
- b) les conséquences de l'exportation sur l'environnement;
- c) le fait que la demanderesse :
 - (i) a informé quiconque s'est montré intéressé par l'achat d'électricité pour consommation au Canada des quantités et des catégories de services offerts,
 - (ii) a donné la possibilité d'acheter de l'électricité à des conditions aussi favorables que celles indiquées à la demande, à ceux qui ont, dans un délai raisonnable suivant la communication de ce fait, manifesté l'intention d'acheter de l'électricité pour consommation au Canada.

4. Si la demanderesse souhaite répondre aux mémoires visés aux points 2 et 3 du présent avis de la demande et des présentes instructions relatives à la procédure, elle doit déposer sa réponse auprès du Secrétaire de l'Office et en signifier une copie aux parties qui ont déposé les mémoires, au plus tard le 27 novembre 2002.

5. Si un déposant souhaite répliquer à la réponse visée au point 4 du présent avis de la demande et des présentes instructions relatives à la procédure, il doit déposer sa réponse auprès du Secrétaire de l'Office et en signifier une copie à la demanderesse, au plus tard le 7 décembre 2002.

6. For further information on the procedures governing the Board's review, contact Michel L. Mantha, Secretary, (403) 299-2714 (Telephone), (403) 292-5503 (Facsimile).

6. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes régissant l'examen mené par l'Office, veuillez communiquer avec Michel L. Mantha, secrétaire, (403) 299-2714 (téléphone), (403) 292-5503 (télécopieur).

October 12, 2002

Le 12 octobre 2002

MICHEL L. MANTHA
Secretary

Le secrétaire
MICHEL L. MANTHA

[41-1-o]

[41-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**ABITIBI-CONSOLIDATED COMPANY OF CANADA**

PLANS DEPOSITED

Abitibi-Consolidated Company of Canada hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Abitibi-Consolidated Company of Canada has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Kenora, at Kenora, Ontario, under deposit number 31563, a description of the site and plans of a proposed bridge over Kinnyu Creek between Kinnyu Lake and the Trout River on the Kinnyu Road, in front of Crown land.

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

Fort Frances, September 30, 2002

ERIC KAUFMAN
Planning Forester

[41-1-o]

ACF ACCEPTANCE X LLC

DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on September 30, 2002, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Security Agreement — Chattel Mortgage dated as of September 30, 2002, between ACF Acceptance X LLC, as Debtor, and UPS Capital Corporation, as Secured Party, relating to 195 cars; and
2. Memorandum of Lease dated as of June 1, 2001, between ACF Acceptance X LLC and Corn Products International, Inc.

September 30, 2002

AIRD & BERLIS LLP
Barristers and Solicitors

[41-1-o]

ACF INDUSTRIES, INCORPORATED

DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on September 30, 2002, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Supplement No. 17 dated as of September 30, 2002, to Security Agreement dated as of November 1, 2001, between ACF

AVIS DIVERS**ABITIBI-CONSOLIDATED COMPANY OF CANADA**

DÉPÔT DE PLANS

La société Abitibi-Consolidated Company of Canada donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Abitibi-Consolidated Company of Canada a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Kenora, à Kenora (Ontario), sous le numéro de dépôt 31563, une description de l'emplacement et les plans d'un pont que l'on propose de construire au-dessus du ruisseau Kinnyu, entre le lac Kinnyu et la rivière Trout, sur le chemin Kinnyu, en face de terres publiques.

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

Fort Frances, le 30 septembre 2002

Le planificateur forestier
ERIC KAUFMAN

[41-1]

ACF ACCEPTANCE X LLC

DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 30 septembre 2002 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Contrat de garantie — hypothèque mobilière en date du 30 septembre 2002, entre la ACF Acceptance X LLC, en qualité de débiteur, et la UPS Capital Corporation, en qualité de créancier garanti, concernant 195 wagons;
2. Convention de location en date du 1^{er} juin 2001, entre la ACF Acceptance X LLC et la Corn Products International, Inc.

Le 30 septembre 2002

Les conseillers juridiques
AIRD & BERLIS s.r.l.

[41-1-o]

ACF INDUSTRIES, INCORPORATED

DÉPÔT DE DOCUMENT

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 30 septembre 2002 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Dix-septième supplément en date du 30 septembre 2002 au contrat de garantie en date du 1^{er} novembre 2001 entre la ACF

Industries, Incorporated, as Debtor, and Vegas Financial Corp., as Secured Party, relating to 195 cars.

September 30, 2002

AIRD & BERLIS LLP
Barristers and Solicitors

[41-1-o]

Industries, Incorporated, en qualité de débiteur, et la Vegas Financial Corp., en qualité de créancier garanti, concernant 195 wagons.

Le 30 septembre 2002

Les avocats
AIRD & BERLIS s.r.l.

[41-1-o]

ASSOCIATED ENGINEERING (B.C.) LTD.

PLANS DEPOSITED

Associated Engineering (B.C.) Ltd., on behalf of the Corporation of the District of Maple Ridge, hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Associated Engineering (B.C.) Ltd. has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, at Vancouver, British Columbia, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of British Columbia, at the Land Titles Office, 88 6th Street, New Westminster, British Columbia, V3L 5B3, under deposit number BT356946, a description of the site and plans of the replacement of the 256th Street Bridge over Kanaka Creek, located in the District of Maple Ridge, near 116th Avenue.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Superintendent, Navigable Waters Protection Division, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 350-555 West Hastings Street, Vancouver, British Columbia V6B 5G3.

October 1, 2002

ASSOCIATED ENGINEERING (B.C.) LTD.

[41-1-o]

THE BURLINGTON NORTHERN AND SANTA FE RAILWAY COMPANY

DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on September 18, 2002, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Memorandum of Equipment Lease Agreement (BNSF 2002-C) effective as of September 19, 2002, between Wells Fargo Bank Northwest, N.A., and The Burlington Northern and Santa Fe Railway Company;
2. Memorandum of Lease Supplement No. 1 (BNSF 2002-C) effective as of September 19, 2002, between Wells Fargo Bank Northwest, N.A., and The Burlington Northern and Santa Fe Railway Company;
3. Memorandum of Trust Indenture and Security Agreement (BNSF 2002-C) effective as of September 19, 2002, between Wells Fargo Bank Northwest, N.A., and Allfirst Bank;
4. Memorandum of Trust Indenture Supplement No. 1 (BNSF 2002-C) effective as of September 19, 2002, between Wells Fargo Bank Northwest, N.A., and Allfirst Bank; and

ASSOCIATED ENGINEERING (B.C.) LTD.

DÉPÔT DE PLANS

La société Associated Engineering (B.C.) Ltd., au nom de la Corporation du District de Maple Ridge, donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Associated Engineering (B.C.) Ltd. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, à Vancouver (Colombie-Britannique), et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de la Colombie-Britannique, au Bureau d'enregistrement des titres de biens-fonds, 88, 6^e Rue, New Westminster (Colombie-Britannique) V3L 5B3, sous le numéro de dépôt BT356946, une description de l'emplacement et les plans du remplacement du pont de la 256^e Rue, au-dessus du ruisseau Kanaka, situé dans le District de Maple Ridge, près de la 116^e Avenue.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Surintendant, Division de la protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 555, rue Hastings Ouest, Bureau 350, Vancouver (Colombie-Britannique) V6B 5G3.

Le 1^{er} octobre 2002

ASSOCIATED ENGINEERING (B.C.) LTD.

[41-1]

THE BURLINGTON NORTHERN AND SANTA FE RAILWAY COMPANY

DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 18 septembre 2002 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Résumé du contrat de location de matériel (BNSF 2002-C) en vigueur le 19 septembre 2002 entre la Wells Fargo Bank Northwest, N.A., et The Burlington Northern and Santa Fe Railway Company;
2. Premier supplément au résumé du contrat de location (BNSF 2002-C) en vigueur le 19 septembre 2002 entre la Wells Fargo Bank Northwest, N.A., et The Burlington Northern and Santa Fe Railway Company;
3. Résumé de la convention de fiducie et de garantie (BNSF 2002-C) en vigueur le 19 septembre 2002 entre la Wells Fargo Bank Northwest, N.A., et la Allfirst Bank;
4. Premier supplément au résumé de la convention de fiducie (BNSF 2002-C) en vigueur le 19 septembre 2002 entre la Wells Fargo Bank Northwest, N.A., et la Allfirst Bank;

5. Memorandum of Lease Assignment (BNSF 2002-C) effective as of September 19, 2002, between Wells Fargo Bank Northwest, N.A., and Allfirst Bank.

October 2, 2002

MCCARTHY TÉTRAULT LLP
Solicitors

[41-1-o]

5. Résumé de la cession du contrat de location (BNSF 2002-C) en vigueur le 19 septembre 2002 entre la Wells Fargo Bank Northwest, N.A., et la Allfirst Bank.

Le 2 octobre 2002

Les conseillers juridiques
MCCARTHY TÉTRAULT s.r.l.

[41-1-o]

CANADIAN MEDICAL PROTECTIVE ASSOCIATION

BY-LAW NO. 49

A By-law to Amend By-law No. 39, as Amended, of the Canadian Medical Protective Association

Be it enacted as a By-law of the Canadian Medical Protective Association that By-Law No. 39, as amended, be and the same is hereby further amended as follows:

Section 2.02 is amended to read as follows:

2.02 *Eligibility for Membership.* Any member of the medical profession duly licensed in any province or territory of Canada shall be eligible to apply for membership in the Association.

Section 2.03.04 is added to read as follows:

2.03.04 *Continuous Membership.* Upon election, a member shall retain membership in the Association until such membership is voided pursuant to Section 2.04, the membership is terminated pursuant to Section 2.08, or the member is expelled pursuant to Section 2.09.

The text under Section 2.04 becomes 2.04.01 and Section 2.04.02 is added to read as follows:

2.04 *Voiding of Membership*

2.04.02 If any membership information provided by a member is deemed material by the Council and is subsequently determined in the opinion of the Council not to be, or no longer be, in substance or in fact, accurate or fully responsive to the requirements of the Association, then the Council may declare that member's membership in the Association to be void.

Section 4.02.04 is amended to read as follows:

4.02.04 *Term of Office.* The election of Councillors by ballot shall be effective as of the conclusion of the Annual Meeting and Councillors shall hold office for three (3) years, subject to Sections 4.05 and 4.06. At each Annual Meeting of Members the Councillors elected as of the third (3rd) preceding Annual Meeting of Members, or Members appointed to fill the remainder of the terms of such Councillors, shall retire from office but shall be eligible for re-election provided they are otherwise then qualified. The Councillors in office shall continue in office until their successors are elected or appointed.

Section 9.04.01 is amended to read as follows:

9.04.01 *Method of Giving Notices.* Any notice (which term includes any communication or document, electronic or otherwise) to be given, sent, delivered or served pursuant to the By-laws or otherwise, in writing or otherwise, to a Member, Councillor, Officer or member of a committee shall be sufficiently given if delivered personally to the person to whom it is to be given or if delivered, mailed, sent by means of recorded communication or, with the written consent of the recipient, by electronic means including e-mail to the person's recorded address. A notice so delivered shall be deemed to have been given when it is delivered personally or at the address aforesaid. A notice so mailed shall be deemed to have been given

ASSOCIATION CANADIENNE DE PROTECTION MÉDICALE

RÈGLEMENT N° 49

Règlement visant à modifier le règlement n° 39, tel qu'il est amendé, de l'Association canadienne de protection médicale

Qu'il soit adopté à titre de règlement de l'Association canadienne de protection médicale le texte suivant qui vise à modifier de nouveau le règlement n° 39, tel qu'il est amendé :

Le paragraphe 2.02 est ainsi modifié :

2.02 *Admissibilité.* Tout membre de la profession médicale dûment licencié dans toute province ou territoire du Canada peut faire une demande d'adhésion à l'Association.

L'alinéa 2.03.04 est ajouté prévoyant ce qui suit :

2.03.04 *Adhésion continue.* Le membre élu au Conseil conserve son adhésion à l'Association jusqu'à ce que cette adhésion soit annulée selon le paragraphe 2.04, prenne fin aux termes du paragraphe 2.08, ou que le membre soit expulsé en application du paragraphe 2.09.

Le paragraphe 2.04 devient l'alinéa 2.04.01, et l'alinéa 2.04.02 est ajouté ainsi rédigé :

2.04 *Annulation de l'adhésion*

2.04.02 Si le Conseil juge qu'un renseignement donné par un membre dans sa demande d'adhésion est essentiel et qu'il détermine par la suite qu'il est, dans son essence ou dans les faits, inexact ou incomplet compte tenu des exigences de la formule de demande prescrite par le Conseil, ce dernier peut déclarer l'adhésion du candidat comme étant nulle.

L'alinéa 4.02.04 est ainsi modifié :

4.02.04 *Mandat.* L'élection de Conseillers par voie de scrutin prend effet au moment où l'assemblée annuelle prend fin et les Conseillers demeurent en poste pendant trois (3) ans, conformément aux paragraphes 4.05 et 4.06. À chaque assemblée annuelle des membres, les Conseillers qui, il y a trois (3) ans, ont été élus à l'assemblée annuelle des membres ou les membres nommés pour terminer le mandat de ces Conseillers doivent démissionner, mais sont rééligibles pourvu qu'ils soient alors qualifiés. Les Conseillers élus alors en poste continuent d'exercer leurs fonctions jusqu'à ce que leurs successeurs soient élus.

L'alinéa 9.04.01 est ainsi modifié :

9.04.01 *Mode d'envoi des avis.* Tout avis (ce terme comprenant toute correspondance ou tout document, électronique ou autre) qui doit être donné, envoyé, livré ou remis en vertu des règlements ou autrement à un membre, Conseiller, dirigeant ou membre d'un comité est dûment donné s'il est livré personnellement à la personne à laquelle il doit être donné ou s'il est livré, posté ou envoyé par tout moyen de correspondance enregistré ou, avec le consentement écrit du destinataire, par moyen électronique comprenant le courrier électronique, à l'adresse inscrite de la personne. Un avis ainsi livré est réputé avoir été donné s'il est livré en personne ou à l'adresse susmentionnée. Un avis ainsi posté est réputé avoir été donné une fois envoyé.

when sent. The term “recorded address” means in the case of a Member the address, including without limitation the e-mail address, as recorded in the register of Members and in the case of a Councillor or Officer the address as recorded in the records of the Association. The Executive Director may change or cause to be changed the recorded address of any Member, Councillor or Officer in accordance with any information believed by the Executive Director to be reliable.

Section 9.04.04 is amended to read as follows:

9.04.04 *Signature of Notices.* The signatures to any notices to be delivered, mailed or sent by means of recorded communication by the Association may be written, stamped, typewritten or printed or partly written, stamped typewritten or printed. The signatures to any notices to be sent by the Association by electronic means may be in digital form, incorporated in, attached to or associated with such notice.

Passed by the Association in general meeting held August 21, 2002.

A. DURANCEAU
President

JOHN E. GRAY
Executive Director

[41-1-o]

Le terme « adresse inscrite » comprend l'adresse électronique et signifie, dans le cas d'un membre, l'adresse inscrite dans le registre des membres, et dans le cas d'un Conseiller ou dirigeant, l'adresse inscrite dans les registres de l'Association. Le directeur général peut changer ou faire en sorte que soit changée l'adresse inscrite d'un membre, Conseiller ou dirigeant conformément aux renseignements qu'il estime exacts.

L'alinéa 9.04.04 est ainsi modifié :

9.04.04 *Signatures des avis.* Les signatures des avis donnés par l'Association devant être livrés, postés ou envoyés par tout moyen de correspondance enregistré peuvent être entièrement ou partiellement manuscrites, estampillées, dactylographiées, ou imprimées. Les signatures des avis donnés par l'Association de façon électronique peuvent être incorporées, jointes ou associées à de tels avis sous forme numérique.

Adopté par l'Association à une réunion générale tenue le 21 août 2002.

Le président
A. DURANCEAU

Le directeur général
JOHN E. GRAY

[41-1-o]

CANADIAN PACIFIC RAILWAY

PLANS DEPOSITED

Canadian Pacific Railway hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Canadian Pacific Railway has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, at Vancouver, British Columbia, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of New Westminster, at New Westminster, British Columbia, under deposit number BT364932, a description of the site and plans of a proposed box culvert in Katzie Slough, at Pitt Meadows, British Columbia, in Section 26, Block 6N, Range 1E and in Section 27, Block 6N, Range 1E.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Superintendent, Navigable Waters Protection Division, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 350-555 West Hastings Street, Vancouver, British Columbia V6B 5G3.

Vancouver, October 4, 2002

BRIAN LOCHER, P.ENG
Senior Project Manager

[41-1-o]

CHIASSON AQUACULTURE LTÉE

PLANS DEPOSITED

Chiasson Aquaculture Ltée hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the

CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE

DÉPÔT DE PLANS

Le Chemin de fer Canadien Pacifique donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Le Chemin de fer Canadien Pacifique a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, à Vancouver (Colombie-Britannique), et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de New Westminster, à New Westminster (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt BT364932, une description de l'emplacement et les plans d'un projet de dalot dans le faux chenal Katzie, à Pitt Meadows (Colombie-Britannique), dans la section 26, bloc 6N, rang 1E et dans la section 27, bloc 6N, rang 1E.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Surintendant, Division de la protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 555, rue Hastings Ouest, Bureau 350, Vancouver (Colombie-Britannique) V6B 5G3.

Vancouver, le 4 octobre 2002

Le gestionnaire principal de projet
BRIAN LOCHER, ing.

[41-1]

CHIASSON AQUACULTURE LTÉE

DÉPÔT DE PLANS

La société Chiasson Aquaculture Ltée donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de

said Act, Chiasson Aquaculture Ltée has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the Registrar of Deed for and in the County of Gloucester, at Bathurst, New Brunswick, under deposit number 15137376, a description of the site and plans of the proposed modification to aquaculture lot MS-0698A, in the Baie de Lamèque, facing Pointe-Alexandre and Concession 109, near Lamèque, New Brunswick.

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

Shippagan, October 4, 2002

YVON CHIASSON
President

[41-1-o]

l'ouvrage décrit ci-après. La Chiasson Aquaculture Ltée a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau d'enregistrement pour le comté de Gloucester, à Bathurst (Nouveau-Brunswick), sous le numéro de dépôt 15137376, une description de l'emplacement et les plans de la modification proposée au lot aquacole MS-0698A dans la Baie de Lamèque, en face de Pointe-Alexandre et de la concession 109, près de Lamèque (Nouveau-Brunswick).

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

Shippagan, le 4 octobre 2002

Le président
YVON CHIASSON

[41-1-o]

COMMUNICATIONS CONSULTATIVE COMMITTEE

SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that the COMMUNICATIONS CONSULTATIVE COMMITTEE/COMITÉ DE CONCERTATION DES COMMUNICATIONS intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter, pursuant to the *Canada Corporations Act*.

September 4, 2002

ALAIN GAUDREAULT
President

[41-1-o]

COMITÉ DE CONCERTATION DES COMMUNICATIONS

ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que le COMITÉ DE CONCERTATION DES COMMUNICATIONS/COMMUNICATIONS CONSULTATIVE COMMITTEE demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 4 septembre 2002

Le président
ALAIN GAUDREAULT

[41-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, GOVERNMENT OF THE NORTHWEST TERRITORIES

PLANS DEPOSITED

The Department of Transportation, Government of the Northwest Territories hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Department of Transportation, Government of the Northwest Territories has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of the Northwest Territories at Yellowknife, under deposit number 126,551, a description of the site and plans of the proposed permanent bridge installation over Bluefish Creek, at kilometre 44.0 of Yellowknife Highway No. 3 (Longitude 117°26'30" W, latitude 61°24'43" N).

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Regional Director,

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, GOUVERNEMENT DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST

DÉPÔT DE PLANS

Le ministère des Transports, Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Le ministère des Transports, Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement des Territoires du Nord-Ouest, à Yellowknife, sous le numéro de dépôt 126,551, une description de l'emplacement et les plans d'un pont permanent que l'on propose de construire au-dessus du ruisseau Bluefish, à la borne kilométrique 44,0 du Yellowknife Highway n° 3 (117°26'30" de longitude O. et 61°24'43" de latitude N.).

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis,

Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1.

Yellowknife, October 3, 2002

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION,
GOVERNMENT OF THE NORTHWEST TERRITORIES

[41-1-o]

DONAT AND DANIEL DOIRON

PLANS DEPOSITED

Donat and Daniel Doiron hereby give notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Donat and Daniel Doiron have deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Northumberland, at Miramichi, New Brunswick, under deposit number 15082796, a description of the site and plans of work to be done at the oyster suspension aquaculture facility in the bay of Tabusintac, at Tabusintac, New Brunswick, in front of Lot MS-0237.

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

Portage River, October 4, 2002

DONAT AND DANIEL DOIRON

[41-1-o]

GUY LAVOIE

PLANS DEPOSITED

Guy Lavoie hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Guy Lavoie has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry Office of Kamouraska, at Saint-Pascal, Quebec, under deposit number 10109568, a description of the site and plans of a bridge for cyclists over the Saint-Jean River, in the city of La Pocatière, in front of lots number 876 and 877 of the Land Registry of the Parish of Saint-Anne.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Superintendent, Navigable Waters Protection Division, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 101 Champlain Boulevard, 3rd Floor, Québec, Quebec G1K 7Y7.

Saint-Pascal, September 26, 2002

GUY LAVOIE

[41-1-o]

au Directeur régional, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 201, rue Front Nord, Bureau 703, Sarnia (Ontario) N7T 8B1.

Yellowknife, le 3 octobre 2002

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, GOUVERNEMENT
DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST

[41-1]

DONAT ET DANIEL DOIRON

DÉPÔT DE PLANS

Donat et Daniel Doiron donnent avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Donat et Daniel Doiron ont, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Northumberland, à Miramichi (Nouveau-Brunswick), sous le numéro de dépôt 15082796, une description de l'emplacement et les plans des travaux que l'on propose d'effectuer à une installation d'aquaculture d'huîtres en suspension, dans la baie de Tabusintac, à Tabusintac (Nouveau-Brunswick), en face du lot MS-0237.

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

Portage River, le 4 octobre 2002

DONAT ET DANIEL DOIRON

[41-1-o]

GUY LAVOIE

DÉPÔT DE PLANS

Guy Lavoie donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Guy Lavoie a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Kamouraska, à Saint-Pascal (Québec), sous le numéro de dépôt 10109568, une description de l'emplacement et les plans d'un pont pour cyclistes sur la rivière Saint-Jean, dans la ville de La Pocatière, en face des lots n° 876 et 877 du cadastre de la paroisse de Sainte-Anne.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Surintendant, Division de la protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 101, boulevard Champlain, 3^e étage, Québec (Québec) G1K 7Y7.

