

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, DECEMBER 6, 2000

OTTAWA, LE MERCREDI 6 DÉCEMBRE 2000

Statutory Instruments 2000

Textes réglementaires 2000

SOR/2000-402 to 409 and SI/2000-107 to 109

DORS/2000-402 à 409 et TR/2000-107 à 109

Pages 2440 to 2494

Pages 2440 à 2494

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 5, 2000 and at least every second Wednesday thereafter.

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

Each regulation or statutory instrument published in this number may be obtained as a separate reprint from Canadian Government Publishing, Public Works and Government Services Canada. Rates will be quoted on request.

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

For residents of Canada, the cost of an annual subscription to the *Canada Gazette* Part II is \$67.50, and single issues, \$3.50. For residents of other countries, the cost of a subscription is US\$67.50 and single issues, US\$3.50. Orders should be addressed to: Canadian Government Publishing, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

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

AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* Partie II est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 5 janvier 2000 et au moins tous les deux mercredis par la suite.

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

Il est possible d'obtenir un tiré à part de tout règlement ou de tout texte réglementaire publié dans le présent numéro en s'adressant aux Éditions du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. Le tarif sera indiqué sur demande.

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

Pour les résidents du Canada, le prix de l'abonnement annuel à la *Gazette du Canada* Partie II est de 67,50 \$ et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$. Pour les résidents d'autres pays, le prix de l'abonnement est de 67,50 \$US et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$US. Veuillez adresser les commandes à : Les Éditions du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

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

Registration
SOR/2000-402 14 November, 2000

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Roof Intrusion Protection)

P.C. 2000-1680 14 November, 2000

Whereas, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, a copy of the proposed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Roof Intrusion Protection)