Saint-Pascal, le 26 septembre 2002

GUY LAVOIE

[41-1-o]

HELM FINANCIAL CORPORATION

DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on September 18, 2002, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Termination of Lease, dated as of September 13, 2002, by Helm Financial Corporation.

October 1, 2002

MCCARTHY TÉTRAULT LLP
Solicitors

[41-1-o]

HELM FINANCIAL CORPORATION

DÉPÔT DE DOCUMENT

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 18 septembre 2002 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Résiliation de contrat de location daté du 13 septembre 2002 par la Helm Financial Corporation.

Le 1^{er} octobre 2002

Les conseillers juridiques
MCCARTHY TÉTRAULT s.r.l.

[41-1-o]

MIC LIFE INSURANCE CORPORATION

RELEASE OF ASSETS

Notice is hereby given, pursuant to the provisions of section 651 of the *Insurance Companies Act*, that MIC Life Insurance Corporation, having ceased to carry on business in Canada, intends to make an application to the Superintendent of Financial Institutions for the release of its assets in Canada on or about November 30, 2002.

Policyholders and certificate holders of the MIC Life Insurance Corporation opposing the release may file their notice of opposition with the Superintendent of Financial Institutions, Registration and Approvals Division, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before November 30, 2002.

October 12, 2002

CHARLES W. HASTINGS
Chief Agent in Canada

[41-4-o]

LA COMPAGNIE D'ASSURANCE-VIE MIC

LIBÉRATION D'ACTIF

Avis est par les présentes donné que, aux termes de l'article 651 de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, La Compagnie d'Assurance-Vie MIC, ayant cessé d'exercer ses activités au Canada, entend faire une demande au surintendant des institutions financières pour la libération de son actif au Canada, le ou vers le 30 novembre 2002.

Les détenteurs de polices et de certificats de La Compagnie d'Assurance-Vie MIC s'opposant à la libération peuvent faire part de leur opposition au Surintendant des institutions financières, Division de l'agrément et des approbations, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 30 novembre 2002.

Le 12 octobre 2002

L'agent principal au Canada
CHARLES W. HASTINGS

[41-4]

MONTREAL TRUST COMPANY OF CANADA**MONTREAL TRUST COMPANY**

LETTERS PATENT OF AMALGAMATION

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

Toronto, September 21, 2002

MONTREAL TRUST COMPANY OF CANADA
MONTREAL TRUST COMPANY

[38-4-o]

COMPAGNIE MONTRÉAL TRUST DU CANADA**COMPAGNIE MONTRÉAL TRUST**

LETTRES PATENTES DE FUSION

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

Toronto, le 21 septembre 2002

COMPAGNIE MONTRÉAL TRUST DU CANADA
COMPAGNIE MONTRÉAL TRUST

[38-4-o]

THE MUNICIPAL DISTRICT OF GREENVIEW, NO. 16

PLANS DEPOSITED

The Municipal District of Greenview, No. 16, hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for

THE MUNICIPAL DISTRICT OF GREENVIEW, NO. 16

DÉPÔT DE PLANS

Le Municipal District of Greenview, No. 16, donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des*

approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Municipal District of Greenview, No. 16, has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, at Edmonton, Alberta, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Northern Alberta, at Edmonton, Alberta, under deposit number 0225833, a description of the site and plans of the proposed bridge repair project on a bridge crossing over Tom's Creek, on a local road, southeast of Valleyview, located at INW 13-69-22-W5M.

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

Sherwood Park, September 30, 2002

MPA ENGINEERING LTD.

[41-1-o]

eaux navigables, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Le Municipal District of Greenview, No. 16, a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, à Edmonton (Alberta), et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Northern Alberta, à Edmonton (Alberta), sous le numéro de dépôt 0225833, une description de l'emplacement et les plans d'un projet de réparation du pont qui traverse le ruisseau Tom's Creek, sur une route locale, au sud-est de Valleyview, situé aux coordonnées nord-ouest 13-69-22, à l'ouest du 5^e méridien.

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

Sherwood Park, le 30 septembre 2002

MPA ENGINEERING LTD.

[41-1]

THE MUNICIPAL DISTRICT OF SPIRIT RIVER, NO. 133

PLANS DEPOSITED

The Municipal District of Spirit River, No. 133 hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, The Municipal District of Spirit River, No. 133 has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, at Edmonton, Alberta, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Northern Alberta, at Edmonton, Alberta, under deposit number 022 5835, a description of the site and plans of a proposed bridge repair project on a bridge crossing over Braeburn Creek, on a local road, south of Rycroft, located at SNW 03-77-05-W6M.

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

Sherwood Park, September 27, 2002

MPA ENGINEERING LTD.

[41-1-o]

THE MUNICIPAL DISTRICT OF SPIRIT RIVER, NO. 133

DÉPÔT DE PLANS

The Municipal District of Spirit River, No. 133 donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. The Municipal District of Spirit River, No. 133 a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, à Edmonton (Alberta), et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Northern Alberta, à Edmonton (Alberta), sous le numéro de dépôt 022 5835, une description de l'emplacement et les plans d'un projet de réparation du pont qui traverse le ruisseau Braeburn, sur une route locale, au sud de Rycroft, situé aux coordonnées nord-ouest 03-77-05 à l'ouest du 6^e méridien.

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

Sherwood Park, le 27 septembre 2002

MPA ENGINEERING LTD.

[41-1]

THE MUNICIPAL DISTRICT OF SPIRIT RIVER, NO. 133

PLANS DEPOSITED

The Municipal District of Spirit River, No. 133, hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, The Municipal District of Spirit River, No. 133, has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, at Edmonton, Alberta, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Northern Alberta, at Edmonton, under deposit number 022 363 756, a description of the site and plans of a proposed bridge repair project on a bridge crossing

THE MUNICIPAL DISTRICT OF SPIRIT RIVER, NO. 133

DÉPÔT DE PLANS

The Municipal District of Spirit River, No. 133, donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. The Municipal District of Spirit River, No. 133, a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, à Edmonton (Alberta), et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Northern Alberta, à Edmonton, sous le numéro de dépôt 022 363 756, une description de l'emplacement et les plans

over the Saddle River on a local road southeast of Rycroft, located at INE 25-77-05-W6M.

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

Sherwood Park, October 2, 2002

MPA ENGINEERING LTD.

[41-1-o]

THE MUNICIPALITY OF TRENT HILLS

PLANS DEPOSITED

The Municipality of Trent Hills hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Municipality of Trent Hills has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of the County of Northumberland, at Cobourg, Ontario, under deposit number 320578, a description of the site and plans of the Ranney Falls Pedestrian Suspension Bridge over the Trent River at Lot 9, Concession 5, Township of Seymour, County of Northumberland, from Ferris Provincial Park to the Ontario Power Generation Station.

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

Cobourg, October 1, 2002

THE MUNICIPALITY OF TRENT HILLS

[41-1-o]

NATIONAL TRUST COMPANY

VICTORIA AND GREY MORTGAGE CORPORATION

LETTERS PATENT OF AMALGAMATION

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

Toronto, September 21, 2002

NATIONAL TRUST COMPANY

VICTORIA AND GREY MORTGAGE CORPORATION

[38-4-o]

d'un projet de réfection du pont qui traverse la rivière Saddle, sur une route locale au sud-est de Rycroft, situé aux coordonnées nord-est 25-77-05 à l'ouest du 6^e méridien.

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

Sherwood Park, le 2 octobre 2002

MPA ENGINEERING LTD.

[41-1]

THE MUNICIPALITY OF TRENT HILLS

DÉPÔT DE PLANS

La Municipality of Trent Hills donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Municipality of Trent Hills a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de Northumberland, à Cobourg (Ontario), sous le numéro de dépôt 320578, une description de l'emplacement et les plans d'une passerelle suspendue à Ranney Falls au-dessus de la rivière Trent au lot 9, concession 5, dans la municipalité de Seymour, dans le comté de Northumberland, à partir du parc provincial Ferris jusqu'à la centrale Ontario Power Generation.

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

Cobourg, le 1^{er} octobre 2002

THE MUNICIPALITY OF TRENT HILLS

[41-1]

COMPAGNIE TRUST NATIONAL

SOCIÉTÉ D'HYPOTHÈQUES VICTORIA ET GREY

LETTRES PATENTES DE FUSION

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

Toronto, le 21 septembre 2002

COMPAGNIE TRUST NATIONAL

SOCIÉTÉ D'HYPOTHÈQUES VICTORIA ET GREY

[38-4-o]

NIAGARA PENINSULA CONSERVATION AUTHORITY**PLANS DEPOSITED**

The Niagara Peninsula Conservation Authority hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Niagara Peninsula Conservation Authority has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the Niagara Peninsula Conservation Authority, at 250 Thorold Road W, 3rd Floor, Welland, Ontario, under the project name "Port Davidson Weir Reconfiguration," a description of the site and plans of the proposed reconfiguration of the existing rock weir in the Welland River at the Niagara Peninsula Conservation Authority's Port Davidson Conservation Area located on the west side of South Chippawa Road, just north of Canborough Road (Regional Road 63), in the Township of West Lincoln.

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

For further information, please contact Mr. Steve Miller, P.Eng, at (905) 788-3135, extension 231, at the Niagara Peninsula Conservation Authority.

Welland, October 2, 2002

NIAGARA PENINSULA CONSERVATION
AUTHORITY

[41-1-o]

SUN LIFE ASSURANCE COMPANY OF CANADA**CLARICA LIFE INSURANCE COMPANY****LETTERS PATENT OF AMALGAMATION**

Notice is hereby given pursuant to subsection 250(2) of the *Insurance Companies Act* (Canada), that Sun Life Assurance Company of Canada ("Sun Life") and Clarica Life Insurance Company ("Clarica") intend to jointly apply to the Minister of Finance (Canada), for letters patent of amalgamation continuing Sun Life and Clarica as one company under the name Sun Life Assurance Company of Canada and, in French, Sun Life du Canada, compagnie d'assurance-vie, subject to the approval of the amalgamation by the voting policyholders and shareholders to be sought at the special meeting of each company to be held on November 27, 2002.

Toronto, October 1, 2002

JOAN WILSON
Corporate Secretary

[41-4-o]

OFFICE DE PROTECTION DE LA NATURE DE LA PÉNINSULE DU NIAGARA**DÉPÔT DE PLANS**

L'Office de protection de la nature de la péninsule du Niagara donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. L'Office de protection de la nature de la péninsule du Niagara a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, ainsi qu'au bureau de l'Office de protection de la nature de la péninsule du Niagara situé au 250, chemin Thorold Ouest, 3^e étage, à Welland (Ontario), sous le titre de projet « Reconfiguration du barrage de Port Davidson », une description de l'emplacement et les plans de la reconfiguration proposée du barrage rocheux actuel sur la rivière Welland, dans la zone de conservation de Port Davidson de l'Office de protection de la nature de la péninsule du Niagara, le barrage et la zone de conservation étant situés du côté ouest du chemin Chippawa Sud, au nord du chemin Canborough (route régionale 63), dans le canton de Lincoln Ouest.

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

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Monsieur Steve Miller, ingénieur, au (905) 788-3135, poste 231, à l'Office de protection de la nature de la péninsule du Niagara.

Welland, le 2 octobre 2002

OFFICE DE PROTECTION DE LA NATURE DE LA
PÉNINSULE DU NIAGARA

[41-1-o]

SUN LIFE DU CANADA, COMPAGNIE D'ASSURANCE-VIE**CLARICA, COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE****LETTRES PATENTES DE FUSION**

Avis est donné par la présente, conformément au paragraphe 250(2) de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), que la Sun Life du Canada, compagnie d'assurance-vie (« Sun Life ») et Clarica, compagnie d'assurance sur la vie (« Clarica ») ont l'intention de demander conjointement au ministre des Finances (Canada) des lettres patentes fusionnant et prorogeant la Sun Life et la Clarica en une seule et même société qui portera le nom de Sun Life du Canada, compagnie d'assurance-vie et, en anglais, Sun Life Assurance Company of Canada, sous réserve de l'approbation de la fusion par les titulaires de contrat ayant droit de vote et les actionnaires qu'il est prévu de demander au cours de l'assemblée extraordinaire qui sera tenue par chacune des compagnies le 27 novembre 2002.

Toronto, le 1^{er} octobre 2002

La secrétaire de la compagnie
JOAN WILSON

[41-4-o]

WESTERN FINANCIAL GROUP INC.

LETTERS PATENT

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

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

High River, September 21, 2002

FASKEN MARTINEAU DuMOULIN LLP
Barristers and Solicitors

[38-4-o]

WESTERN FINANCIAL GROUP INC.

LETTRES PATENTES

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

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

High River, le 21 septembre 2002

Les avocats
FASKEN MARTINEAU DuMOULIN s.r.l.

[38-4-o]

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

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Health, Dept. of		Santé, min. de la	
Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1335 — Nicosulfuron)	3126	Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1335 — nicosulfuron).....	3126
Superintendent of Financial Institutions, Office of the		Surintendant des institutions financières, bureau du	
Assets (Foreign Companies) Regulations	3129	Règlement sur les éléments d'actif (sociétés étrangères)	3129
Regulations Repealing the Assets (Property and Casualty Companies) Regulations	3133	Règlement abrogeant le Règlement sur l'actif (sociétés d'assurances multirisques).....	3133
Transport, Dept. of		Transports, min. des	
Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and IV)	3136	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et IV)	3136
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Transmission Control Functions)	3148	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (fonctions de la commande de la boîte de vitesses)	3148

Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1335 — Nicosulfuron)

Statutory Authority

Food and Drugs Act

Sponsoring Department

Department of Health

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

Nicosulfuron is registered under the *Pest Control Products Act* as a herbicide for the control of a wide variety of weeds in corn as a post-emergent treatment. A Maximum Residue Limit (MRL) has been established under the *Food and Drugs Act* for residues of nicosulfuron resulting from this use at 0.1 parts per million (p.p.m.) in corn. By virtue of subsection B.15.002(1) of the *Food and Drug Regulations*, the MRL for other foods is 0.1 p.p.m.

The Pest Management Regulatory Agency (PMRA) of Health Canada has recently approved an application to amend the registration of nicosulfuron in order to allow its use for the control of black bulrush in blueberries as a post-emergent treatment. This proposed regulatory amendment would establish an MRL for residues of nicosulfuron resulting from this use in blueberries in order to permit the sale of food containing these residues.

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

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

Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1335 — nicosulfuron)

Fondement législatif

Loi sur les aliments et drogues

Ministère responsable

Ministère de la Santé

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Le nicosulfuron est homologué en vertu de la *Loi sur les produits antiparasitaires* comme herbicide pour lutter contre un grand nombre de mauvaises herbes dans le maïs en traitement de postlevée. Une limite maximale de résidus (LMR) a été établie en vertu de la *Loi sur les aliments et drogues* pour les résidus de nicosulfuron résultant de son utilisation à 0,1 parties par million (p.p.m.) dans le maïs. En vertu du paragraphe B.15.002(1) du *Règlement sur les aliments et drogues*, la LMR pour les autres aliments est de 0,1 p.p.m.

L'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire (ARLA) de Santé Canada a récemment approuvé une demande de modification de l'homologation du nicosulfuron afin de permettre son utilisation pour lutter contre le scirpe noirâtre dans les bleuets. La présente modification proposée au Règlement établirait une LMR pour les résidus de nicosulfuron résultant de cette utilisation dans les bleuets, de manière à permettre la vente d'aliments contenant ces résidus.

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

L'évaluation des risques pour la santé humaine comporte une évaluation des risques alimentaires présentés par les résidus pré-vus du produit antiparasitaire, déterminés à l'aide d'études toxicologiques exhaustives. Une dose journalière admissible (DJA) et/ou une dose aiguë de référence (DAR) sont calculées à l'aide d'un facteur de sécurité appliqué à la dose sans effet nocif observé ou, selon le cas, à l'aide d'un facteur de risque dont le calcul est fondé sur l'extrapolation linéaire d'une faible dose. La dose journalière potentielle (DJP) est calculée à partir de la quantité de résidus qui demeure sur chaque aliment lorsque le produit antiparasitaire est utilisé conformément au mode d'emploi qui figure sur l'étiquette proposée; on tient également compte de la quantité consommée de cet aliment, qu'il soit canadien ou importé. Des DJP sont établies pour divers groupes d'âge, y compris les nourrissons, les tout-petits, les enfants, les adolescents et les adultes, et les sous-populations au Canada. Pourvu que la DJP ne dépasse pas la DJA ou la DAR pour tout groupe d'âge ou sous-population,

levels. Since, in most cases, the PDI is well below the ADI and lifetime risks are very low when MRLs are originally established, additional MRLs for the pest control product may be added in the future.

After the review of all available data, the PMRA has determined that an MRL for nicosulfuron of 0.05 p.p.m. in blueberries would not pose an unacceptable health risk to the public. This regulatory amendment will also amend the chemical name of nicosulfuron in order to comply with international nomenclature conventions.

Alternatives

Under the *Food and Drugs Act*, the sale of food containing residues of pest control products at a level less than or equal to 0.1 p.p.m. is permitted unless a lower MRL has been established in Table II, Division 15, of the *Food and Drug Regulations*. In the case of nicosulfuron, establishment of an MRL for blueberries is necessary to support the additional use of a pest control product which has been shown to be both safe and effective, while at the same time preventing the sale of food with unacceptable residues.

Benefits and Costs

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

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

Consultation

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

Compliance and Enforcement

Compliance will be monitored through ongoing domestic inspection programs conducted by the Canadian Food Inspection Agency when the proposed MRL for nicosulfuron is adopted.

Contact

Geraldine Graham, Alternative Strategies and Regulatory Affairs Division, Pest Management Regulatory Agency, Health Canada, Address Locator 6607D1, 2720 Riverside Drive, Ottawa,

et que le risque à vie soit acceptable, les niveaux de résidus prévus sont établis comme LMR en vertu de la *Loi sur les aliments et drogues* afin de prévenir la vente d'aliments dans lesquels les résidus seraient plus élevés. Comme, dans la plupart des cas, la DJP est bien en deçà de la DJA et que les risques à vie sont très bas lorsque les LMR sont établies la première fois, il est possible d'ajouter des LMR pour ce produit antiparasitaire.

Après avoir examiné toutes les données disponibles, l'ARLA a déterminé qu'une LMR de 0,05 p.p.m. pour le nicosulfuron dans les bleuets ne présenterait pas de risque inacceptable pour la santé de la population. Cette modification réglementaire proposée modifierait aussi le nom chimique du nicosulfuron pour le rendre conforme aux conventions internationales de nomenclature.

Solutions envisagées

En vertu de la *Loi sur les aliments et drogues*, la vente d'aliments contenant des résidus de produits antiparasitaires à un niveau inférieur ou égal à 0,1 p.p.m. est permise, à moins qu'une LMR moins élevée ait été établie au tableau II, titre 15 du *Règlement sur les aliments et drogues*. Dans le cas du nicosulfuron, l'établissement d'une LMR pour les bleuets est nécessaire en vue d'appuyer l'utilisation additionnelle d'un produit antiparasitaire que l'on a démontré à la fois sûr et efficace, tout en prévenant la vente d'aliments contenant des résidus à des niveaux inacceptables.

Avantages et coûts

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

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

Consultations

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

Respect et exécution

La surveillance de la conformité se fera dans le cadre des programmes permanents d'inspection des produits locaux et/ou importés exécutés par l'Agence canadienne d'inspection des aliments une fois que la LMR proposée pour le nicosulfuron sera adoptée.

Personne-ressource

Geraldine Graham, Division des nouvelles stratégies et des affaires réglementaires, Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire, Santé Canada, Indice d'adresse 6607D1,

Ontario K1A 0K9, (613) 736-3692 (Telephone), (613) 736-3659 (Facsimile), geraldine_graham@hc-sc.gc.ca (Electronic mail).

2720, promenade Riverside, Ottawa (Ontario) K1A 0K9, (613) 736-3692 (téléphone), (613) 736-3659 (télécopieur), geraldine_graham@hc-sc.gc.ca (courriel).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to subsection 30(1)^a of the *Food and Drugs Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1335 — Nicosulfuron)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Geraldine Graham, Alternative Strategies and Regulatory Affairs Division, Pest Management Regulatory Agency, Department of Health, Address Locator 6607D1, 2720 Riverside Drive, Ottawa, Ontario K1A 0K9 (tel.: (613) 736-3692; fax: (613) 736-3659; e-mail: geraldine_graham@hc-sc.gc.ca).

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

Ottawa, October 3, 2002

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE FOOD AND DRUG REGULATIONS (1335 — NICOSULFURON)

AMENDMENT

1. The portion of item N.1.1 of Table II to Division 15 of Part B of the *Food and Drug Regulations*¹ in columns II to IV is replaced by the following:

II	III	IV
	Maximum Residue Limit	Foods
Item No.	Chemical Name of Substance	p.p.m.
N.1.1	2[[[(4,6-dimethoxy-2-pyrimidinyl)amino]carbonyl]amino]sulfonyl]-N,N-dimethyl-3-pyridinecarboxamide	0.1
		0.05
		Blueberries

COMING INTO FORCE

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

[41-1-o]

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 30(1)^a de la *Loi sur les aliments et drogues*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1335 — nicosulfuron)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Geraldine Graham, Division des nouvelles stratégies et des affaires réglementaires, Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire, ministère de la Santé, indice d'adresse 6607D1, 2720, promenade Riverside, Ottawa (Ontario) K1A 0K9 (tél. : (613) 736-3692; téléc. : (613) 736-3659; courriel : geraldine_graham@hc-sc.gc.ca).

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

Ottawa, le 3 octobre 2002

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES ALIMENTS ET DROGUES (1335 — NICOSULFURON)

MODIFICATION

1. Les colonnes II à IV de l'article N.1.1 du tableau II du titre 15 de la partie B du *Règlement sur les aliments et drogues*¹ sont remplacées par ce qui suit :

II	III	IV
	Limite maximale de résidu	Aliments
Article	Nom chimique de la substance	p.p.m.
N.1.1	2-(4,6-Diméthoxypyrimidin-2-ylcarbamoysulfamoyl)-N,N-diméthylnicotinamide	0,1
		0,05
		Bleuets

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[41-1-o]

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

¹ C.R.C., c. 870

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

¹ C.R.C., ch. 870

Assets (Foreign Companies) Regulations

Statutory Authority

Insurance Companies Act

Sponsoring Agency

Office of the Superintendent of Financial Institutions

Règlement sur les éléments d'actif (sociétés étrangères)

Fondement législatif

Loi sur les sociétés d'assurances

Agence responsable

Bureau du surintendant des institutions financières

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

Section 609 of the *Insurance Companies Act* provides that foreign companies (life and property and casualty [P&C]) are required to maintain assets in Canada the total value of which shall be determined in accordance with regulations. The *Assets (Foreign Companies) Regulations* [the Regulations] address the maintenance of assets in Canada by branches of foreign companies in Canada. The Regulations prescribe a margin of assets in Canada over liabilities in Canada that foreign P&C insurance companies are required to maintain.

The Regulations are being revised to replace the prescribed margin with a new margin requirement outlined in the risk-based Branch Adequacy of Assets Test (BAAT) guideline for foreign P&C insurance companies in accordance with section 608 of the Act. Bill C-8, the *Financial Consumer Agency of Canada Act*, amended section 608 of the *Insurance Companies Act* to provide that foreign P&C companies are required to maintain an adequate margin of assets in Canada over liabilities in Canada and adequate and appropriate forms of liquidity.

The BAAT is consistent with the risk-based tests applicable to banks and life insurance companies as well as the test being implemented for Canadian P&C insurance companies, and like these tests, it is implemented through a guideline developed by the Superintendent. The new margin applies risk-sensitive factors to assets and liabilities.

Foreign companies that carry on both life and property and casualty insurance classes will also be subject to this new test with respect to risks that fall within a class of insurance other than life insurance, accident and sickness insurance and loss of employment insurance. In addition, the Regulations are amended to clarify that foreign life companies must comply with the risk-based test that applies to foreign life companies, with respect to risks that fall within the classes of life insurance, accident and sickness insurance and loss of employment insurance.

The Regulations will not apply to associations since an association is subject to specific requirements governing the assets it must maintain in Canada. Finally, minor technical amendments are made to the Regulations to combine the provisions dealing with reductions where the foreign company is reinsured and to delete an obsolete section dealing with claims ratios.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

En vertu de l'article 609 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (la « Loi »), les sociétés d'assurance-vie et d'assurances multirisques étrangères doivent maintenir au Canada des actifs dont la valeur totale est déterminée selon les dispositions du Règlement. Le *Règlement sur les éléments d'actif (sociétés étrangères)* (le Règlement) traite du maintien d'actifs au Canada par les succursales de sociétés étrangères actives au Canada. Il précise la marge de l'actif au Canada sur le passif au Canada que doivent maintenir les sociétés d'assurances multirisques étrangères.

Le Règlement est modifié pour remplacer la marge prévue par une nouvelle marge obligatoire énoncée dans la ligne directrice sur le Test de suffisance de l'actif des succursales (TSAS) à l'égard des sociétés d'assurances multirisques étrangères, conformément à l'article 608 de la Loi. Le projet de loi C-8, *Loi sur l'Agence de la consommation en matière financière du Canada*, modifiait l'article 608 de la Loi pour obliger les sociétés d'assurances multirisques étrangères à maintenir une marge suffisante de l'actif au Canada sur le passif au Canada, de même que des formes de liquidités suffisantes et appropriées.

Le TSAS est conforme aux tests fondés sur les risques applicables aux banques et aux sociétés d'assurance-vie, de même qu'au test en cours de mise en application pour les sociétés d'assurances multirisques canadiennes, et à leur instar, il est appliqué au moyen d'une ligne directrice préparée par le surintendant. La nouvelle marge s'applique à l'actif et au passif des facteurs sensibles aux risques.

Les sociétés étrangères qui vendent des polices d'assurance-vie et d'assurances multirisques seront également assujetties à ce nouveau test en ce qui touche les risques que comporte une catégorie d'assurance, à l'exception de l'assurance-vie, de l'assurance contre les accidents et la maladie et de l'assurance contre la perte d'emploi. En outre, le Règlement est modifié pour préciser que les sociétés d'assurance-vie étrangères doivent se conformer au test fondé sur le risque qui s'applique aux sociétés d'assurance-vie étrangères, en ce qui touche les risques visés par les branches assurance-vie, assurance contre les accidents et la maladie et assurance contre la perte d'emploi.

Le Règlement ne s'applique pas aux associations, car ces dernières sont assujetties à des exigences précises régissant l'actif qu'elles doivent conserver au Canada. Enfin, des modifications techniques mineures sont apportées au Règlement pour combiner les dispositions sur la réduction lorsque la société étrangère est réassurée, et pour abroger une disposition désuète traitant du rapport sinistres-primés.

Alternatives

Amendments to the Regulations are needed in order to bring the test for foreign P&C insurance companies in line with the risk-based approaches that apply to banks and life insurance companies as well as the test being implemented for Canadian P&C insurance companies. As a result, no other alternatives were considered.

Benefits and Costs

The implementation of the amendments to the *Assets (Foreign Companies) Regulations* facilitates a risk-based test for foreign P&C companies that will assign requirements to various lines of business and investments based on their riskiness. The changes will initially generate nominal additional costs to the Office of the Superintendent of Financial Institutions (OSFI) and to branches of foreign P&C insurance companies to adjust administrative and reporting requirements. However, the resulting simplification of reporting requirements (e.g. fewer reporting forms) will more than offset these initial costs.

Consultation

Branches of foreign P&C insurance companies in Canada as well as Canadian P&C insurance companies were consulted in the development and on the impact of the test and support its introduction. No further consultations with P&C insurance companies are necessary with respect to amendments to the Regulations.

Compliance and Enforcement

These changes will not have a material impact on OSFI's resources, but will enhance OSFI's ability to supervise federally regulated financial institutions on a more risk-sensitive basis.

Contact

Monique Champagne, Senior Precedents Officer, Legislation and Precedents Division, Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, (613) 990-6943 (Telephone), (613) 998-6716 (Facsimile).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 610^a of the *Insurance Companies Act*^b proposes to make the annexed *Assets (Foreign Companies) Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publications of this notice, and be addressed to Monique Champagne, Senior Precedents Officer, Legislation and Precedents Division, Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario, K1A 0H2.

Ottawa, October 3, 2002

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

^a S.C. 2001, c. 9, s. 447

^b S.C. 1991, c. 47

Solutions envisagées

Il y a lieu de modifier le Règlement pour que les tests applicables aux sociétés d'assurances multirisques étrangères soient conformes à la démarche fondée sur le risque qui s'applique aux banques et aux sociétés d'assurance-vie, de même qu'au test en cours de mise en application pour les sociétés d'assurances multirisques canadiennes. Aucune autre solution n'a donc été envisagée.

Avantages et coûts

La modification du Règlement facilite l'application d'un test fondé sur les risques pour les sociétés d'assurances multirisques étrangères et les incitera à appliquer les exigences relatives aux diverses branches d'activité et d'investissements, d'après le risque qui s'y rattache. Au départ, ces changements se traduiront par de légers coûts supplémentaires pour le Bureau du surintendant des institutions financières (BSIF) et les succursales de sociétés d'assurances multirisques étrangères, qui devront s'adapter aux nouvelles exigences administratives et en matière de rapport. En revanche, la simplification des exigences en matière de rapport (par exemple la réduction du nombre de formules de rapport) compensera largement ces coûts initiaux.

Consultations

Les succursales de sociétés d'assurances multirisques étrangères au Canada, de même que les sociétés d'assurances multirisques canadiennes, ont été consultées dans le cadre de l'élaboration d'un test et sur son incidence et elles en appuient l'implantation. Il n'est pas nécessaire de consulter les autres sociétés d'assurances multirisques au sujet des modifications apportées au Règlement.

Respect et exécution

Ces modifications n'auront guère d'incidence sur les ressources du BSIF, mais elles ajouteront à sa capacité de surveiller les institutions financières fédérales en accordant plus d'importance aux risques.

Personne-ressource

Monique Champagne, Agente principale, Précédents, Division de la législation et des précédents, Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, (613) 990-6943 (téléphone), (613) 998-6716 (télécopieur).

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 610^a de la *Loi sur les sociétés d'assurances*^b se propose de prendre le *Règlement sur les éléments d'actif (sociétés étrangères)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada*, Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Monique Champagne, Agente principale, Précédents, Division de la législation et des précédents, Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2.

Ottawa, le 3 octobre 2002

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

^a L.C. 2001, ch. 9, art. 447

^b L.C. 1991, ch. 47

ASSETS (FOREIGN COMPANIES) REGULATIONS**RÈGLEMENT SUR LES ÉLÉMENTS D'ACTIF
(SOCIÉTÉS ÉTRANGÈRES)**

DEFINITION AND APPLICATION

DÉFINITION ET CHAMP D'APPLICATION

1. In these Regulations "Act" means the *Insurance Companies Act*.

1. Dans le présent règlement, « Loi » s'entend de la *Loi sur les sociétés d'assurances*.

2. These Regulations do not apply to associations.

2. Le présent règlement ne s'applique pas aux associations.

VALUE OF ASSETS IN CANADA

VALEUR DES ÉLÉMENTS D'ACTIF AU CANADA

3. Subject to sections 6 and 7, every foreign life company shall, in relation to its insurance risks in Canada that fall within the classes of life insurance, accident and sickness insurance and loss of employment insurance, maintain assets in Canada the total value of which, when determined in accordance with the accounting principles referred to in subsection 331(4) of the Act or when determined on the basis of the market value of those assets, whichever way produces the greater total value, is at least equal to the aggregate of

3. Sous réserve des articles 6 et 7, la société d'assurance-vie étrangère est tenue, à l'égard de ses opérations d'assurance au Canada dans les branches assurance-vie, accidents et maladie et perte d'emploi, de maintenir des éléments d'actif au Canada dont la valeur totale, établie selon les principes comptables visés au paragraphe 331(4) de la Loi ou en fonction de leur valeur marchande, le résultat le plus élevé étant à retenir, est égale ou supérieure au total de ce qui suit :

- (a) the amount of the reserve for actuarial and other policy liabilities of the foreign life company in respect of those classes, determined on the same basis as the reserve included in the annual return of the foreign life company, minus the amount of all advances made by the foreign life company on the security or against the cash surrender value of its life policies in Canada,
- (b) the amount of the provision for claims incurred by the foreign life company in respect of those classes that are unpaid,
- (c) the total amount of the other liabilities of the foreign life company in respect of those classes, and
- (d) the margin of assets in Canada over liabilities in Canada that the foreign life company is required, pursuant to section 608 of the Act, to maintain in respect of the insuring of those risks.

- a) le montant de la réserve pour ses engagements actuariels et autres liés aux polices de ces branches, calculée de la même façon que la réserve figurant dans son état annuel, moins le montant total des avances consenties par elle et garanties par ses polices d'assurance-vie au Canada ou par la valeur de rachat de celles-ci;
- b) le montant de la provision pour sinistres réalisés mais non réglés par elle à l'égard des polices de ces branches;
- c) le montant total de ses autres engagements relativement à ces branches;
- d) l'excédent de son actif au Canada sur son passif au Canada qu'elle est tenue de maintenir aux termes de l'article 608 de la Loi à l'égard de ces opérations d'assurance.

4. Subject to sections 6 to 8, every foreign life company shall, in relation to its insurance risks in Canada that fall within a class of insurance other than life insurance, accident and sickness insurance and loss of employment insurance, maintain assets in Canada the total value of which, when determined in accordance with the accounting principles referred to in subsection 331(4) of the Act, is at least equal to the aggregate of

4. Sous réserve des articles 6 à 8, la société d'assurance-vie étrangère est tenue, à l'égard de ses opérations d'assurance au Canada dans une branche autre que les branches assurance-vie, accidents et maladie et perte d'emploi, de maintenir des éléments d'actif au Canada dont la valeur totale, établie selon les principes comptables visés au paragraphe 331(4) de la Loi, est égale ou supérieure au total de ce qui suit :

- (a) the amount of the reserve for actuarial and other policy liabilities of the foreign life company in respect of that class, determined on the same basis as the reserve included in the annual return of the foreign life company,
- (b) the total amount of the other liabilities of the foreign life company in respect of that class, and
- (c) the margin of assets in Canada over liabilities in Canada that the foreign life company is required, pursuant to section 608 of the Act, to maintain in respect of the insuring of those risks.

- a) le montant de la réserve pour ses engagements actuariels et autres liés aux polices de cette branche, calculée de la même façon que la réserve figurant dans son état annuel;
- b) le montant total de ses autres engagements relativement à cette branche;
- c) l'excédent de son actif au Canada sur son passif au Canada qu'elle est tenue de maintenir aux termes de l'article 608 de la Loi à l'égard de ces opérations d'assurance.

5. Subject to sections 6 to 8, a foreign property and casualty company, in respect of the insuring in Canada of risks that fall within a class of insurance, shall maintain assets in Canada the total value of which, when determined in accordance with the accounting principles referred to in subsection 331(4) of the Act, is at least equal to the aggregate of

5. Sous réserve des articles 6 à 8, la société d'assurances multi-risques étrangère est tenue, à l'égard de ses opérations d'assurance au Canada dans quelque branche d'assurance, de maintenir des éléments d'actif au Canada dont la valeur totale, établie selon les principes comptables visés au paragraphe 331(4) de la Loi, est égale ou supérieure au total de ce qui suit :

- (a) the amount of the reserve for actuarial and other policy liabilities of the foreign property and casualty company in respect of that class, determined on the same basis as the reserve included in the annual return of the foreign property and casualty company,

- a) le montant de la réserve pour ses engagements actuariels et autres liés aux polices de cette branche, calculée de la même façon que la réserve figurant dans son état annuel;
- b) le montant total de ses autres engagements relativement à cette branche;

(b) the total amount of the other liabilities of the foreign property and casualty company in respect of that class, and

(c) the margin of assets in Canada over liabilities in Canada that the foreign property and casualty company is required, pursuant to section 608 of the Act, to maintain in respect of the insuring of those risks.

REDUCTION WHERE AMOUNTS RECEIVABLE BY INSURANCE AGENTS,
INSURANCE BROKERS AND POLICYHOLDERS

6. The total value of assets required under sections 3, 4 and 5 to be maintained may be reduced by any amounts that are receivable from insurance agents, insurance brokers and policyholders of the foreign company in respect of policies in force as may be determined by the Superintendent.

REDUCTION OF TOTAL VALUE WHERE FOREIGN
COMPANY REINSURED

7. (1) Where a foreign company is reinsured in whole or in part against risks undertaken or claims payable in respect of a policy in Canada or group of policies in Canada, the aggregate of the amounts referred to in paragraphs 3(a) to (c) or 4(a) and (b) or 5(a) and (b) may be reduced by subtracting from that amount an amount not exceeding the aggregate of the portions of that amount that apply to the portion of the risks or claims that is reinsured.

(2) Where a reinsurer is incorporated by or under an Act of the legislature of a province and is not a provincial company, a reduction under subsection (1) may only be made where the Superintendent has, by order, determined that the financial condition of the reinsurer is satisfactory and that its operations are conducted in accordance with sound business and financial practices.

(3) Where a reinsurer is not authorized under the Act to insure risks and is incorporated elsewhere than in Canada, a reduction under subsection (1) may be made only to the extent that security is maintained in Canada, in respect of the potential liabilities of the reinsurer, in an amount, of a nature and under arrangements that are determined by the Superintendent to be satisfactory.

LETTER OF CREDIT IN LIEU OF ASSETS

8. The Superintendent may, by order, allow a foreign company to reduce the total value of assets required to be maintained pursuant to sections 4 and 5 by the amount of a letter of credit drawn on a bank, up to a maximum reduction of 15 per cent of the total value.

REPEAL

9. The *Assets (Foreign Companies) Regulations*¹ are repealed.

COMING INTO FORCE

10. These Regulations come into force on January 1, 2003.

[41-1-o]

c) l'excédent de son actif au Canada sur son passif au Canada qu'elle est tenue de maintenir aux termes de l'article 608 de la Loi à l'égard de ces opérations d'assurance.

RÉDUCTION DE LA VALEUR TOTALE — SOMMES À RECEVOIR

6. La valeur totale des éléments d'actif qui doivent être maintenus aux termes des articles 3, 4 et 5 peut être réduite de tout ou partie, selon ce que fixe le surintendant, des sommes à recevoir des agents et courtiers d'assurances et des souscripteurs de la société étrangère à l'égard des polices en vigueur.

RÉDUCTION DE LA VALEUR TOTALE — RÉASSURANCE

7. (1) Dans le cas où les risques garantis ou les sinistres à régler par la société étrangère aux termes d'une police au Canada ou d'un groupe de polices au Canada font l'objet, en tout ou en partie, d'une réassurance, le total des montants visés aux alinéas 3a) à c), 4a) et b) ou 5a) et b) peut être réduit d'une somme n'excédant pas le total des parts respectives de ces montants qui se rapportent à la partie des risques ou des sinistres faisant l'objet de la réassurance.

(2) S'agissant d'une réassurance souscrite chez un réassureur qui a été constitué en personne morale sous le régime d'une loi provinciale et qui n'est pas une société provinciale, la réduction prévue au paragraphe (1) est subordonnée à une ordonnance du surintendant selon laquelle la situation financière du réassureur est satisfaisante et ses activités sont exercées selon des pratiques commerciales et financières saines.

(3) S'agissant d'une réassurance souscrite chez un réassureur qui n'est pas autorisé en vertu de la Loi à faire des opérations d'assurance au Canada et qui a été constitué en personne morale ailleurs qu'au Canada, la réduction prévue au paragraphe (1) est subordonnée au maintien au Canada, à l'égard des engagements éventuels du réassureur, de garanties dont le montant, la nature et les modalités sont jugés satisfaisants par le surintendant.

RÉDUCTION DE LA VALEUR TOTALE — LETTRE DE CRÉDIT

8. Le surintendant peut, par ordonnance, permettre à la société étrangère de réduire la valeur totale des éléments d'actif qu'elle est tenue de maintenir aux termes des articles 4 ou 5 du montant d'une lettre de crédit tirée sur une banque; cette réduction ne peut toutefois dépasser 15 % de la valeur totale de ces éléments d'actif.

ABROGATION

9. Le *Règlement sur l'actif (sociétés étrangères)*¹ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

10. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2003.

[41-1-o]

¹ SOR/92-525

¹ DORS/92-525

Regulations Repealing the Assets (Property and Casualty Companies) Regulations

Statutory Authority

Insurance Companies Act

Sponsoring Agency

Office of the Superintendent of Financial Institutions

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

Canadian property and casualty (P&C) insurance companies are currently subject to an asset adequacy test pursuant to section 516 of the *Insurance Companies Act* (the “Act”). Section 516 of the Act requires that a Canadian P&C insurance company maintain assets at least equal to policy and other liabilities of the company and a margin of assets over liabilities in accordance with a prescribed formula pursuant to paragraph 516(1)(c). The *Assets (Property and Casualty Companies) Regulations* (the “Regulations”) prescribe that formula.

The revocation of the Regulations facilitates the implementation of the margin requirement outlined in the new Minimum Capital Test (MCT) guideline for Canadian property and casualty companies in accordance with section 515 of the Act. Bill C-8, the *Financial Consumer Agency of Canada Act*, amended section 515 to provide that P&C insurance companies are required to maintain adequate capital and adequate and appropriate forms of liquidity.

The MCT capital adequacy test is consistent with the risk-based tests applicable to banks and life insurance companies as well as the test being implemented for foreign P&C insurance companies, and like these tests, it is implemented through a guideline developed by the Superintendent. The new capital adequacy test applies risk sensitive factors to assets and liabilities.

The MCT guideline under section 515 of the Act replaces the current margin requirement under paragraph 516(1)(c) of the Act. As the current margin requirement will become obsolete the *Assets (Property & Casualty Companies) Regulation* must be repealed.

Alternatives

The *Regulations Repealing the Assets (Property and Casualty Companies) Regulations* are needed in order to bring the test for Canadian P&C insurance companies in line with the risk-based approaches that apply to banks and life insurance companies as well as the test being implemented for foreign P&C companies. As the current margin requirement will become obsolete no other alternatives were considered.

Benefits and Costs

The revocation of the *Assets (Property and Casualty) Regulations* facilitates a risk-based test for Canadian P&C companies

Règlement abrogeant le Règlement sur l’actif (sociétés d’assurances multirisques)

Fondement législatif

Loi sur les sociétés d’assurances

Organisme responsable

Bureau du surintendant des institutions financières

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Les sociétés d’assurances multirisques canadiennes sont actuellement assujetties à un test de suffisance de l’actif en vertu de l’article 516 de la *Loi sur les sociétés d’assurances* (la « Loi »), qui les oblige à maintenir un actif au moins égal au passif des polices et à d’autres éléments de passif de la société, et une marge de l’actif sur le passif conforme à une formule prévue par règlement aux termes de l’alinéa 516(1)c). Cette formule est prévue au *Règlement sur l’actif (sociétés d’assurances multirisques)* (le « Règlement »).

L’abrogation du Règlement facilite la mise en œuvre de la marge requise énoncée dans la nouvelle ligne directrice sur le Test du capital minimal (TCM) pour les sociétés d’assurances multirisques canadiennes, conformément à l’article 515 de la Loi. Le projet de loi C-8, *Loi sur l’Agence de la consommation en matière financière du Canada*, modifiait l’article 515 de la Loi pour obliger les sociétés d’assurances multirisques à maintenir un capital suffisant et des formes de liquidités suffisantes et appropriées.

Le test de suffisance du capital TCM est conforme aux tests fondés sur les risques applicables aux banques et aux sociétés d’assurance-vie, de même qu’au test en cours de mise en application pour les sociétés d’assurances multirisques étrangères et, à l’instar de ces tests, il est appliqué au moyen d’une ligne directrice préparée par le surintendant. Le nouveau test de suffisance du capital applique à l’actif et au passif des facteurs sensibles aux risques.

La ligne directrice sur le TCM, élaborée en vertu de l’article 515 de la Loi, remplace l’exigence de marge actuelle à l’alinéa 516(1)c) de la Loi. Puisque la marge obligatoire actuelle deviendra désuète, le *Règlement sur l’actif (sociétés d’assurances multirisques)* devra être abrogé.

Solutions envisagées

Le *Règlement abrogeant le Règlement sur l’actif (sociétés d’assurances multirisques)* est requis pour faire correspondre le test des sociétés d’assurances multirisques canadiennes avec les approches fondées sur les risques qui s’appliquent aux banques et aux sociétés d’assurance-vie, de même qu’avec le test en cours de mise en application pour les sociétés d’assurances multirisques étrangères. Puisque la marge obligatoire actuelle deviendra désuète, aucune autre solution n’a été envisagée.

Avantages et coûts

L’abrogation du Règlement permet d’instaurer un test fondé sur les risques pour les sociétés d’assurances multirisques

that will assign capital to various lines of business and investments based on their riskiness. The changes will initially generate nominal additional costs to the Office of the Superintendent of Financial Institutions (OSFI) and to Canadian P&C companies to adjust administrative and reporting requirements. However, the resulting simplification of reporting requirements (e.g. fewer reporting forms) and adoption of the test by provincial regulators will more than offset these initial costs.

Consultation

Canadian P&C companies as well as branches of foreign P&C companies operating in Canada were consulted in the development and on the impact of the test and support its introduction. No further consultations with Canadian P&C companies are necessary with respect to amendments to the Regulations.

Compliance and Enforcement

These changes will not have a material impact on OSFI's resources but will enhance OSFI's ability to supervise federally regulated financial institutions on a more risk-sensitive basis.

Contact

Monique Champagne, Senior Precedents Officer, Legislation and Precedents Division, Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, (613) 990-6943 (Telephone), (613) 998-6716 (Facsimile).

canadiennes qui affecteront du capital à leurs diverses branches d'activité et à leurs investissements, d'après le risque qui s'y rattache. Au départ, les changements se traduiront par de légers coûts supplémentaires pour le bureau du surintendant des institutions financières (BSIF) et les sociétés d'assurances multirisques canadiennes, qui devront s'adapter aux nouvelles exigences administratives et en matière de rapport. En revanche, la simplification des exigences en matière de rapport (par exemple réduction du nombre de formules de rapport) et l'adoption du test par les organismes provinciaux de réglementation compenseront largement ces coûts initiaux.

Consultations

Les sociétés d'assurances multirisques canadiennes, de même que les succursales de sociétés d'assurances multirisques étrangères actives au Canada, ont été consultées dans le cadre de l'élaboration du test et sur son incidence et elles en appuient l'implantation. Il n'y a pas lieu de consulter davantage les sociétés d'assurances multirisques canadiennes en ce qui touche la modification du Règlement.

Respect et exécution

Ces modifications n'auront guère d'incidence sur les ressources du BSIF, mais elles ajouteront à sa capacité de surveiller les institutions financières fédérales en accordant plus d'importance aux risques.

Personne-ressource

Monique Champagne, Agente principale, Précédents, Division de la législation et des précédents, Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, (613) 990-6943 (téléphone), (613) 998-6716 (télécopieur).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to subsection 516(2)^a of the *Insurance Companies Act*^b proposes to make the annexed *Regulations Repealing the Assets (Property and Casualty Companies) Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Monique Champagne, Senior Precedents Officer, Legislation and Precedents Division, Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario, K1A 0H2.

Ottawa, October 3, 2002

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 516(2)^a, de la *Loi sur les sociétés d'assurances*^b se propose de prendre le *Règlement abrogeant le Règlement sur l'actif (sociétés d'assurance multirisques)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement, dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada*, Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Monique Champagne, Agente principale, Précédents, Division de la législation et des précédents, Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2.

Ottawa, le 3 octobre 2002

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

^a S.C. 1996, c. 6, s. 82(1)

^b S.C. 1991, c. 47

^a L.C. 1996, ch. 6, par. 82(1)

^b L.C. 1991, ch. 47

REGULATIONS REPEALING THE ASSETS (PROPERTY AND CASUALTY COMPANIES) REGULATIONS

RÈGLEMENT ABROGEANT LE RÈGLEMENT SUR L'ACTIF (SOCIÉTÉS D'ASSURANCES MULTIRISQUES)

REPEAL

ABROGATION

1. The *Assets (Property and Casualty Companies) Regulations*¹ are repealed.

1. Le *Règlement sur l'actif (sociétés d'assurances multirisques)*¹ est abrogé.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. These Regulations come into force January 1, 2003.

2. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2003.

[41-1-o]

[41-1-o]

¹ SOR/92-524

¹ DORS/92-524

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

Statutory Authority

Aeronautics Act

Sponsoring Department

Department of Transport

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

Fondement législatif

Loi sur l'aéronautique

Ministère responsable

Ministère des Transports

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

General

These proposed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations* (Part I — *General Provisions* and Part IV — *Personnel Licensing and Training*) will add definitions of “basic ultra-light aeroplane”, “dual instruction flight time” and “solo flight time” to the *Canadian Aviation Regulations* (CARs) and will revise the definition of “ultra-light aeroplane” currently in the CARs. They will also amend Subpart 401 (*Flight Crew Permits, Licences and Ratings*) to remove ambiguities and correct inadvertent omissions; amend Subpart 404 (*Medical Requirements*) to allow Canadian Aviation Medical Examiners (CAMEs) to validate the licence of a “fit” licence holder for longer than 90 days; and amend Subpart 406 (*Flight Training Units*) to require a freelance provider of flight training to inform the Minister in writing prior to beginning flight training operations.

In response to the request of counsel for the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations, a proposed revision to the English version of section 401.90 (*Renewal of Flight Instructor Rating — Ultra-light Aeroplane*) to correct a typographical error is included with these proposed amendments. This revision will replace “personal” with “personnel” in the phrase “in accordance with the personal (sic) licensing standards.”

These Regulations were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on February 5, 2000. Delays in processing have delayed their presentation for final publication in the *Canada Gazette*, Part II, beyond the 18-month deadline. Therefore, they are being prepublished again. One comment received after initial prepublication addressed the proposed definition of “basic ultralight aeroplane”. That definition has been revised, in line with the comment, to state that a basic ultralight aeroplane is allowed a maximum take-off weight not exceeding 544 kg. There is no change to the intent of the definition as a result of this revision.

The proposed amendment to CAR 404.11 (*Minister's Assessment*), which would have eliminated the requirement for 30 days' notice before action can be taken by the Minister to suspend or cancel a medical certificate which validates a permit or licence on

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Généralités

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien* (Partie I : *Dispositions générales* et Partie IV : *Délivrance des licences et formation du personnel*) qui est proposé va ajouter les définitions des expressions « avion ultra-léger de base », « temps d'instruction de vol en double commande » et « temps de vol en solo » au *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) et modifiera la définition de l'expression « avion ultra-léger » actuellement dans le RAC. La sous-partie 401 (*Permis, licences et qualifications de membre d'équipage de conduite*) va être modifiée de façon à éliminer des ambiguïtés et à remédier à des omissions fortuites; quant à la sous-partie 404 (*Exigences médicales*), elle va être modifiée afin de permettre aux médecins-examineurs (MEAC) de valider la licence du titulaire jugé « apte » à détenir un tel document pour une période supérieure à 90 jours; enfin, la sous-partie 406 (*Unités de formation au pilotage*) va être modifiée afin de forcer la personne qui dispense à son compte de l'entraînement en vol à en informer le ministre par écrit avant de commencer un tel travail d'entraînement en vol.

En réponse à la demande d'un conseiller juridique du Comité mixte permanent sur l'examen de la réglementation, une modification supplémentaire a été apportée à la version anglaise de l'article 401.90 du RAC (*Renouvellement d'une qualification d'instructeur de vol — Avion ultra-léger*) afin de corriger une erreur typographique. Cette révision consiste à remplacer « personal » par « personnel » dans la phrase « in accordance with the personal [sic] licensing standards ».

Ces dispositions ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 5 février 2000. Les contraintes liées à l'examen de ces dispositions ont retardé leur soumission en vue de la publication finale dans la Partie II de la *Gazette du Canada* au delà du délai de 18 mois. Elles doivent donc faire l'objet d'une nouvelle publication préalable. Un commentaire a été reçu après la publication préalable initiale au sujet de la définition proposée du terme « avion ultra-léger de base ». Conformément au commentaire reçu, on a révisé la définition afin d'y préciser qu'un avion ultra-léger de base a une masse maximale autorisée au décollage ne dépassant pas 544 kg. Cette révision ne change aucunement l'objet de la définition.

La proposition de modification de l'article 404.11 du RAC (*Évaluation par le ministre*), qui aurait éliminé l'exigence d'envoyer un avis de 30 jours avant que le ministre puisse prendre des mesures pour suspendre ou annuler un certificat médical validant

medical grounds, has been removed from these *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations* (Part I — *General Provisions* and Part IV — *Personnel Licensing and Training*). It will be reintroduced with a set of proposed amendments, at present under development, which will address other issues relating to medical validity periods.

Specific

Definitions

CAR 101.01 (Interpretation)

The proposed change to *Canadian Aviation Regulation* (CAR) Part I (*General Provisions*) will add the definition of “basic ultra-light aeroplane” in terms of the maximum take-off weight and permitted stall speed in the landing configuration to CAR 101.01 (*Interpretation*). As well, the definition of “ultra-light aeroplane” will be revised to accommodate the addition of “basic ultra-light aeroplane”. At present, there are definitions of “advanced ultra-light aeroplane” and “ultra-light aeroplane” in CAR 101.01 (*Interpretation*). The current definition of “ultra-light aeroplane” includes, by implication, those aeroplanes which will fall under the new definition for basic ultra-light aeroplanes upon promulgation of this proposed amendment, as well as explicitly including advanced ultra-light aeroplanes. The proposed new definition for “ultra-light aeroplane” will state that both advanced and basic ultra-light aeroplanes are included under this definition. The definition of “basic ultra-light aeroplane” to be added will define a basic ultra-light aeroplane in terms of maximum number of seats permitted, maximum take-off weight and maximum stall speed in the landing configuration. Although there is, at present, no official definition for a basic ultra-light aeroplane, that definition which is implied by exclusion, i.e. not an advanced ultra-light, under the definition for an ultra-light aeroplane, is in terms of maximum number of seats, maximum launch weight and maximum wing loading. The revised terminology does not represent a change of criteria defining ultra-light aeroplanes, but rather a presentation of the current criteria in commonly used and understood aviation terms. As well, the maximum take-off weight permitted for basic ultra-light aeroplanes will increase to 1 200 lb (544 kg) from the previous launch weight maximum limit of 429.9 lb (195 kg) for a two-seat instructional aeroplane. The proposed changes to “basic ultra-light aeroplane” have been Departmental policy since the publication of the *Ultra-light Aeroplane Transition Strategy* dated October 10, 1996.

CAR 400.01(1) (Interpretation)

The proposed amendment to CAR 400.01(1) (*Interpretation*) will add “dual instruction flight time”, defined as “flight time during which a person is receiving flight instruction from a person qualified in accordance with section 425.21 of the *Personnel Licensing and Training Standards respecting Flight Training*,” and “solo flight time,” defined as flight time during which the pilot is the sole flight crew member and, if a student pilot permit holder, is the sole occupant of an aircraft while under the direction and supervision of the holder of an instructor rating for the appropriate category of aircraft.

un permis ou une licence pour des raisons médicales, a été retirée du *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien* (Partie I : *Dispositions générales* et Partie IV : *Délivrance des licences et formation du personnel*). La proposition de modification sera soumise ultérieurement avec un autre ensemble de propositions de modifications, actuellement en cours d'élaboration, qui traiteront d'autres questions portant sur les périodes de validité des certificats médicaux.

Détails

Définitions

RAC 101.01 (Définitions)

La modification proposée à la Partie I (*Dispositions générales*) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) va ajouter une définition de l'expression « avion ultra-léger de base » à l'article 101.01 du RAC (*Définitions*), laquelle s'articule autour d'une masse maximale au décollage et d'une vitesse de décrochage permise en configuration d'atterrissage. À cette occasion, la définition de l'expression « avion ultra-léger » va être révisée afin de tenir compte de l'ajout de l'expression « avion ultra-léger de base ». Actuellement, l'article 101.01 du RAC (*Définitions*) comprend des définitions des expressions « avion ultra-léger de type évolué » et « avion ultra-léger ». La définition actuelle de l'expression « avion ultra-léger » inclut implicitement les avions qui sont visés par la nouvelle définition donnée aux avions ultra-légers de base inhérente à la promulgation de cette modification proposée et inclut également explicitement les avions ultra-légers de type évolué. Dans la nouvelle définition donnée à un « avion ultra-léger », il sera énoncé clairement que tant les avions ultra-légers de type évolué que les avions ultra-légers de base tombent sous le coup de cette définition. La nouvelle définition d'un « avion ultra-léger de base » qui va être ajoutée s'articulera autour des notions de nombre maximal de places permises, de masse maximale au décollage et de vitesse maximale de décrochage en configuration d'atterrissage. Bien qu'il n'y ait actuellement aucune définition officielle de l'avion ultra-léger de base, cette définition implicite par élimination, autrement dit tout avion ultra-léger qui n'est pas un avion ultra-léger de type évolué, par la définition donnée à un avion ultra-léger, s'articule autour des notions de nombre maximal de places permises, de masse maximale au départ et de charge alaire maximale. La nouvelle terminologie utilisée ne correspond en rien à une modification des critères servant à définir les avions ultra-légers, mais elle reprend plutôt les critères actuels figurant dans les expressions aéronautiques communément utilisées et bien comprises. De la même façon, la masse maximale admissible au décollage des avions ultra-légers de base va augmenter à 1 200 livres (544 kg) alors que l'ancienne limite de masse maximale au départ est actuellement fixée à 429,9 livres (195 kg) dans le cas d'un avion biplace d'entraînement. Les modifications proposées aux « avions ultra-légers de base » sont une politique ministérielle depuis la publication de la *Stratégie de transition relative aux avions ultra-légers* datée du 10 octobre 1996.

RAC 400.01(1) (Définitions et interprétation)

La modification proposée au paragraphe 400.01(1) du RAC (*Définitions et interprétation*) va ajouter l'expression « temps d'instruction de vol en double commande », définie comme étant le « temps de vol pendant lequel une personne reçoit des leçons de pilotage d'une personne ayant les qualifications conformément à l'article 425.21 des *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives à l'entraînement en vol* », ainsi que l'expression « temps de vol en solo », définie comme le « temps de vol pendant lequel un pilote est le seul membre d'équipage à bord de l'aéronef et, dans le cas du titulaire d'un permis

Subpart 401 (Flight Crew Permits, Licences and Ratings)CAR 401.03 (Requirement to Hold a Flight Crew Permit, Licence or Rating)

The current text of CAR 401.03 (*Requirement to Hold a Flight Crew Permit, Licence or Rating*) details the documents which allow a holder to act as a flight crew member or to exercise the privileges of the permit, licence or rating in a Canadian registered aircraft. At present, this regulation does not include Canadian validations of foreign licences among these documents. This is an inadvertent oversight in CAR 401.03. CAR 401.07 (*Validation of Foreign Licences*) sets forth the conditions under which such validations are issued, and the associated standard (421.07) lists the purposes for which such validations of foreign licences may be required. The proposed amendment to CAR 401.03 will allow the holder of a valid and appropriate foreign licence validation certificate to act as a flight crew member on a Canadian registered aircraft for the purposes listed under 421.07. As part of the provisions for use of a foreign licence validation certificate, the heading currently preceding 401.03 will be revised to include reference to this document.

CAR 401.04 (Flight Crew Members of Aircraft Registered in Contracting States Other than Canada)

The proposed amendment to CAR 401.04 (*Flight Crew Members of Aircraft Registered in Contracting States Other than Canada*) will enable a holder of a Canadian pilot permit to act as a flight crew member or to exercise the privileges of the permit in Canada in an aircraft registered in a contracting state other than Canada. At present, holders of Canadian pilot permits are not allowed to exercise the privileges of the permit in Canada in any non-Canadian registered aircraft. This was an inadvertent omission from the CARs. An amendment to the French version of 401.04 (b) will remove extraneous information not present in the English version, and ensure that the same information is conveyed in both languages.

CAR 401.06 (Issuance and Endorsement of Flight Crew Permits, Licences and Ratings)

The proposed amendment to CAR 401.06 (*Issuance and Endorsement of Flight Crew Permits, Licences and Ratings*) will add a provision regulating the expiry of a certification of additional privileges. At present, when the holder of a flight crew permit, licence or rating earns additional qualifications, the examiner customarily provides the licence holder with an endorsement to the licence which certifies the entitlement to exercise the additional privileges conferred by the additional qualification. The licensing document states when this certificate of additional privileges will expire, but there is no regulatory provision covering such an expiration. The proposed amendment to CAR 401.06

d'élève-pilote, du temps de vol pendant lequel il est la seule personne à bord de l'aéronef tout en étant sous la direction et la surveillance d'un instructeur de vol pour la catégorie d'aéronef pertinente ».

Sous-partie 401 (Permis, licences et qualifications de membre d'équipage de conduite)RAC 401.03 (Obligation d'être titulaire d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite)

Le texte actuel de l'article 401.03 du RAC (*Obligation d'être titulaire d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite*) précise les documents qui permettent à leurs titulaires d'agir en qualité de membres d'équipage de conduite ou d'exercer les avantages d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite à bord d'un aéronef immatriculé au Canada. À l'heure actuelle, cet article ne fait pas mention, parmi ces documents, des certificats de validation canadienne de licence étrangère. Il s'agit d'une omission fortuite à l'article 401.03 du RAC. L'article 401.07 du RAC (*Validation de licences étrangères*) énonce les conditions en vertu desquelles de telles validations sont délivrées et la norme connexe (421.07) énumère les motifs de délivrance d'un certificat de validation de licence étrangère. La modification proposée à l'article 401.03 du RAC va permettre au titulaire d'un certificat de validation de licence étrangère valide et pertinent d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite d'un aéronef immatriculé au Canada en vertu des motifs exposés à l'article 421.07. Dans le cadre des dispositions entourant l'utilisation d'un certificat de validation de licence étrangère, le titre précédant actuellement l'article 401.03 sera révisé de façon à faire référence à ce document.

RAC 401.04 (Membre d'équipage de conduite d'un aéronef immatriculé dans un État contractant autre que le Canada)

La modification proposée à l'article 401.04 du RAC (*Membre d'équipage de conduite d'un aéronef immatriculé dans un État contractant autre que le Canada*) va permettre à un titulaire d'un permis de pilote canadien d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite ou d'exercer les avantages de leur permis au Canada à bord d'un aéronef immatriculé dans un État contractant autre que le Canada. À l'heure actuelle, les titulaires d'un permis de pilote canadien ne peuvent pas exercer les avantages de ce permis au Canada si l'aéronef n'est pas sous immatriculation canadienne. Il s'agit là d'une omission fortuite au RAC. Une modification de la version française de l'alinéa 401.04 b) va permettre de supprimer des renseignements supplémentaires ne figurant pas dans la version anglaise, ce qui permettra de s'assurer que le même message est véhiculé dans les deux langues.

RAC 401.06 (Délivrance et annotation d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite)

La modification proposée à l'article 401.06 du RAC (*Délivrance et annotation d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite*) va ajouter une disposition régulant la date d'expiration de la certification d'avantages supplémentaires. À l'heure actuelle, lorsque le titulaire d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite obtient des qualifications supplémentaires, l'examineur inscrit généralement sur la licence une annotation certifiant que le titulaire du document en question a le droit d'exercer les avantages supplémentaires que lui confère la qualification supplémentaire. Si la licence comme telle précise le moment auquel

will remove the potential ambiguity inherent in this situation by stating the circumstances under which a certificate of additional privileges will expire.

CAR 401.30 (Aeroplanes — Privileges)

At present, CAR 401.30 (*Aeroplanes — Privileges*), while detailing the privileges to which the holder of a Commercial Pilot Licence — Aeroplanes is entitled, states that, when the licence is endorsed for daylight flying only, the licence holder is not allowed to exercise the privileges of a VFR OTT rating by night. Since a VFR OTT rating limits such operations to daylight flight, this prohibition is unnecessary. The proposed amendment to CAR 401.30 will remove the unnecessary duplication with CAR 602.116 (*VFR Over-the-Top*).

Subpart 404 (Medical Requirements)

CAR 404.18 (Permission to Continue to Exercise the Privileges of a Permit, Licence or Rating)

The proposed amendment to CAR 404.18 (*Permission to Continue to Exercise the Privileges of a Permit, Licence or Rating*) will allow a Civil Aviation Medical Examiner (CAME) to endorse the medical certificate validating a permit/licence for an extension longer than the 90 days to which such an endorsement is currently limited. The proposed change will allow the CAME to endorse the medical certificate as validating the licence/permit until the date of the next required medical examination.

Subpart 406 (Flight Training Units)

CAR 406.03 (Requirement to Hold a Flight Training Unit Operator Certificate)

The proposed addition to CAR 406.03 (*Requirement to Hold a Flight Training Unit Operator Certificate*) will introduce a requirement for the provider of flight training who does not hold a flight training unit operator certificate to notify the Minister and to keep the Minister informed, in writing, of basic information related to the flight training being provided. There are limitations in place as to the relationship between the flight instructor and the trainee, and as to the types of training which may be provided under these circumstances. Also, as with any other flight training, the training must conform to the requirements of CAR 405 (*Flight Training*) and its associated standard. At present, there is no requirement that the Minister be notified when such freelance flight training commences or be provided with information as to the individuals involved and their qualifications, the type of flight training, the location of the training operations or the registration of the aircraft to be used. The absence of such a notification requirement hinders the monitoring of freelance training. The proposed amendment will rectify this situation.

Alternatives

No alternatives to regulatory action were considered, since none are available to achieve the results intended by these proposed amendments.

le certificat renfermant les avantages supplémentaires va expirer, aucune disposition réglementaire ne traite de cette question. La modification proposée à l'article 401.06 du RAC va supprimer l'éventuelle ambiguïté inhérente à cette situation en précisant les circonstances en vertu desquelles un certificat renfermant des avantages supplémentaires va expirer.

RAC 401.30 (Avion — Avantages)

À l'heure actuelle, l'article 401.30 du RAC (*Avions — Avantages*), tout en détaillant les avantages auquel le titulaire d'une licence de pilote professionnel peut prétendre, précise que, si la licence est annotée pour le vol de jour seulement, son titulaire ne peut exercer de nuit les avantages de la qualification VFR OTT. Comme la qualification VFR OTT se limite aux vols de jour, une telle interdiction est superflue. La modification proposée à l'article 401.30 du RAC va supprimer cette redondance inutile avec l'article 602.116 du RAC (*VFR OTT*).

Sous-partie 404 (Exigences médicales)

RAC 404.18 (Permission de continuer à exercer les avantages d'un permis, d'une licence ou d'une qualification)

En vertu de la modification proposée à l'article 404.18 du RAC (*Permission de continuer à exercer les avantages d'un permis, d'une licence ou d'une qualification*), un médecin-examineur de l'Aviation civile (MEAC) pourra annoter le certificat médical validant un permis ou une licence pour une période de prolongation supérieure aux 90 jours actuellement prévus dans les dispositions en la matière. En vertu de la modification proposée, le MEAC pourra annoter le certificat médical pour valider la licence ou le permis jusqu'à la date de la prochaine visite médicale obligatoire.

Sous-partie 406 (Unités de formation au pilotage)

RAC 406.03 (Obligation d'être titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage)

L'ajout proposé à l'article 406.03 du RAC (*Obligation d'être titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage*) va obliger la personne qui offre des services d'entraînement en vol tout en n'étant pas titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage à avertir le ministre et à tenir ce dernier informé par écrit des renseignements de base entourant les services d'entraînement en vol ainsi offerts. Il existe actuellement des limites quant aux relations entre l'instructeur de vol et le stagiaire et quant aux types de formation qui peuvent être dispensés dans de pareilles circonstances. De plus, comme pour tout autre entraînement en vol, la formation dispensée doit respecter les exigences de la sous-partie 405 du RAC (*Entraînement en vol*) et de la norme qui s'y rattache. À l'heure actuelle, aucune disposition n'oblige à avertir le ministre du début d'un entraînement en vol dispensé par une personne à son compte ni à lui fournir des renseignements sur les personnes concernées et leurs qualifications, sur le type d'entraînement en vol, sur l'endroit où un tel entraînement aura lieu et sur l'immatriculation de l'aéronef devant être utilisé. L'absence de tout avis obligatoire rend difficile la surveillance des activités d'entraînement en vol accomplies par des personnes à leur propre compte. La modification proposée va permettre de corriger cette situation.

Solutions envisagées

Aucune solution de rechange à ces mesures réglementaires n'a été envisagée, rien d'autre ne permettant d'en arriver aux résultats recherchés par les modifications proposées.

Benefits and Costs

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

*Definitions*CAR 101.01 (Interpretation)

The proposed changes in the definition of a basic ultra-light aeroplane from the use of “launch weight” to “maximum take-off weight” and from “maximum wing loading” to “maximum stall speed in the landing configuration” as well as the proposed increase in permitted maximum take-off weight, will enhance the safety of that segment of recreational aviation which builds and uses ultra-light aeroplanes, without imposing any new costs.

The change from “launch weight” to “maximum take-off weight” applies terminology commonly used for all aeroplanes to ultra-light aeroplanes and reflects the transition for ultra-light owners and operators from membership in a limited, exclusive enclave to full participants and partners in recreational aviation. The maximum take-off weight permitted for basic ultra-light aeroplanes will increase to 1 200 lb (544 kg) from the previous launch weight maximum limit of 429.9 lb (195 kg) for a two-seat instructional aeroplane. This weight increase will allow builders of ultra-lights to use stronger materials and improved safety-related equipment in their construction.

The substitution of the term “maximum stall speed in the landing configuration” for “maximum wing loading” in the definition of basic ultra-light aeroplane is also proposed in this amendment. The wing loading of an aeroplane is a design parameter calculated as weight per area of wing. When all other variables (including length, width and curvature of the wing) are held constant, a low wing loading implies a lower minimum speed in the landing configuration than a higher wing loading. Thus, the stall speed in the landing configuration will also be lower. The proposed amendment implicitly incorporates the design parameter “wing loading” while directly and understandably addressing the implied target of wing loading restrictions, i.e. the safety and maneuverability requirements of a low stall speed in the landing configuration. The proposed change will clarify the requirement and directly regulate the intention of the regulation, i.e. to regulate the safety and maneuverability of the aeroplane, rather than doing so indirectly via a regulation addressed to the associated design parameter.

None of the definitional changes related to ultra-light aeroplanes will impose additional costs. They may engender benefits from the use of commonly understood terminology and from the potential for construction improvements for this type of aircraft. The net benefit-cost effect to this segment of the industry is expected to be positive.

CAR 400.01 (Interpretation)

The proposed inclusion of the definitions for “dual instruction flight time” and “solo flight time” in CAR 400.01 (*Interpretation*)

Avantages et coûts

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

*Définitions*RAC 101.01 (Définitions)

Les modifications proposées à la définition d'un avion ultra-léger de base, à savoir l'utilisation des notions de « masse maximale au décollage » et de « vitesse maximale de décrochage en configuration d'atterrissage » à la place, respectivement, de « masse maximale au départ » et de « charge alaire maximale », ainsi que l'augmentation proposée de la masse maximale admissible au décollage, vont améliorer la sécurité de ce segment de l'aviation de loisir qui construit et utilise des avions ultra-légers, et ce, sans imposer de nouveaux coûts.

Le passage de « masse maximale au départ » à « masse maximale au décollage » permet d'appliquer aux avions ultra-légers la terminologie couramment utilisée pour tous les avions et traduit, pour les propriétaires et les exploitants d'ultra-légers, la transition qui va les faire sortir d'un milieu fermé et bien particulier et leur permettre de devenir membres à part entière du milieu de l'aviation de loisir. La masse maximale admissible au décollage des avions ultra-légers de base va passer à 1 200 lb (544 kg) alors que la limite maximale de la masse au départ était auparavant de 429,9 lb (195 kg) dans le cas d'un avion biplace d'entraînement. Cette augmentation de la masse va permettre aux constructeurs d'ultra-légers d'utiliser des matériaux plus solides et de meilleurs équipements reliés à la sécurité au cours de la fabrication de leurs appareils.

Le remplacement, par la notion de « vitesse maximale de décrochage en configuration d'atterrissage », de l'ancienne expression « charge alaire maximale » dans la définition d'un avion ultra-léger de base fait également partie des modifications proposées. La charge alaire d'un avion est un paramètre de conception qui représente la masse par unité de surface de l'aile. En supposant que toutes les autres variables (comme la longueur, la largeur et la courbure de l'aile) ne bougent pas, une charge alaire faible donne une vitesse minimale plus faible en configuration d'atterrissage par rapport à une aile ayant une charge alaire plus élevée. Par conséquent, la vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage est donc plus faible. La modification proposée incorpore de façon implicite le paramètre de conception appelé « charge alaire » tout en traitant directement et de manière compréhensible du but sous-entendu en matière de limitations de la charge alaire, à savoir les exigences de sécurité et de pilotabilité permettant d'obtenir une faible vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage. La modification proposée va clarifier cette exigence et réguler directement le but recherché par la réglementation, à savoir réguler la sécurité et la pilotabilité de l'avion, plutôt que de procéder de façon indirecte en passant par une réglementation traitant du paramètre de conception connexe.

Aucune des modifications apportées aux définitions touchant les avions ultra-légers de base ne va engendrer des coûts additionnels. Elles peuvent se traduire par des bénéfices faisant suite à l'utilisation d'une terminologie couramment employée et à des améliorations apportées à la construction de ce type d'appareil. On s'attend à ce que le rapport avantages-coûts soit positif pour ce secteur de l'industrie.

RAC 400.01 (Définitions et interprétation)

L'ajout proposé des définitions de « temps d'instruction de vol en double commande » et de « temps de vol en solo » à

will correct the omission of these two definitions when the CARs were originally promulgated. Both definitions previously existed in the *Personnel Licensing Handbook* and have been commonly accepted within the aviation community for many years. There will be no change to long-standing procedures from their introduction to the CARs. No benefit-cost impact is anticipated from this proposed amendment.

Subpart 401 (Flight Crew Permits, Licences and Ratings)

The proposed amendments to CAR 401.03 (*Requirement to Hold a Flight Crew Permit, Licence or Rating*), CAR 401.04 (*Flight Crew Members of Aircraft Registered in Contracting States Other than Canada*), CAR 401.06 (*Issuance and Endorsement of Flight Crew Permits, Licences and Ratings*) and CAR 401.30 (*Aeroplanes — Privileges*) will correct unintentional oversights, clarify ambiguities and remove unnecessary duplication. They will have no benefit-cost impact upon existing procedures or entitlements.

There will be no impact from the proposed correction of the typographical error in CAR 401.90 (*Renewal of Flight Instructor Rating — Ultra-light Aeroplane*).

Subpart 404 (Medical Requirements)

CAR 404.18 (Permission to Continue to Exercise the Privileges of a Permit, Licence or Rating)

The proposed amendment to CAR 404.18 (*Permission to Continue to Exercise the Privileges of a Permit, Licence or Rating*) enabling a Canadian Aviation Medical Examiner (CAME) to endorse a medical certificate validating a permit/licence for longer than 90 days is necessary to implement improvements to the efficiency of the process for validating Canadian aviation documents.

At present, a Canadian aviation document is validated by a medical certificate, issued by Transport Canada, which indicates that the holder meets the applicable medical standards. This medical certificate expires at the end of a predetermined period. The predetermined period is contingent upon the type of document and upon personal characteristics (such as age) of the holder. Thus, to keep a Canadian aviation document valid, the document holder must undergo recurring medical examinations by a Canadian Aviation Medical Examiner. If the applicant meets the standards of fitness to continue to exercise the privileges of the document, the CAME, on completion of the examination, will stamp "fit" on the document.

The stamped validation expires 90 days after the date of the examination. The CAME forwards the medical assessment to Transport Canada's Regional Aviation Medical Office (RAMO) for review. Upon satisfactory review of the medical assessment, Transport Canada issues a new medical certificate to the document holder, which validates the document until the next examination is required. If the new medical certificate is not received by the holder before the 90-day expiry date, the document which is validated by the certificate automatically expires on that date.

If the review of the medical assessment contradicts the CAME's evaluation and reveals the document holder to be medically unfit, Transport Canada notifies the document holder of the reassessment and of the consequent withdrawal of privileges. This notice may be received prior to the expiry of the 90 days, at which time the document becomes invalid with no further delay.

l'article 400.01 du RAC (*Définitions*) va corriger l'oubli de ces deux définitions au moment de la promulgation originale du RAC. Ces deux définitions figuraient auparavant dans le *Manuel de délivrance des licences du personnel* et étaient bien acceptées dans le milieu aéronautique depuis de nombreuses années. Leur ajout au RAC ne modifiera en rien des procédures établies de longue date. On ne s'attend à aucun impact en matière d'avantages et de coûts à la suite de la modification proposée.

Sous-partie 401 (Permis, licences et qualifications de membre d'équipage de conduite)

Les modifications proposées aux articles 401.03 (*Obligation d'être titulaire d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite*), 401.04 (*Membre d'équipage de conduite d'un aéronef immatriculé dans un État contractant autre que le Canada*), 401.06 (*Délivrance et annotation d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite*) et 401.30 du RAC (*Avions — Avantages*) vont corriger des oublis fortuits, lever des ambiguïtés et éliminer des redondances inutiles. Il n'y aura aucun impact en matière d'avantages et de coûts par rapport aux procédures et aux droits actuels.

Aucune conséquence ne découlera de la correction de l'erreur typographique à l'article 401.90 du RAC (*Renouvellement d'une qualification d'instructeur de vol — Avion ultra-léger*).

Sous-partie 404 (Exigences médicales)

RAC 404.18 (Permission de continuer à exercer les avantages d'un permis, d'une licence ou d'une qualification)

La modification proposée à l'article 404.18 du RAC (*Permission de continuer à exercer les avantages d'un permis, d'une licence ou d'une qualification*) permettant à un médecin-examineur de l'Aviation civile (MEAC) d'annoter un certificat médical validant un permis ou une licence pour une période supérieure à 90 jours est nécessaire pour améliorer l'efficacité du processus de validation des documents d'aviation canadiens.

À l'heure actuelle, un document d'aviation canadien est validé par un certificat médical, délivré par Transports Canada, qui indique que le titulaire satisfait aux normes médicales pertinentes. Un tel certificat médical expire à la fin d'une période préétablie. La dite période est quant à elle tributaire du type de document et de certaines caractéristiques personnelles (comme l'âge) du titulaire. Par conséquent, pour qu'un document d'aviation canadien reste valide, il faut que son titulaire passe périodiquement des examens médicaux devant un médecin-examineur de l'Aviation civile. Si le demandeur respecte les normes d'aptitude physique lui permettant de continuer à exercer les avantages du document, le MEAC, une fois l'examen médical terminé, va apposer un tampon indiquant sur le document que le demandeur est « apte ».

La validation sous forme d'apposition d'un tampon expire 90 jours après la date de l'examen. Le MEAC transmet l'évaluation médicale à l'agent régional en médecine aéronautique (RAMO) de Transports Canada pour qu'il l'examine. Après examen satisfaisant de cette évaluation médicale, Transports Canada délivre un nouveau certificat médical au titulaire du document, certificat qui valide le document jusqu'au prochain examen obligatoire. Si le titulaire du document ne reçoit pas le nouveau certificat médical avant la date d'expiration fixée à 90 jours, le document validé par le certificat expire automatiquement à cette date.

Si l'examen de l'évaluation médicale contredit l'évaluation du MEAC et révèle que le titulaire du document n'est pas apte physiquement, Transports Canada avertit ledit titulaire de la réévaluation et de la suppression des avantages qui en découle. Cet avis peut arriver à une date située avant l'expiration des 90 jours, date à laquelle le document va automatiquement devenir invalide sans autre forme de tergiversation.

The proposed change to CAR 404.18 will enable a CAME to validate a "fit" holder's document until the next medical examination is normally required. The medical assessment will still be forwarded from the CAME to the RAMO for review and the RAMO may still, after reevaluation, reverse the CAME's decision and notify the holder of the withdrawal of privileges for medical reasons. If the withdrawal of privileges becomes necessary, the notification is expected to reach the document holder within 90 days after the original examination, under the proposed new procedures as under existing procedures.

The risk and, hence, the source of potential costs introduced by this revision to certifying procedures is that persons holding aviation documents (pilots or air traffic controllers) who are not, in fact, medically fit to do so may continue to exercise the privileges bestowed by those documents beyond the current 90-day expiry period after a medical examination which was incorrectly assessed as showing them fit. These holders would be those who either did not receive a notice of suspension within 90 days of the medical examination, or who chose to ignore or to refuse delivery of such a notice.

Approximately 55,000 aviation documents are issued annually following the current process which requires a new certification document 90 days after the medical examination. The RAMO review of current medical assessments identifying document holders as "fit" finds that, on average, over 98 percent of these assessments are accurate. Thus, the risk of continued operation beyond the existing 90-day extension period as a result of inaccurate medical assessments will exist for fewer than 1,100 document holders. This risk is somewhat mitigated, since many of these document holders will be using their privileges for their personal recreation and will be exposing solely themselves, their passengers and any aircraft upon whose airspace they may encroach when airborne to whatever risk the lack of medical fitness may entail. Also, not all of the 1,100 will continue to operate after receiving a notice of suspension for medical reasons.

A trial implementation of the procedure envisioned in this proposal has been underway since January 1, 1999, with no apparent increase in medically related operational problems. Previously, for a three and a half-year period from June 1988 to November 1991, the period for which a CAME could certify a pilot as medically fit was allowed to be as long as 180 days. No significant problems were experienced with the process and no associated degradation of aviation safety was identified from that extension.

The cost of degradation of aviation safety associated with the increased potential for incorrectly assessed document holders continuing to exercise the privileges of their documents beyond the current 90-day expiry period appears to be minimal, on the basis of prior and current experience with extensions of this expiry period. The relatively few document holders who may be incorrectly assessed and the even fewer who, after reversal of their medical assessment by Transport Canada, would not receive a notice of suspension within the 90-day period or who would choose to continue exercising their privileges despite their knowledge of the suspension for medical reasons of their document reinforces the expectation that the potential reduction of aviation safety would be minimal.

La modification proposée à l'article 404.18 du RAC va permettre à un MEAC de valider le document d'un titulaire apte physiquement jusqu'au prochain examen médical normalement exigé. Le MEAC transmettra encore l'évaluation médicale au RAMO pour qu'il l'examine et le RAMO pourra encore, après réévaluation, renverser la décision du MEAC et avertir le titulaire du document de la suppression de ses avantages pour des raisons d'ordre médical. Si la suppression des avantages s'avère nécessaire, on s'attend, en vertu des nouvelles procédures comme de celles déjà existantes, à ce que l'avis parvienne au titulaire du document dans les 90 jours suivant l'examen original.

Les risques et, par voie de conséquence, la source de coûts potentiels induit par cette révision des procédures de certification, tiennent au fait que des personnes titulaires de documents d'aviation (pilotes ou contrôleurs de la circulation aérienne) qui ne sont en réalité plus aptes physiquement continuent à exercer les avantages que leur confèrent de tels documents au-delà de la période d'expiration actuelle fixée à 90 jours après un examen médical qui les aurait reconnus par erreur aptes physiquement. Des tels titulaires seraient ceux n'ayant pas reçu un avis de suspension dans les 90 jours suivant l'examen médical ou ceux ayant choisi d'ignorer ou de refuser la réception d'un tel avis.

Quelque 55 000 documents d'aviation sont délivrés annuellement en vertu du processus actuel qui exige un nouveau document de certification 90 jours après l'examen médical. L'examen par les RAMO des évaluations médicales actuelles dans lesquelles les titulaires de document ont été jugés aptes physiquement, montre en moyenne que plus de 98 p. 100 de ces évaluations sont exactes. Par conséquent, le risque que des personnes continuent à exercer des avantages au-delà de la période de prolongation actuelle de 90 jours, et ce, à la suite d'une mauvaise évaluation médicale, ne touche même pas 1 100 titulaires de document. Ce risque est encore atténué du fait que plusieurs de ces titulaires de document ne vont exercer leurs avantages que pour leurs propres loisirs et qu'ils n'exposeront qu'eux-mêmes, leurs passagers et tout aéronef qui pourrait se trouver sur leur chemin dans les airs aux éventuels risques découlant de leur inaptitude physique. De plus, ce ne sont pas toutes ces 1 100 personnes qui vont poursuivre leurs activités après avoir reçu un avis de suspension pour des raisons d'ordre médical.

Un essai de mise en œuvre de la procédure envisagée par cette proposition a débuté le 1^{er} janvier 1999, et il ne semble y avoir aucune augmentation des problèmes opérationnels dus à des questions d'ordre médical. Auparavant, pendant une période de trois ans et demi allant de juin 1988 à novembre 1991, il avait été permis que la période pendant laquelle un MEAC pouvait déclarer un pilote apte physiquement aille jusqu'à 180 jours, prolongation qui n'avait donné lieu à aucun problème important et qui ne s'était traduite par aucune baisse connexe de la sécurité aérienne.

Le coût de la baisse de la sécurité aérienne inhérente à la plus grande éventualité que des titulaires de document jugés à tort aptes physiquement continuent à exercer les avantages de ces documents au-delà de la date d'expiration fixée actuellement à 90 jours semble minime, si l'on se fie aux tentatives passées et présente de prolongation de cette période d'expiration. Compte tenu du nombre relativement faible de titulaires de document susceptibles d'être mal évalués, et compte tenu du nombre encore plus faible de ceux qui, après renversement de leur évaluation médicale par Transports Canada, ne recevront pas un avis de suspension dans la période de 90 jours ou qui choisiront de continuer à exercer leurs avantages tout en étant au courant de la suspension de leur document pour des raisons d'ordre médical, il y a encore plus lieu de s'attendre à ce que l'éventuelle diminution de la sécurité aérienne soit minimale.

The benefit conferred by this proposal will lie mainly in the elimination of the burden of annually reissuing some 55,000 documents, most of which simply confirm the CAME's original assessment. Some inconvenience to those document holders whose renewal is delayed for a cause not related to the medical assessment process but whose document expires or who must take extraordinary measures to prevent its expiry will be avoided following the implementation of this proposal. The introduction of the more efficient process of validating medical certificates will eliminate these costs.

It is expected that the benefits from a more efficient medical recertification process will exceed the potential costs to the safety of the aviation system from the extension of the CAME's ability to certify document holders as meeting the medical standards of their documents beyond the current 90-day period.

Subpart 406 (Flight Training Units)

CAR 406.03 (Requirement to Hold a Flight Training Unit Operator Certificate)

The requirement for a freelance instructor to notify the Minister in writing when flight training commences and to include certain basic information regarding the individuals involved and the circumstances under which the training will take place, which will be introduced with the proposed amendment to CAR 406.03 (*Requirement to Hold a Flight Training Unit Operator Certificate*), will improve the monitoring of such freelance instruction. Although less onerous, the monitoring of freelance instruction will be similar to the oversight in place for instruction conducted under a flight training unit operator certificate in ensuring that the principles of safe operation incorporated in departmental training standards are respected during the instructional process. Since freelance instructors may not conduct courses for candidates for Private Pilot Licences or for Recreational Pilot Permits, i.e. they may not instruct non-pilot applicants with no prior experience in aviation, the monitoring need not be as stringent as that for those who are providing such instruction. The cost associated with this proposal will be a minor increase in paperwork for the providers of freelance instruction. The benefit-cost impact of this proposal is expected to be marginally positive.

Benefit-Cost Summary

The net benefit-cost impact of the proposed amendments to the *Canadian Aviation Regulations* for the aviation industry and the Canadian economy is expected to be neutral or marginally positive. The proposed amendments to introduce changes which are expected to have operational consequences, such as the definitional changes affecting ultra-light aeroplanes, the changes to procedures affecting the medical certification of aviation documents in Subpart 404 (*Medical Requirements*), and the changes to the notification requirements for freelance instructors in Subpart 406 (*Flight Training Units*), are expected, in total, to result in benefits greater than costs.

Les avantages attendus de cette proposition tiennent principalement à l'élimination du fardeau consistant à délivrer chaque année quelque 55 000 documents dont la plupart ne font que confirmer la première évaluation du MEAC. La mise en œuvre de cette proposition devrait permettre d'éviter les inconvénients liés aux situations dans lesquelles des titulaires de document voient leur renouvellement retardé pour des raisons non reliées au processus d'évaluation médicale avant que le document finisse par expirer ou les situations dans lesquelles les titulaires doivent prendre des mesures extraordinaires pour éviter pareille expiration. Le recours à un processus plus efficace de validation des certificats médicaux permettra d'éliminer ces coûts.

On s'attend à ce que les avantages liés à un processus plus efficace de recertification médicale l'emportent sur les éventuels coûts en matière de sécurité aéronautique qui pourraient découler de la prolongation de la période actuelle de 90 jours du pouvoir de certification accordé aux MEAC en matière d'évaluation de l'aptitude physique des titulaires de document par rapport aux normes médicales.

Sous-partie 406 (Unités de formation au pilotage)

RAC 406.03 (Obligation de détenir un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage)

En vertu de la modification proposée à l'article 406.03 du RAC (*Obligation de détenir un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage*), l'obligation, dans le cas d'un instructeur travaillant à son propre compte, d'avertir le ministre par écrit au début d'un entraînement en vol et de fournir certains renseignements de base sur les personnes concernées et les circonstances entourant cet entraînement en vol va améliorer la surveillance de ce genre de formation dispensée par des personnes à leur propre compte. Bien que moins coûteuse, la surveillance d'une telle formation sera similaire à celle existante qui s'applique à l'instruction dispensée en vertu d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage, en ce sens qu'elle permettra de s'assurer que les principes d'une exploitation sûre incorporés dans les normes de formation ministérielles sont bien respectés durant le processus d'instruction. Comme les instructeurs travaillant à leur propre compte ne peuvent faire suivre des cours à des candidats à une licence de pilote privé ou à un permis de pilote de loisir, autrement dit ils ne peuvent dispenser de la formation à des demandeurs sans expérience aéronautique qui ne sont pas déjà pilotes, il n'est pas nécessaire que la surveillance soit aussi serrée que dans le cas de ceux qui dispensent de la formation à des personnes dépourvues d'expérience. Le coût inhérent à cette proposition se traduira, pour les instructeurs à leur propre compte, par une légère augmentation du travail de bureau. Au niveau du rapport avantages-coûts, on s'attend à ce que cette proposition ait un très léger impact positif.

Résumé des avantages et des coûts

Au niveau du milieu de l'aviation et de l'économie canadienne, on s'attend à ce que le rapport net entre les avantages et les coûts des modifications proposées au *Règlement de l'aviation canadien* soit neutre ou très légèrement positif. En fin de compte, on s'attend à ce que les avantages des modifications proposées contenant des changements censés avoir des conséquences sur les opérations, à savoir les définitions modifiées des avions ultralégers, les procédures modifiées visant la certification médicale des documents d'aviation dont il est question à la sous-partie 404 (*Exigences médicales*) et les modifications relatives à l'obligation faite aux instructeurs travaillant à leur propre compte d'envoyer un avis et qui visent la sous-partie 406 (*Unités de formation au pilotage*), l'emportent sur les coûts.

Consultation

These Regulations were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on February 5, 2000. One comment was received and has been addressed as noted above. Delays in processing have delayed their presentation for final publication in the *Canada Gazette*, Part II, beyond the 18-month deadline. Therefore, they are being republished again.

The proposed amendments to the Regulations have been consulted with members of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC). The actively participating members of the Personnel Licensing and Training Committee of CARAC include the Aero Club of Canada, Air Canada, the Air Operations Group Association, AOPA Canada, the Air Transport Association of Canada, the Association québécoise des transporteurs aériens inc., CAE Electronics Ltd., the Canadian Air Line Pilots Association, the Canadian Association of Aviation Colleges, Canadian Airlines International Ltd., the Canadian Balloon Association, the Canadian Business Aircraft Association, the Canadian Owners and Pilots Association, the Canadian Air Traffic Control Association, the Experimental Aircraft Association — Canadian Council, the Recreational Aircraft Association of Canada, the Soaring Association of Canada, the Teamsters and the Ultralight Pilots Association of Canada. The Personnel Licensing and Training Committee has reviewed these proposed amendments to Parts I and IV of the CARs at meetings in April, June and October of 1998. The Committee accepted the proposed amendments without dissent and recommended their adoption.

The proposed amendments were presented in two packages at the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC), which is composed of senior managers in the Civil Aviation Directorate of the Department of Transport, on June 24 and December 11, 1998, and approved by the members of CARC.

Compliance and Enforcement

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

Contact

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

Consultations

Ces dispositions ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 5 février 2000. Un commentaire a été reçu et a été pris en considération comme cela a été indiqué plus tôt. Les contraintes liées à l'examen de ces dispositions ont retardé leur soumission en vue de la publication finale dans la Partie II de la *Gazette du Canada* au delà du délai de 18 mois. Elles doivent donc faire l'objet d'une nouvelle publication préalable.

Les modifications proposées ont fait l'objet de consultations auprès des membres du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Les membres actifs du Comité du CCRAC sur la délivrance des licences et la formation du personnel comprennent l'Aéro Club du Canada, Air Canada, l'Association du groupe de la navigation aérienne, l'AOPA Canada, l'Association du transport aérien du Canada, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., CAE Électronique Ltée, l'Association canadienne des pilotes de ligne, la Canadian Association of Aviation Colleges, les Lignes aériennes Canadien International Ltée, l'Association montgolfière canadienne, l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, la Canadian Owners and Pilots Association, l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, l'Experimental Aircraft Association — Canadian Council, le Réseau aéronefs amateur Canada, l'Association canadienne de vol à voile, les Teamsters et l'Association canadienne des pilotes d'ultra-légers. Les modifications proposées aux parties I et IV du RAC ont été débattues aux réunions du Comité chargé de la délivrance des licences et de la formation du personnel qui ont eu lieu en avril, juin et octobre 1998. Le Comité a accepté les modifications proposées à l'unanimité et a recommandé leur adoption.

Les modifications proposées ont été présentées en deux fois, le 24 juin et le 11 décembre 1998, au Comité de réglementation de l'Aviation civile (CRAC), qui les a approuvées. Le CRAC est formé de gestionnaires supérieurs de la Direction générale de l'aviation civile du ministère des Transports.

Respect et exécution

Ces dispositions réglementaires seront généralement appliquées au moyen de l'imposition d'amendes en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, d'une suspension ou d'une annulation des documents d'aviation canadiens, ou de prise de mesures judiciaires par procédure sommaire, selon l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Personne-ressource

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

PROPOSED REGULATORY TEXT

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

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

PROJET DE RÉGLEMENTATION

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

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

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

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

Ottawa, October 3, 2002

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

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

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

Ottawa, le 3 octobre 2002

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PARTS I AND IV)

AMENDMENTS

1. (1) The definition “ultra-light aeroplane” in subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is replaced by the following:

“ultra-light aeroplane” means an advanced ultra-light aeroplane or a basic ultra-light aeroplane; (*avion ultra-léger*)

(2) Subsection 101.01(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“basic ultra-light aeroplane” means an aeroplane having no more than two seats, designed and manufactured to have

- (a) a maximum take-off weight not exceeding 544 kg, and
- (b) a stall speed in the landing configuration (V_{so}) of 39 knots (45 mph) indicated airspeed, or less, at the maximum take-off weight; (*avion ultra-léger de base*)

2. Subsection 400.01(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“dual instruction flight time” means the flight time during which a person is receiving flight instruction from a person qualified in accordance with section 425.21 of the *Personnel Licensing and Training Standards respecting Flight Training*; (*temps d'instruction de vol en double commande*)

“solo flight time” means, with respect to the flight time necessary to acquire a permit, licence or rating,

- (a) in the case of a pilot, the flight time during which the pilot is the sole flight crew member, and
- (b) in the case of a student pilot permit holder, the flight time during which the holder is the sole occupant of an aircraft while under the direction and supervision of the holder of an instructor rating for the appropriate category of aircraft; (*temps de vol en solo*)

3. The heading before section 401.03 of the Regulations is replaced by the following:

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (PARTIES I ET IV)

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « avion ultra-léger », au paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien*¹, est remplacée par ce qui suit :

« avion ultra-léger » Avion ultra-léger de type évolué ou avion ultra-léger de base. (*ultra-light aeroplane*)

(2) Le paragraphe 101.01(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« avion ultra-léger de base » Avion ayant au plus deux places, qui est conçu et construit de façon à avoir :

- a) une masse maximale au décollage d'au plus 544 kg;
- b) une vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage (V_{so}) de 39 nœuds (45 mi/h) ou moins de vitesse indiquée à la masse maximale au décollage. (*basic ultra-light aeroplane*)

2. Le paragraphe 400.01(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« temps de vol en solo » S'entend, à l'égard du temps de vol nécessaire pour obtenir un permis, une licence ou une qualification :

- a) dans le cas d'un pilote, du temps de vol pendant lequel il est le seul membre d'équipage de conduite;
- b) dans le cas du titulaire d'un permis d'élève-pilote, du temps de vol pendant lequel il est seul à bord de l'aéronef et est sous la direction et la surveillance du titulaire d'une qualification d'instructeur de vol pour la catégorie d'aéronef pertinente. (*solo flight time*)

« temps d'instruction de vol en double commande » Temps de vol pendant lequel une personne reçoit de l'entraînement en vol d'une personne ayant les qualifications conformément à l'article 425.21 des *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives à l'entraînement en vol*. (*dual instruction flight time*)

3. L'intertitre précédant l'article 401.03 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

¹ SOR/96-433

¹ DORS/96-433

Requirement to Hold a Flight Crew Permit, Licence or Rating or a Foreign Licence Validation Certificate

4. Subsection 401.03(1) of the Regulations is replaced by the following:

401.03 (1) No person shall act as a flight crew member or exercise the privileges of a flight crew permit, licence or rating or a foreign licence validation certificate unless

(a) subject to subsection (2) and sections 401.19 to 401.27, the person is the holder of, and can produce while so acting and while exercising those privileges, the appropriate permit, licence or rating and a valid and appropriate medical certificate; or

(b) the person is the holder of, and can produce while so acting and while exercising those privileges, an appropriate foreign licence validation certificate.

5. (1) Paragraph 401.04(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) a flight crew permit or licence issued under this Subpart; or

(2) Paragraph 401.04(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

b) la personne ne soit titulaire d'une licence de membre d'équipage de conduite ou d'un document équivalent à un certificat de validation de licence étrangère délivrés sous le régime des lois de l'État contractant.

6. Section 401.06 of the Regulations is renumbered as 401.06(1) and is amended by adding the following:

(2) The certification of additional privileges on a permit or licence expires at the end of the period specified on the licence or permit or on receipt of a new permit or licence granting those privileges, whichever is earlier.

7. Subsection 401.30(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) No holder of a commercial pilot licence—airplane whose licence is endorsed with a daylight-flying-only restriction shall exercise the privileges set out in paragraphs (1)(a) and (c) by night.

8. Section 401.90 of the English version of the Regulations is replaced by the following:

401.90 The Minister shall renew a flight instructor rating—ultra-light aeroplane in accordance with the personnel licensing standards where the holder of the rating continues to meet the requirements referred to in section 401.06 for the endorsement of the rating.

9. Section 404.18 of the Regulations is replaced by the following:

404.18 (1) When the holder of a medical certificate undergoes a medical examination by a physician referred to in paragraph 404.16(a) or (b) for the purpose of obtaining permission to continue to exercise the privileges of the holder's permit, licence or rating, the medical examiner shall

(a) sign and date the medical certificate and stamp it with the medical examiner's official stamp indicating that the applicant is "fit", subject to any restrictions already endorsed on the

Obligation d'être titulaire d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite ou d'un certificat de validation de licence étrangère

4. Le paragraphe 401.03(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

401.03 (1) Il est interdit à toute personne d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite ou d'exercer les avantages d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite ou d'un certificat de validation de licence étrangère à moins qu'elle ne satisfasse à l'une ou l'autre des conditions suivantes :

a) sous réserve du paragraphe (2) et des articles 401.19 à 401.27, la personne est titulaire du permis, de la licence ou de la qualification pertinents, et d'un certificat médical pertinent et valide, et peut les produire lorsqu'elle agit en cette qualité et en exerce les avantages;

b) la personne est titulaire d'un certificat de validation de licence étrangère pertinent et peut le produire lorsqu'elle agit en cette qualité et en exerce les avantages.

5. (1) L'alinéa 401.04(a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) la personne ne soit titulaire d'un permis ou d'une licence de membre d'équipage de conduite délivrés en application de la présente sous-partie;

(2) L'alinéa 401.04(b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) la personne ne soit titulaire d'une licence de membre d'équipage de conduite ou d'un document équivalent à un certificat de validation de licence étrangère délivrés sous le régime des lois de l'État contractant.

6. L'article 401.06 du même règlement devient le paragraphe 401.06(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :

(2) La certification d'avantages supplémentaires sur un permis ou sur une licence expire à la fin de la période qui y est indiquée ou à la réception d'un nouveau permis ou d'une nouvelle licence accordant les avantages en question, selon la première de ces éventualités.

7. Le paragraphe 401.30(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Il est interdit au titulaire d'une licence de pilote professionnel — avion annotée pour le vol de jour seulement d'exercer de nuit les avantages prévus aux alinéas (1)a) et c).

8. L'article 401.90 de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

401.90 The Minister shall renew a flight instructor rating—ultra-light aeroplane in accordance with the personnel licensing standards where the holder of the rating continues to meet the requirements referred to in section 401.06 for the endorsement of the rating.

9. L'article 404.18 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

404.18 (1) Lorsque le titulaire d'un certificat médical subit un examen médical par un médecin visé aux alinéas 404.16a) ou b) en vue d'obtenir la permission de continuer à exercer les avantages de son permis, de sa licence ou de sa qualification, le médecin-examineur doit, selon le cas :

a) signer et dater le certificat médical et y apposer son tampon officiel indiquant que le demandeur est « apte », sous réserve, le cas échéant, des restrictions déjà portées au certificat

medical certificate, including any restriction to a shorter than normal validity period;

(b) return the medical certificate to the applicant; or

(c) advise the applicant that he or she is “unfit”.

(2) When the applicant’s medical certificate has been marked with an endorsement referred to in paragraph (1)(a), the certificate validates the permit or licence for the period specified on the medical certificate.

10. (1) Subsection 406.03(1) of the Regulations is replaced by the following:

406.03 (1) Subject to subsections (2) and (3), no person shall operate a flight training service in Canada using an aeroplane or helicopter in Canada unless the person holds a flight training unit operator certificate that authorizes the person to operate the service and complies with the conditions and operations specifications set out in the certificate.

(2) Subparagraph 406.03(2)(b)(iii) of the Regulations is replaced by the following:

(iii) using an aircraft that has been obtained from a person who is at arm’s length from the flight instructor, and the training is other than toward obtaining a pilot permit—recreational or a private pilot licence.

(3) Section 406.03 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(3) In the case of flight training conducted under subparagraph (2)(b)(iii), the flight instructor shall

(a) notify the Minister in writing of

(i) the name and address of the person to receive the training,

(ii) the registration of the aircraft to be used,

(iii) the type of training to be conducted,

(iv) the location of the training operations, and

(v) the name and licence number of the flight instructor; and

(b) provide the information to the Minister

(i) prior to commencing training operations,

(ii) within 10 working days after any change to the information, and

(iii) when the training is discontinued.

médical, y compris toute restriction portant sur une période de validité plus courte que la période normale;

b) remettre au demandeur le certificat médical;

c) informer le demandeur qu’il est « inapte ».

(2) Lorsque le certificat médical du demandeur porte une des annotations visées à l’alinéa (1)a), le certificat médical rend le permis ou la licence valide pour la période indiquée sur le certificat.

10. (1) Le paragraphe 406.03(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

406.03 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), il est interdit d’exploiter au Canada un service d’entraînement en vol qui utilise un avion ou un hélicoptère à moins d’être titulaire d’un certificat d’exploitation d’unité de formation au pilotage autorisant l’exploitation de ce service et de se conformer aux conditions et aux spécifications d’exploitation indiquées sur ce certificat.

(2) Le sous-alinéa 406.03(2)b)(iii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) soit utilisateur d’un aéronef obtenu d’une personne qui n’a pas de lien de dépendance avec l’instructeur de vol, et l’entraînement n’est pas dispensé en vue de l’obtention d’un permis de pilote de loisir ou d’une licence de pilote privé.

(3) L’article 406.03 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) Lorsque l’entraînement en vol est dispensé en vertu du sous-alinéa (2)b)(iii), l’instructeur de vol doit :

a) aviser par écrit le ministre :

(i) des nom et adresse de la personne qui recevra l’entraînement,

(ii) de l’immatriculation de l’aéronef qui sera utilisé,

(iii) du type d’entraînement qui sera dispensé,

(iv) de l’endroit où s’effectueront les opérations d’entraînement,

(v) du nom et du numéro de licence de l’instructeur de vol;

b) fournir les renseignements au ministre :

(i) avant le commencement des opérations d’entraînement,

(ii) dans les 10 jours ouvrables qui suivent toute modification apportée aux renseignements,

(iii) lorsque l’entraînement est interrompu.

COMING INTO FORCE

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

[41-1-o]

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[41-1-o]

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Transmission Control Functions)

Statutory Authority

Motor Vehicle Safety Act

Sponsoring Department

Department of Transport

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (fonctions de la commande de la boîte de vitesses)

Fondement législatif

Loi sur la sécurité automobile

Ministère responsable

Ministère des Transports

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The Department of Transport is proposing to amend Canadian Motor Vehicle Safety Standard (CMVSS) 102, which is part of the *Motor Vehicle Safety Regulations* (MVSr).¹ The purposes of the proposed amendments are to:

- Modify vehicle starting requirements to accommodate new technologies;
- Introduce mandatory requirements for a brake shift interlock (BSI) for vehicles equipped with a transmission control sequence that includes a park position; and
- Introduce mandatory requirements for a clutch ignition interlock (CII) for vehicles equipped with a manual transmission.

These proposed new requirements are expected to improve road safety while remaining cost-effective for the consumers. In addition, these requirements would allow manufacturers more flexibility to use innovative technology.

Starter Operability

In recent years, new technologies used in hybrid vehicles have made inroads into the Canadian market. Hybrid vehicles utilize more than one propulsion source, and can automatically switch from one propulsion source to another or utilize more than one at the same time. When doing so, the propulsion sources can automatically start and stop when needed, even when in a forward or reverse drive position. Such models have been excluded from sale in Canada because they do not comply with the starter operability requirement of CMVSS 102(2). This current requirement specifies that on vehicles equipped with an automatic transmission, the engine starter must be inoperative when the transmission control is in forward or reverse drive position. The proposed amendment would limit the starter operability requirement, in CMVSS 102, to apply only at the time of the initial start-up of the vehicle.

The intent of this proposed amendment is to facilitate the introduction of new technology, such as these hybrid vehicles, to the Canadian market. Yet, in addition to hybrid vehicles, other types of vehicles would also be addressed by this proposed amendment. Some vehicles, which use “start and stop” technology, allow the combustion engine to stop when the vehicle is in a stationary position and to start-up again when needed by the driver. For

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Le ministère des Transports se propose de modifier la Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) 102, qui fait partie du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (RSVA)¹ afin :

- de rectifier les exigences de démarrage pour qu'elles conviennent aux nouvelles technologies;
- d'introduire des exigences obligatoires concernant un interverrouillage freins-boîte de vitesses (IFBV) pour les véhicules équipés d'une boîte de vitesses dont la séquence inclut une position de stationnement;
- d'introduire les exigences obligatoires concernant un interverrouillage embrayage-allumage (IEA) pour les véhicules équipés d'une boîte de vitesses manuelle.

Il est prévu que les nouvelles exigences proposées amélioreront la sécurité routière, tout en étant rentables pour les consommateurs. En outre, elles donneraient plus de souplesse aux fabricants pour ce qui a trait à l'utilisation de technologies innovatrices.

Fonctionnement du démarreur

Au cours des dernières années, de nouvelles technologies utilisées dans des véhicules hybrides ont commencé à apparaître sur le marché canadien. Sont dits hybrides les véhicules qui ont plus d'un mode de propulsion et qui peuvent passer automatiquement d'un mode à un autre ou en utiliser plusieurs à la fois. Dans ces cas, chacun des modes de propulsion peut automatiquement démarrer et s'arrêter au besoin, même en position de marche avant ou arrière. Ces modèles ont été interdits de vente au Canada parce qu'ils ne respectaient pas l'exigence relative au fonctionnement du démarreur de la NSVAC 102(2). Cette exigence actuelle précise que, pour tout véhicule muni d'une boîte de vitesses automatique, le démarreur doit demeurer inopérant lorsque la commande de la boîte de vitesses se trouve en position de marche avant ou arrière. La modification proposée limiterait cette exigence de la NSVAC 102 au démarrage initial d'un véhicule.

Cette proposition a pour but de faciliter l'introduction de nouvelles technologies, par exemple celle de ces véhicules hybrides, dans le marché canadien. Outre les hybrides, d'autres types de véhicules seraient également touchés par cette proposition. Certains, qui utilisent la technologie « marche-arrêt », permettent au moteur à combustion de s'arrêter lorsque le véhicule est en position stationnaire, et de redémarrer sur commande du conducteur.

¹ C.R.C., ch. 1038

¹ C.R.C., ch. 1038

instance, when at a red light, the vehicle's engine shuts off until the driver depresses the accelerator. At that time the vehicle's engine starts-up once again, even if in a forward or reverse drive position.

This proposed amendment would also align with the Department's policy to promote the introduction of innovative technologies, as well as the use of fuel-efficient, environmentally sound and economical means of transportation.

Brake Shift Interlock and Clutch Ignition Interlock

A large proportion of today's automobiles are already equipped with a BSI or CII: 99.3 percent of vehicles which have a transmission control sequence that includes a park position have a BSI, and 99.9 percent of manual transmission vehicles have a CII.² Nevertheless, the Department is still receiving complaints about cases in which the lack of a BSI or CII has resulted in fatalities, injuries or property damage.

One of the cases logged by the Department involved a vehicle not equipped with a BSI, where two children were left unattended inside a vehicle with the engine running. One of the children moved the transmission control out of the park position and into the reverse driving position, causing the vehicle to back up. In such a scenario, the vehicle might begin to move and if uncontrolled, eventually collide with another object or pedestrian, causing property damage, injuries or even fatalities.

This proposed BSI requirement is also intended to reduce the occurrence of "sudden accelerations". This condition can occur when the vehicle's engine is running and the transmission is shifted from a park position to the forward or reverse drive position. In this event the vehicle may accelerate rapidly, without the driver realizing that the accelerator control is being depressed. Collision investigations have demonstrated that this problem is not the result of a mechanical failure or a defective component, but is rather the result of driver error, where the driver believes that he or she has depressed the brake pedal, when in fact the accelerator has been depressed. Requiring the driver to apply the brakes before moving the transmission control out of the park position would mitigate this problem.

On average, the Department receives 17 complaints annually pertaining to these types of problems, among which 2.5 percent result in fatalities and 29 percent result in injuries³ despite the low number of vehicles without a BSI.

To remedy these occurrences, the Department is proposing to mandate a BSI on all vehicles with a gross weight rating (GVWR) of 4 536 kg or less that have a transmission control sequence that includes a park position. This proposed amendment to CMVSS 102 would require that the service brakes of a vehicle be engaged in order for the transmission control to be shifted from the park position to a forward or reverse drive position, when the engine is running. This proposed amendment would significantly reduce these types of problems, thereby reducing the number of injuries and fatalities, and increasing occupant safety.

The proposed BSI requirement would require the operator of the vehicle to be positioned in the driver's seat in order to depress the brake pedal and shift the transmission control from the park

Par exemple, le moteur peut s'arrêter à un feu rouge jusqu'à ce que le conducteur appuie sur l'accélérateur. Le moteur démarre alors de nouveau, même en position de marche avant ou arrière.

La modification proposée s'harmoniserait avec la politique du Ministère qui est de promouvoir l'introduction de technologies innovatrices ainsi que l'utilisation de moyens de transport à faible consommation de carburant, écologiques et économiques.

Interverrouillage freins-boîte de vitesses et interverrouillage embrayage-allumage

Une forte proportion des véhicules actuels sont déjà équipés d'un IFBV ou d'un IEA : 99,3 p. 100 des véhicules dont la séquence de commande de la boîte de vitesses comprend une position de stationnement sont équipés d'un IFBV, et 99,9 p. 100 des véhicules à boîte de vitesses manuelle, d'un IEA². Néanmoins, le Ministère reçoit toujours des plaintes concernant des cas où l'absence d'un IFBV ou d'un IEA a entraîné des décès, des blessures ou des dommages matériels.

L'un des incidents enregistrés par le Ministère mettait en cause un véhicule non équipé d'un IFBV, moteur en marche, et deux enfants laissés sans surveillance à l'intérieur de celui-ci. L'un des enfants a déplacé la commande de vitesses de la position de stationnement à la position de marche arrière, faisant reculer le véhicule. Dans un tel scénario, le véhicule peut commencer à se déplacer et, laissé sans contrôle, frapper éventuellement un autre objet ou un piéton, causant des dommages matériels, des blessures et même des décès.

Cette proposition concernant l'IFBV a aussi pour but de réduire le nombre de cas d'accélération soudaine quand le moteur du véhicule tourne et que la commande de la boîte de vitesses passe de la position de stationnement à la position de marche avant ou arrière. Dans ce cas, le véhicule peut accélérer rapidement, sans que le conducteur se rende compte que la commande d'accélération est enfoncée. Les enquêtes sur les accidents ont démontré que ce problème ne résulte pas d'un défaut mécanique ou d'une composante défectueuse, mais plutôt d'une erreur du conducteur qui, croyant avoir appuyé sur la pédale de frein, a en fait appuyé sur l'accélérateur. Obliger le conducteur à appliquer les freins pour pouvoir dégager la commande de la boîte de vitesses de la position de stationnement pourrait réduire ce problème.

En moyenne, le Ministère reçoit annuellement 17 plaintes concernant ces genres de problèmes, dont 2,5 p. 100 entraînent des décès et 29 p. 100 des blessures³, malgré le faible nombre de véhicules sans IFBV.

Pour remédier à la situation, le Ministère propose que tous les véhicules dont le poids nominal brut (PNBV) est égal ou inférieur à 4 536 kg et dont la séquence de commande de la boîte de vitesses comprend une position de stationnement soient équipés d'un IFBV. Cette proposition de modification à la NSVAC 102 exigerait que les freins de service d'un véhicule soient appliqués pour pouvoir faire passer la commande de la boîte de vitesses de la position de stationnement à la position de marche avant ou arrière lorsque le moteur est en marche. Les modifications proposées réduiraient de façon significative ce genre de problèmes et, du même coup, le nombre de blessures et de décès, tout en augmentant la sécurité des occupants.

L'exigence proposée concernant l'IFBV obligerait l'opérateur du véhicule à être dans le siège du conducteur pour appuyer sur la pédale de frein et dégager la commande de la boîte de vitesses de

² Canadian Vehicle Manufacturers' Association (CVMA) sales data and provincial registrations for 1999.

³ Last five-year average of the Department's logged cases on "sudden accelerations".

² Données de 1999 de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules automobiles sur les immatriculations par province et les ventes.

³ Moyenne des cinq dernières années des cas d'accélération soudaine enregistrés au Ministère

position. This will reduce the risk of an unattended child inadvertently shifting the transmission control out of the park position.

Similarly, the Department is proposing to mandate a CII on all vehicles with a GVWR of 4 536 kg or less equipped with a manual transmission. The requirement for a CII would mitigate events such as “runaways”, which are caused by drivers who do not press down the clutch pedal to disengage the drive train when attempting to start the vehicle. This requirement would prevent the starting sequence from operating unless the drive train is disengaged by way of the clutch pedal or device.

The Department is aware of injuries and fatalities resulting from the lack of a CII. In one case, the operator of a vehicle leaned in through the passenger door to start the engine without depressing the clutch. While the transmission control was in gear, the vehicle moved forward. As a result, the operator of the vehicle was pinned between the car and a house; sustaining major injuries and dying before help arrived. In a similar incident, a driver started the engine of his vehicle with the transmission control in gear without depressing the clutch. This resulted in a “runaway” and two children standing nearby were struck and killed by the vehicle. On another occasion, a vehicle was left in gear and was started using a remote auto-starter. The vehicle did not have a CII, moved forward and pushed a bicycle rack through a window. In this case no one was injured, but the runaway vehicle caused a substantial amount of property damage.

Thus, the proposed requirements of a BSI for vehicles with a transmission control sequence that includes a park position and a CII for vehicles equipped with a manual transmission are intended to alleviate safety problems associated with vehicle “sudden accelerations” and “runaways” as described in this section.

Effective Date

The proposed amendment relating to starter operability would come into force on the date of its registration by the Clerk of the Privy Council.

The proposed amendments relating to the BSI and CII requirements would come into force one year after the date of their registration by the Clerk of the Privy Council.

Alternatives

The Department has considered several alternatives to the proposed amendments, including retaining the status quo or adopting a non-regulatory or voluntary approach. Furthermore, the Department researched foreign legislations and found no foreign applicable regulatory solutions to the Canadian situation.

The status quo was not considered an option for the proposed amendment on starter operability, because the existing regulation does not include provisions for “start and stop” technology vehicles. The Department believes that the regulatory approach would not only clarify the intent of the starter operability requirement, but also maintain the current road and operator safety. Furthermore, by allowing “start and stop” technology vehicles such as hybrid vehicles to be sold in the Canadian market, the proposed amendment would promote cleaner, more environmentally friendly automotive technology in Canada.

The Department evaluated the possibility of maintaining the status quo regarding BSI and CII requirements. However, due to

la position de stationnement. Cela réduirait le risque qu’un enfant laissé sans surveillance dégage par inadvertance la commande de la boîte de vitesses de la position de stationnement.

Dans le même ordre d’idée, le Ministère propose que tous les véhicules équipés d’une boîte de vitesses manuelle et dont le PNBV est égal ou inférieur à 4 536 kg soient munis d’un IEA. Cette exigence réduirait le nombre d’incidents comme les « emballements » causés par les conducteurs qui n’appuient pas sur la pédale d’embrayage pour débrayer, au moment où ils essaient de faire démarrer le véhicule. Cette exigence bloquerait la séquence de démarrage en l’absence de débrayage par l’entremise de la pédale ou du dispositif d’embrayage.

Le Ministère a été mis au courant des blessures et des décès résultant de l’absence d’un IEA. Dans un cas, le conducteur d’un véhicule s’est penché par la porte du passager pour faire démarrer le moteur sans appuyer sur la pédale d’embrayage. Parce que la commande de la boîte de vitesses était embrayée, le véhicule s’est mis à avancer. La personne s’est retrouvée coincée entre la voiture et une maison. Grièvement blessée, elle est décédée avant que l’aide ne puisse arriver. Lors d’un incident semblable, un conducteur a fait démarrer le moteur de son véhicule sans appuyer sur la pédale d’embrayage alors que la commande de boîte de vitesses était embrayée. Le véhicule s’est emballé, allant frapper et tuer deux enfants qui se tenaient à proximité. Dans un autre cas, on a fait démarrer un véhicule embrayé à l’aide d’un démarreur à distance. Le véhicule sans IEA s’est mis à avancer, poussant un support à bicyclettes au travers d’une fenêtre. Personne n’a été blessé, mais le véhicule en liberté a causé d’importants dommages matériels.

Par conséquent, les exigences proposées relatives à un IFBV, pour les véhicules dont la séquence de commande de la boîte de vitesses comprend une position de stationnement, et à un IEA pour les véhicules équipés d’une boîte de vitesses manuelle, ont pour but d’atténuer les problèmes de sécurité associés aux véhicules en situations d’accélération soudaine ou d’emballement décrits dans cette section.

Date d’entrée en vigueur

La modification proposée relative au fonctionnement du démarreur entrerait en vigueur à la date de son enregistrement par le greffier du Conseil privé.

Les modifications proposées concernant les exigences relatives à l’IFBV et à l’IEA entreraient en vigueur un an après leur enregistrement par le greffier du Conseil privé.

Solutions envisagées

Le Ministère a examiné plusieurs solutions de rechange aux modifications proposées, incluant le maintien du *statu quo* et l’adoption d’une approche non réglementaire ou volontaire. En outre, le Ministère a étudié les lois étrangères sans trouver de solution réglementaire applicable à la situation canadienne.

Le *statu quo* n’a pas été retenu parce que le règlement existant n’inclut aucune disposition concernant les véhicules à technologie « marche-arrêt ». Le Ministère est d’avis que l’approche réglementaire non seulement clarifierait l’intention sous-tendant l’exigence relative au fonctionnement du démarreur, mais maintiendrait également la sécurité routière de même que celle du conducteur. De plus, en permettant la vente de véhicules à technologie « marche-arrêt » sur le marché canadien comme les véhicules hybrides, la modification proposée favoriserait l’adoption d’une technologie automobile plus propre et plus écologique au Canada.

Le Ministère a examiné la possibilité de maintenir le *statu quo* concernant les exigences relatives à l’IFBV et à l’IEA. Toutefois,

the number of injury and fatality cases reported to and documented by the Department, it is clear that implementing the suggested amendment would further enhance the safety of Canadians.

The Department also considered allowing the industry to continue installing the BSI and CII systems on a voluntary basis. This alternative was rejected despite the fact that the majority of vehicle models currently sold in Canada have a BSI and a CII, because some manufacturers have not agreed to install these features voluntarily. Moreover, while the incidence of “sudden accelerations” and “runaways” has been reduced by the voluntary installation of these systems, injuries and fatalities are still being reported. The Department does not consider that voluntary compliance has created a sufficient level of safety, and a regulated approach is therefore necessary.

In summary, the Department has determined that it is important to require an interlock feature to engage the transmission control function of all vehicles to minimize confusion and the risk of misuse among drivers who operate different vehicles. Therefore, the department believes that the only appropriate action was to propose an amendment to the regulation.

Benefits and Costs

The proposed amendment to subsection CMVSS 102(2) would clarify its intent and would allow the sale of new technology vehicles. The proposed starter operability requirement is intended for vehicles equipped with an automatic transmission and would be limited to the initial start-up of the vehicle's propulsion source. Considering that this proposed amendment to the starter operability requirement would not affect any of the existing vehicle designs, the Department believes that this proposed change would be cost-beneficial, as it would allow innovative technologies to be introduced in Canada at no additional cost to manufacturers.

Following consultations with various manufacturers, the Department has concluded that the safety benefits associated with the mandatory installation of a BSI or a CII heavily outweigh the costs. In addition, the mandatory requirement for the installation of a BCI or CII should not raise significant concerns for manufacturers, since most have voluntarily installed these devices in their vehicles for many years, and are quite aware of the problems associated with “sudden accelerations” and “runaways.”

The Department surveyed all vehicle manufacturers to determine which do not equip their vehicles with a BSI or a CII. Three manufacturers responded that some of their models were not so equipped. In 1999, these models represented less than 1 percent of all the vehicles sold in Canada.⁴ Therefore, the overall cost impact of this part of the proposed amendment should be minimal.

The installation of a BSI in light-duty vehicles should eliminate the problem of “sudden acceleration”. Over the years (1972 to 2001), the Department has received over 650 complaints on this issue, which resulted in over 170 reported injuries (see Figure 1) and over 10 reported fatalities.⁵ As mentioned, most vehicles manufactured for the Canadian market already have a BSI or a CII. In addition to mitigating the potential for “sudden accelerations” and “runaways”, the proposed amendment would promote

compte tenu du nombre de cas de blessures et de décès signalés et documentés par le Ministère, il est clair que la mise en œuvre de la modification proposée améliorerait la sécurité des Canadiens.

Le Ministère a également envisagé de permettre à l'industrie de continuer à installer des systèmes IFBV et IEA sur une base volontaire. Cette solution a été rejetée. Malgré le fait que la majorité des modèles de véhicules vendus actuellement au Canada soient équipés d'un IFBV ou d'un IEA, certains fabricants n'ont pas accepté d'installer ces dispositifs sur une base volontaire. En outre, bien que le nombre de cas d'accélération soudaine et d'emballlement ait diminué à la suite de l'installation de ces systèmes sur une base volontaire, on signale toujours des blessures et des décès. Le Ministère considère que l'observation volontaire n'a pas créé un niveau de sécurité suffisant et qu'en conséquence, une approche réglementaire s'impose.

Pour résumer, le Ministère a déterminé qu'il est important d'exiger un dispositif d'interverrouillage avant l'engagement des fonctions de commande de la boîte de vitesses sur tous les véhicules afin de réduire au minimum toute confusion et tout risque de mauvaise utilisation par des conducteurs appelés à utiliser différents véhicules. Par conséquent, il est d'avis que la seule mesure appropriée consiste à proposer une modification au règlement.

Avantages et coûts

La modification proposée du paragraphe 2 de la NSVAC 102 en préciserait l'intention et permettrait la vente de véhicules de technologie nouvelle. Les exigences proposées relatives au fonctionnement du démarreur sont destinées aux véhicules équipés d'une transmission automatique et se limiteraient au démarrage initial du mode de propulsion du véhicule. Considérant que cette proposition de modification des exigences relatives au fonctionnement du démarreur n'affecterait en rien la conception des véhicules existants, le Ministère est d'avis que le changement proposé serait rentable et permettrait l'introduction au Canada de technologies innovatrices sans coûts additionnels pour les fabricants.

Après avoir consulté divers fabricants, le Ministère a conclu que les avantages sur le plan de la sécurité de l'installation obligatoire d'un IFBV ou d'un IEA l'emportent grandement sur les coûts. De plus, l'exigence relative à cette obligation ne devrait pas préoccuper outre mesure les fabricants, étant donné que la plupart d'entre eux ont volontairement installé ces dispositifs sur leurs véhicules depuis de nombreuses années et sont tout à fait conscients des problèmes associés aux accélérations soudaines et aux emballlements.

Le Ministère a interrogé tous les fabricants pour déterminer lesquels n'équipaient pas leurs véhicules d'un IFBV ou d'un IEA. Trois d'entre eux ont répondu que certains de leurs modèles n'en étaient pas équipés. En 1999, ces modèles représentaient moins de 1 p. 100 de tous les véhicules vendus au Canada⁴. Par conséquent, l'impact global sur les coûts de cette partie de la modification proposée devrait être minimal.

L'installation d'un IFBV sur les véhicules de service léger devrait éliminer le problème des accélérations soudaines. Au cours des années (de 1972 à 2001), le Ministère a reçu plus de 650 plaintes à ce sujet, qui ont entraîné le signalement de plus de 170 blessures (voir figure 1) et de plus de 10 décès⁵. Tel qu'il est mentionné plus haut, la plupart des véhicules fabriqués pour le marché canadien sont déjà équipés d'un IFBV ou d'un IEA. En plus de réduire les possibilités d'accélération soudaine et

⁴ CMVA sales data and provincial registrations for 1999.

⁵ Data from public complaints logged by the Department.

⁴ Données de 1999 l'Association canadienne des constructeurs de véhicules automobiles sur les immatriculations par provinces et les ventes.

⁵ Données relatives aux plaintes du public parvenues au Ministère.

common starting and shifting procedures among all vehicles, which should provide consistency in driving operations, eliminate confusion among drivers and in turn increase safety. Installation costs are estimated at less than \$6 per vehicle for a BSI system and less than \$2 per vehicle for a CII system.⁶

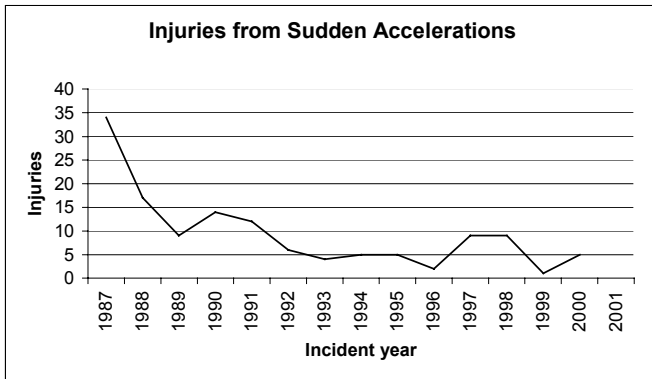


Figure 1: *Injuries from "Sudden Accelerations"*

The Department receives complaints from the public on a daily basis related to the absence of a BSI or CII. From those complaints, the department has found that an average of 29 percent of those incidents resulted in injuries and 2.5 percent in fatalities annually.⁷ If a conventional formula is used for calculating the social cost of these incidents (based on current actuarial figures used by the Department's Road Safety Directorate), the dollar value is calculated to be \$1.967 million per life and \$15,476 per injury.⁸ (All dollar values are in year-2000 Canadian dollars.) The total annual benefit figure for prevention of the annual injuries would therefore be \$74,285. The total annual benefit figure for preventing the annual fatalities would be \$786,800. Together, the total annual benefit figure for preventing injuries and fatalities is \$861,085.

Assuming the 2001 sales data is similar to the sales data gathered from 1999, it would be reasonable to consider that fewer than 12,900 vehicles would be affected by this proposed amendment. More precisely, of the 12,900 vehicles, the BSI requirement would affect fewer than 12,000 vehicles and the CII requirement would affect fewer than 900⁹. Using the estimated installation cost of \$6 for a BSI and \$2 for a CII,¹⁰ the estimated total cost would be \$73,800. The benefit to cost ratio is then calculated to be 11.67/1 indicating that benefits of the proposed amendment would significantly outweigh the associated cost.

This proposed amendment is also expected to have a positive impact on the environment, as the new starter operability requirement would permit the use of a more environmentally friendly means of transportation.

d'emballage, la modification proposée favoriserait le recours à des procédures de démarrage et de passage de vitesses communes à tous les véhicules, ce qui devrait assurer une constance dans les opérations de conduite, éliminer la confusion chez les conducteurs et, par conséquent, augmenter la sécurité. On estime que les coûts d'installation seraient inférieurs à 6 \$ par véhicule pour un système d'IFBV et à 2 \$ par véhicule pour un système d'IEA⁶.

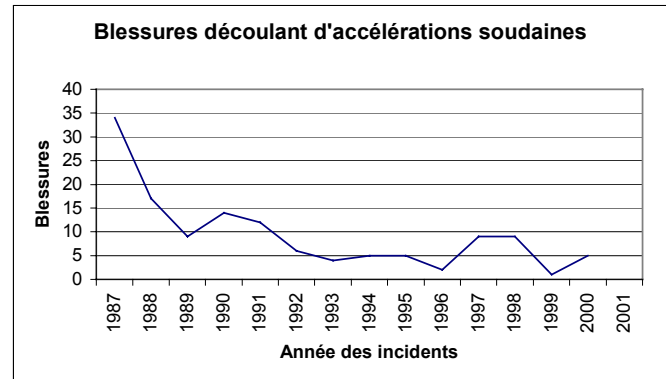


Figure 1 : *Blessures découlant d'accélération soudaines*

Le Ministère reçoit chaque jour des plaintes du public relatives à l'absence d'IFBV ou d'IEA. De ces plaintes, il ressort qu'en moyenne annuellement 29 p. 100 des incidents débouchent sur des blessures et 2,5 p. 100 sur des décès⁷. Si on applique une formule conventionnelle pour calculer le coût social de ces incidents (en s'appuyant sur les données actuarielles courantes utilisées par la Direction générale de la sécurité routière), on évalue à 1,967 million \$ chaque vie perdue et à 15 476 \$ chaque cas de blessure⁸. (Tous les montants sont exprimés en dollars canadiens de l'an 2000.) La prévention des blessures résulterait donc en avantages totaux annuels de 74 285 \$; la prévention des décès, en avantages de 786 800 \$. Le total des avantages annuels de la prévention des blessures et des décès s'éleverait à 861 085 \$.

En supposant que les statistiques de ventes de 2001 soient semblables à celles de 1999, il serait raisonnable de penser que moins de 12 900 véhicules seraient visés par cette proposition de modification. Plus précisément, sur 12 900 véhicules, l'exigence d'un IFBV toucherait moins de 12 000 véhicules, et celle d'un IEA, moins de 900⁹. Si l'on utilise le coût d'installation estimé de 6 \$ pour un IFBV et de 2 \$ pour un IEA¹⁰, le coût total estimé serait de 73 800 \$. L'indice de rentabilité serait donc de 11,67/1, indiquant que les avantages de la modification proposée l'emporteraient de beaucoup sur les coûts qui y sont associés.

Il est prévu que cette modification proposée aura un impact positif sur l'environnement, puisque la nouvelle exigence concernant le fonctionnement du démarreur permettra l'utilisation d'un moyen de transport plus écologique.

⁶ Based on industry-supplied dealer net cost of factory BSI and CII assemblies (2001).

⁷ Last five-year average of the Department's logged cases of "sudden accelerations".

⁸ The 2000 figures for cost of life and cost of injury have been developed by applying the gross domestic product (GDP) factor cost percentage change for the years 1991 to 2000. The GDP factor cost figures were obtained from Statistics Canada, *Gross Domestic Product (All Industries)*, Cat. No. 15-001, 1994; and Transport Canada, *Guide to Benefit-Cost Analysis in Transport Canada*, TP 11875E, September 1995.

⁹ CMVA sales data and provincial registrations for 1999.

¹⁰ Based on industry-supplied dealer net cost of factory BSI and CII assemblies (2001).

⁶ Selon le coût net au détaillant indiqué par l'industrie concernant les assemblages en usine d'IFBV et d'IEA (2001).

⁷ Moyenne des cinq dernières années des cas d'accélération soudaine enregistrés au Ministère.

⁸ Les chiffres de 2000 concernant les coûts des vies humaines et des blessures ont été établis en appliquant le pourcentage de changement de coût des facteurs du produit intérieur brut (PIB) de 1991 à 2000. Les coûts des facteurs du PIB ont été tirés de Statistique Canada, *Produit intérieur brut (toutes les industries)*, n° de catalogue 15-001, 1994; et de Transports Canada, *Guide de l'analyse coût-avantages à Transports Canada*, TP11875E, septembre 1995.

⁹ Données de 1999 l'Association canadienne des constructeurs de véhicules automobiles sur les immatriculations par provinces et les ventes.

¹⁰ Selon le coût net au détaillant indiqué par l'industrie concernant les assemblages en usine d'IFBV et d'IEA (2001).

Consultation

The Department has instituted a systematic and extensive consultation process that is intended to keep the automotive industry, public safety organizations, and the general public informed of planned and recently made changes to the regulatory requirements governing motor vehicle safety in Canada and that provides a mechanism to comment on these initiatives. Three times a year, departmental representatives meet with the Canadian Vehicle Manufacturers' Association, whose members include DaimlerChrysler Canada Inc.; Ford Motor Company of Canada, Limited; and General Motors of Canada Limited. The Department also meets three times a year with the Association of International Automobile Manufacturers of Canada (AIAMC), which represents international manufacturers and importers of motor vehicles.¹¹ In addition, once a year, the members of the Alliance of Automobile Manufacturers (AAM) join the AIAMC meeting. The AAM is a trade association of 13 car and light-truck manufacturers whose members account for more than 90 percent of U.S. vehicle sales.¹² Semi-annual meetings are also held with the Motorcycle and Moped Industry Council, the Rubber Association of Canada, and the Juvenile Product Manufacturers Association.¹³

These automotive industry meetings allow manufacturers and importers to respond to proposed changes to the regulations for which the Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate is responsible, to raise problems with the existing requirements, and to discuss any matters of concern to the member companies. On a quarterly basis, these associations receive a copy of the Directorate's Regulatory Plan, which outlines all contemplated changes to the governing safety requirements and tracks initiatives as they are developed, published in the *Canada Gazette*, and as the new regulations come into force.

The Department also consults with the federal authorities of other countries and with Canada's provinces and territories. Since the harmonization of regulatory requirements between Canada and the U.S. is pivotal to trade between the two countries and to the competitiveness of Canada's automotive industry, semi-annual meetings are held with the U.S. National Highway Traffic Safety Administration. These meetings provide a valuable opportunity to discuss future regulatory initiatives and problems of mutual interest.

The Department is also committed to the development of global regulations, which is being carried out under the auspices of the United Nations World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations. Along with members of other world regulatory bodies and public interest groups, Departmental representatives participate in 11 or more meetings a year as part of the initiative to develop Global Technical Regulations in order to

Consultations

Le Ministère a institué un processus de consultations systématiques et intensives qui vise à tenir l'industrie automobile, les organismes de sécurité publique et le grand public informés des changements prévus et récemment apportés aux exigences réglementaires concernant la sécurité des véhicules automobiles au Canada, et qui fournit un mécanisme permettant de faire des observations au sujet de ces initiatives. Trois fois par année, des représentants du Ministère rencontrent l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, dont les membres se composent de DaimlerChrysler Canada Inc., de Ford du Canada Limitée, et de General Motors du Canada Limitée. Le Ministère rencontre également trois fois par année l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AIAMC), qui représente des fabricants et des importateurs internationaux de véhicules automobiles.¹¹ De plus, une fois par année, des membres de l'*Alliance of Automobile Manufacturers* (AAM) assistent à la réunion de l'AIAMC. L'AAM est une association commerciale de 13 fabricants de voitures et de camionnettes dont les membres se partagent plus de 90 p. 100 des ventes de véhicules aux États-Unis.¹² Des réunions semestrielles sont aussi tenues avec le Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur, l'Association canadienne de l'industrie du caoutchouc et la *Juvenile Product Manufacturers Association*.¹³

Ces réunions de l'industrie automobile permettent aux fabricants et aux importateurs de réagir aux changements proposés à la réglementation dont la Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile est responsable, de soulever des problèmes à propos des exigences existantes et de discuter des préoccupations des compagnies membres. Quatre fois par année, ces associations reçoivent un exemplaire du Plan de réglementation de la Direction générale, qui présente les grandes lignes de tous les changements envisagés aux règlements sur la sécurité et qui suit de près les initiatives à mesure qu'elles sont élaborées, publiées dans la *Gazette du Canada* et qu'elles entrent en vigueur sous la forme de nouveaux règlements.

Le Ministère consulte également les autorités fédérales des autres pays et les provinces et territoires du Canada. Puisque l'harmonisation des exigences réglementaires entre le Canada et les États-Unis est critique pour les échanges commerciaux entre les deux pays et pour la compétitivité de l'industrie automobile canadienne, des réunions semestrielles se tiennent avec la *National Highway Traffic Safety Administration* des États-Unis. Ces réunions fournissent une occasion précieuse de discuter des initiatives éventuelles de réglementation et des problèmes d'intérêt commun.

Le Ministère est aussi engagé dans l'élaboration de règlements mondiaux sous les auspices du Forum mondial des Nations Unies sur l'harmonisation des règlements sur les véhicules. De concert avec des membres d'autres organismes de réglementation mondiaux et de groupes d'intérêts publics, des représentants du Ministère participent à 11 réunions ou plus par année dans le cadre de l'élaboration des règlements techniques mondiaux afin

¹¹ The AIAMC represents the following automotive manufacturers and importers: BMW Canada Inc., Daewoo Auto Canada Inc., Honda Canada Inc., Hyundai Auto Canada, KIA Canada Inc., Mazda Canada Inc., Mercedes-Benz Canada Inc., Mitsubishi Motor Sales of Canada, Inc., Nissan Canada Inc., Porsche Cars Canada Ltd., Subaru Canada Inc., Suzuki Canada Inc., Toyota Canada Inc., and Volkswagen Canada Inc.

¹² The Alliance of Automobile Manufacturers represents BMW Group; DaimlerChrysler; Fiat Auto R&D USA; Ford Motor Company; General Motors; Isuzu Motors America, Inc.; Mazda North American Operations; Mitsubishi Motor Sales of America, Inc.; Nissan; Porsche Cars North America, Inc.; Toyota; Volkswagen of America, Inc.; and Volvo Car Corporation.

¹³ The Juvenile Product Manufacturers Association represents the manufacturers and importers of infant and child restraint systems.

¹¹ L'AIAMC représente les fabricants et les importateurs de véhicules automobiles suivants : BVMW Canada Inc., Daewoo Auto Canada Inc., Honda Canada Inc., Hyundai Auto Canada, KIA Canada Inc., Mazda Canada Inc., Mercedes-Benz Canada Inc., Mitsubishi Motor Sales of Canada, Inc., Nissan Canada Inc., Porsche Cars Canada Ltd., Subaru Canada Inc., Suzuki Canada Inc., Toyota Canada Inc., et Volkswagen Canada Inc.

¹² L'*Alliance of Automobile Manufacturers* représente BMW Group; DaimlerChrysler; Fiat Auto R&D USA; Ford Motor Company; General Motors; Isuzu Motors America, Inc.; Mazda North American Operations; Mitsubishi Motor Sales of America, Inc.; Nissan; Porsche Cars North America, Inc.; Toyota; Volkswagen of America, Inc.; et Volvo Car Corporation.

¹³ La *Juvenile Product Manufacturers Association* représente les fabricants et les importateurs d'ensembles de retenue pour bébé et pour enfant.

simplify the regulatory process for automotive manufacturers who market their products internationally.

Consultation with the provinces and territories takes place mainly through the Department's membership in the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA). Its Board of Directors meets a minimum of twice a year, as do the three standing committees of the CCMTA, which are comprised of officials from each member jurisdiction who deal with a broad range of short- and long-term issues.

In addition to the foregoing consultation mechanisms, which involve the automotive industry and other government agencies, the Department also holds meetings twice a year with national public safety organizations to consult with them on future regulatory changes and to discuss emerging safety problems. Thirty or more such organizations are invited to each of these meetings: organizations that include drivers' and automobile associations, bus operators, the insurance industry, consumer associations, health and police organizations, the Canada Safety Council, the Traffic Injury Research Foundation, the Canadian Automobile Association, MADD Canada, and the Federation of Canadian Municipalities. These organizations also receive copies of the Directorate's Regulatory Plan on a quarterly basis.

In order to monitor public opinion and concerns, as well as to keep the public informed on road safety-related issues, the Department offers a free telephone information service that Canadians may call from across the country, and it publishes specific safety-related information on its Web site. The public may also make inquiries using the Department's Web site and by regular mail. In addition, a dedicated toll-free telephone line allows the public to notify the Department of safety-related defects, which are subsequently investigated by the Public Complaints, Recalls and Investigations Division. As part of its research program, the Department has established several teams of collision investigators that are affiliated with major universities, part of whose work is to monitor road safety issues. A system for training instructors on the proper installation of infant and child restraint systems has also been implemented, and the instructors advise the Department of the safety issues that arise.

This consultation process enables the Department to identify and respond to safety-related problems in a timely fashion. More importantly, it keeps the public, the automotive industry, and public safety organizations abreast of the Department's many regulatory initiatives and provides opportunities for all concerned to participate in the development of new motor vehicle safety measures.

A consultation period of 75 days will follow the publication of this proposal in the *Canada Gazette*, Part I. Comments may be made by writing to one of the addresses given below or at any government-industry meeting. All responses will be taken into consideration in the development of the final amendment.

Compliance and Enforcement

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the *Motor Vehicle Safety Regulations*. The Department of Transport monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting vehicles, and testing vehicles obtained in the open market. When a defect is found, the manufacturer or importer must issue a notice

de simplifier le processus de réglementation pour les fabricants automobiles qui commercialisent leurs produits à l'échelle internationale.

Les consultations avec les provinces et les territoires ont lieu surtout grâce à la participation du Ministère au Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM). Son conseil d'administration se réunit au moins deux fois par année, de même que les trois comités permanents du CCATM, qui sont formés de représentants de chaque administration membre et qui traitent d'un vaste éventail de questions à court et à long terme.

Outre les mécanismes de consultation mentionnés, auxquels participent l'industrie automobile et d'autres organismes gouvernementaux, le Ministère tient aussi des réunions deux fois par année avec les organismes de sécurité publique pour les consulter sur les changements éventuels à la réglementation et discuter des problèmes de sécurité qui surgissent. Trente ou plus de ces organismes sont invités à chacune de ces réunions : des organismes qui incluent les associations automobiles et de conducteurs, les exploitants d'autobus, l'industrie des assurances, des associations de consommateurs, des organismes de santé et de forces policières, le Conseil canadien de la sécurité, la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, l'Association canadienne des automobilistes, MADD Canada et la Fédération canadienne des municipalités. Ces organismes reçoivent également un exemplaire du Plan de réglementation de la Direction générale tous les quatre mois.

Afin de surveiller l'opinion et les préoccupations du public, ainsi que de le tenir informé des questions liées à la sécurité routière, le Ministère offre un service téléphonique d'information gratuit dont les Canadiens peuvent se servir à la grandeur du pays et il publie des renseignements précis liés à la sécurité sur son site Web. Le public peut aussi présenter des demandes de renseignements sur le site Web du Ministère ou par courrier. De plus, une ligne téléphonique sans frais permet au public d'avertir le Ministère des défauts liés à la sécurité, qui font par la suite l'objet d'enquêtes de la part de la Division des plaintes du public, des rappels et des enquêtes. Dans le cadre de son programme de recherche, le Ministère a mis sur pied plusieurs équipes d'enquêtes sur les collisions qui sont associées aux principales universités, une partie de leur travail est de surveiller les problèmes de sécurité routière. Un système d'agents de formation sur l'installation appropriée d'ensembles de retenue pour bébé et pour enfant a aussi été mis en place et les agents avertissent le Ministère des problèmes de sécurité qui surgissent.

Ce processus de consultation permet au Ministère d'identifier les problèmes liés à la sécurité et d'y répondre en temps opportun. Ce qui est plus important, il garde le public, l'industrie automobile et les organismes de sécurité publique au courant des nombreuses initiatives réglementaires du Ministère et leur fournit l'occasion de participer à l'élaboration de nouvelles mesures de sécurité pour les véhicules automobiles.

Une période de consultation de 75 jours suivra la publication de la présente proposition dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Des observations peuvent être présentées par écrit à l'une des adresses qui figurent ci-dessous ou lors de toutes réunions gouvernement-industrie. Toutes les réponses seront prises en considération lors de la rédaction de la modification définitive.

Respect et exécution

Il revient aux fabricants et importateurs de véhicules automobiles de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Le ministère des Transports surveille les programmes d'autocertification des fabricants et des importateurs en analysant leur documentation sur les essais, ainsi qu'en inspectant et en essayant des véhicules obtenus sur le marché libre. Si un défaut est

of defect to owners and to the Minister of Transport. If a vehicle does not comply with a safety standard, the manufacturer or importer may be subject to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

Contact

Jay Rieger, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 998-1962 (Telephone), (613) 990-2913 (Facsimile), riegerj@tc.gc.ca (Electronic mail).

découvert, le fabricant ou l'importateur doit envoyer un avis de défectuosité aux propriétaires et au ministère des Transports. Si un véhicule n'est pas conforme à une norme de sécurité, le fabricant ou l'importateur peut être passible de poursuites et, s'il est trouvé coupable, il peut avoir à payer une amende tel qu'il est prescrit par la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*.

Personne-ressource

Jay Rieger, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ministère des Transports, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 998-1962 (téléphone), (613) 990-2913 (télécopieur), riegerj@tc.gc.ca (courriel).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, that the Governor in Council, pursuant to section 5^b and subsection 11(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Transmission Control Functions)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Jay Rieger, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5. (Tel: (613) 998-1962; fax: (613) 990-2913; e-mail: riegerj@tc.gc.ca)

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

Ottawa, October 3, 2002

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (TRANSMISSION CONTROL FUNCTIONS)

AMENDMENTS

1. (1) Subsection 102(2) of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*¹ is replaced by the following:

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 5^b et du paragraphe 11(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (fonctions de la commande de la boîte de vitesses)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Jay Rieger, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : (613) 998-1962; téléc. : (613) 998-2913; courriel : riegerj@tc.gc.ca).

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

Ottawa, le 3 octobre 2002

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (FONCTIONS DE LA COMMANDE DE LA BOÎTE DE VITESSES)

MODIFICATIONS

1. (1) Le paragraphe 102(2) de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*¹ est remplacé par ce qui suit :

^a S.C. 1993, c. 16

^b S.C. 1999, c. 33, s. 351

¹ C.R.C., c. 1038

^a L.C. 1993, ch. 16

^b L.C. 1999, ch. 33, art. 351

¹ C.R.C., ch. 1038

(2) On any vehicle equipped with an automatic transmission, a motor used for the vehicle's propulsion must not start — while the ignition switch is being set to the position used to start the motor — if the transmission control is in a forward or reverse drive position.

(2) Section 102 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(2.1) If a passenger car, multipurpose passenger vehicle or truck has a GVWR of 4 536 kg or less and a transmission control sequence that includes a park position, the transmission control must not be capable of shifting from a park position to a forward or reverse drive position — while a motor used for the vehicle's propulsion is in use — unless the service brakes are engaged.

(3) Section 102 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (6):

(7) If a passenger car, multipurpose passenger vehicle or truck has a GVWR of 4 536 kg or less and is equipped with a manual transmission, a motor used for the vehicle's propulsion must not start — while the ignition switch is being set to the position used to start the motor — unless the clutch pedal is depressed or the drive train is otherwise disengaged.

(8) In this section, "drive train" means the components that transfer motive power from the motor to the drive wheels.

COMING INTO FORCE

2. (1) These Regulations, except subsections 1(2) and (3), come into force on the day on which they are registered.

(2) Subsections 1(2) and (3) come into force one year after the day on which these Regulations are registered.

[41-1-o]

(2) Dans le cas des véhicules munis d'une boîte de vitesses automatique, un moteur utilisé pour la propulsion du véhicule ne doit pas démarrer — pendant le réglage du commutateur d'allumage dans la position de démarrage du moteur — si la commande de la boîte de vitesses se trouve en position de marche avant ou arrière.

(2) L'article 102 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(2.1) Dans le cas de voitures de tourisme, de véhicules de tourisme à usages multiples et de camions qui ont un PNBV d'au plus 4 536 kg et sont munis d'une boîte de vitesses avec position de stationnement, la commande de la boîte de vitesses ne doit pouvoir passer de la position de stationnement à la position de marche avant ou arrière — pendant qu'un moteur utilisé pour la propulsion du véhicule est en service — que si les freins de service sont appliqués.

(3) L'article 102 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (6), de ce qui suit :

(7) Dans le cas de voitures de tourisme, de véhicules de tourisme à usages multiples et de camions qui ont un PNBV d'au plus 4 536 kg et sont munis d'une boîte de vitesses manuelle, un moteur utilisé pour la propulsion du véhicule ne doit pas démarrer — pendant le réglage du commutateur d'allumage dans la position de démarrage du moteur — tant qu'il n'y a pas débrayage ou que la chaîne cinématique n'est pas désactivée d'une autre façon.

(8) Dans le présent article, « chaîne cinématique » s'entend de l'ensemble des organes qui transmettent la force motrice depuis le moteur jusqu'aux roues motrices.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. (1) Le présent règlement, sauf les paragraphes 1(2) et (3), entre en vigueur à la date de son enregistrement.

(2) Les paragraphes 1(2) et (3) entrent en vigueur un an après la date d'enregistrement du présent règlement.

[41-1-o]

INDEX

No. 41 — October 12, 2002

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canadian Environmental Assessment Agency**

Canadian Environmental Assessment Act	
Model class screening report for Prairie grain road projects in Manitoba, Saskatchewan and Alberta — Public consultation — Request for comments	3106

Canadian International Trade Tribunal

Marine — Inquiry	3108
Notice No. HA-2002-006 — Appeals.....	3107

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

*Addresses of CRTC offices — Interventions.....	3108
Public Hearing	
2002-11	3109
Public Notices	
2002-56	3111
2002-57	3111

National Energy Board

Fraser Paper Inc. (Canada) — Application for authorization to export electricity to the United States .	3112
---	------

GOVERNMENT NOTICES**Health, Dept. of**

Department of Health Act	
Voluntary compliance agreement for annual inspections of the food and water quality and the sanitation on board and off board VIA Rail Canada passenger trains	3104

MISCELLANEOUS NOTICES

Abitibi-Consolidated Company of Canada, bridge over Kinnyu Creek, Ont.	3114
ACF Acceptance X LLC, documents deposited	3114
ACF Industries, Incorporated, document deposited.....	3114
Associated Engineering (B.C.) Ltd., replacement of a bridge over Kanaka Creek, B.C.	3115
Burlington Northern and Santa Fe Railway Company (The), documents deposited.....	3115
Canadian Medical Protective Association, by-law No. 49....	3116
Canadian Pacific Railway, box culvert in Katzie Slough, B.C.....	3117
Chiasson Aquaculture Ltée, modification to aquaculture lot in the Baie de Lamèque, N.B.	3117
Communications Consultative Committee, surrender of charter	3118

MISCELLANEOUS NOTICES — Continued

Doiron, Donat and Daniel, oyster suspension aquaculture facility in the bay of Tabusintac, N.B.	3119
Greenview, No. 16, The Municipal District of, bridge repair over Tom's Creek, Alta.	3120
Helm Financial Corporation, document deposited	3120
Lavoie, Guy, bridge for cyclists over the Saint-Jean River, Que.....	3119
MIC Life Insurance Corporation, release of assets.....	3120
*Montreal Trust Company of Canada and Montreal Trust Company, letters patent of amalgamation.....	3120
*National Trust Company and Victoria and Grey Mortgage Corporation, letters patent of amalgamation	3122
Niagara Peninsula Conservation Authority, reconfiguration of the rock weir in the Welland River, Ont.	3123
Northwest Territories, Government of the, Department of Transportation, permanent bridge over Bluefish Creek, N.W.T.	3118
Spirit River, No. 133, The Municipal District of, bridge repair over Braeburn Creek, Alta.	3121
Spirit River, No. 133, The Municipal District of, bridge repair over the Saddle River, Alta.	3121
Sun Life Assurance Company of Canada and Clarica Life Insurance Company, letters patent of amalgamation	3123
Trent Hills, The Municipality of, Ranney Falls pedestrian suspension bridge over the Trent River, Ont.....	3122
*Western Financial Group Inc., letters patent.....	3124

PARLIAMENT**House of Commons**

Filing applications for private bills (2nd Session, 37th Parliament).....	3105
---	------

PROPOSED REGULATIONS**Health, Dept. of**

Food and Drugs Act	
Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1335 — Nicosulfuron).....	3126

Superintendent of Financial Institutions, Office of the Insurance Companies Act

Assets (Foreign Companies) Regulations	3129
Regulations Repealing the Assets (Property and Casualty Companies) Regulations	3133

Transport, Dept. of

Aeronautics Act	
Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and IV).....	3136
Motor Vehicle Safety Act	
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Transmission Control Functions).....	3148

INDEX

N° 41 — Le 12 octobre 2002

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

Abitibi-Consolidated Company of Canada, pont au-dessus du ruisseau Kinnyu (Ont.).....	3114
ACF Acceptance X LLC, dépôt de documents.....	3114
ACF Industries, Incorporated, dépôt de document.....	3114
Associated Engineering (B.C.) Ltd., remplacement d'un pont au-dessus du ruisseau Kanaka (C.-B.).....	3115
Association canadienne de protection médicale, règlement n° 49.....	3116
Burlington Northern and Santa Fe Railway Company (The), dépôt de documents.....	3115
Chemin de fer Canadien Pacifique, dalot dans le faux chenal Katzie (C.-B.).....	3117
Chiasson Aquaculture Ltée, modification au lot aquacole dans la Baie de Lamèque (N.-B.).....	3117
Comité de concertation des communications, abandon de charte.....	3118
Compagnie d'Assurance-Vie MIC (La), libération d'actif... 3120	
*Compagnie Montréal Trust du Canada et Compagnie Montréal Trust, lettres patentes de fusion.....	3120
*Compagnie Trust National et Société d'hypothèques Victoria et Grey, lettres patentes de fusion.....	3122
Doiron, Donat et Daniel, installation d'aquaculture d'huîtres en suspension dans la baie de Tabusintac (N.-B.).....	3119
Greenview, No. 16, The Municipal District of, réfection d'un pont traversant le ruisseau Tom's Creek (Alb.).....	3120
Helm Financial Corporation, dépôt de document.....	3120
Lavoie, Guy, pont pour cyclistes sur la rivière Saint-Jean (Qué.).....	3119
Office de protection de la nature de la péninsule du Niagara, reconfiguration du barrage rocheux sur la rivière Welland (Ont.).....	3123
Spirit River, No. 133, The Municipal District of, réfection d'un pont traversant le ruisseau Braeburn (Alb.).....	3121
Spirit River, No. 133, The Municipal District of, réfection d'un pont au-dessus du ruisseau Saddle (Alb.).....	3121
Sun Life du Canada, compagnie d'assurance-vie et Clarica, compagnie d'assurance sur la vie, lettres patentes de fusion.....	3123
Territoires du Nord-Ouest, Gouvernement des, ministère des Transports, pont permanent au-dessus du ruisseau Bluefish (T.-N.-O.).....	3118
Trent Hills, The Municipality of, passerelle suspendue à Ranney Falls au-dessus de la rivière Trent (Ont.).....	3122
*Western Financial Group Inc., lettres patentes.....	3124

AVIS DU GOUVERNEMENT**Santé, min. de la**

Loi sur le ministère de la Santé	
Entente de conformité volontaire pour inspecter annuellement la qualité de l'eau et de la nourriture, ainsi que les conditions sanitaires générales à bord et hors des trains de voyageurs de VIA Rail Canada.....	3104

COMMISSIONS**Agence canadienne d'évaluation environnementale**

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale	
Modèle de rapport d'examen préalable par catégorie visant les projets relatifs aux routes utilisées pour le transport du grain des Prairies au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta — Consultation publique — Appel de commentaires.....	3106

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

*Adresses des bureaux du CRTC — Interventions.....	3108
Audience publique	
2002-11.....	3109
Avis publics	
2002-56.....	3111
2002-57.....	3111

Office national de l'énergie

Fraser Paper Inc. (Canada) — Demande d'autorisation d'exportation d'électricité aux États-Unis.....	3112
---	------

Tribunal canadien du commerce extérieur

Avis n° HA-2002-006 — Appels.....	3107
Marine — Enquête.....	3108

PARLEMENT**Chambre des communes**

Demandes introductives de projets de loi privés (2 ^e session, 37 ^e législature).....	3105
--	------

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Santé, min. de la**

Loi sur les aliments et drogues	
Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1335 — nicosulfuron).....	3126

Surintendant des institutions financières, bureau du

Loi sur les sociétés d'assurances	
Règlement abrogeant le Règlement sur l'actif (sociétés d'assurances multirisques).....	3133
Règlement sur les éléments d'actif (sociétés étrangères).....	3129

Transports, min. des

Loi sur l'aéronautique	
Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et IV).....	3136
Loi sur la sécurité automobile	
Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (fonctions de la commande de la boîte de vitesses).....	3148



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing
Communication Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions du gouvernement du Canada
Communication Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9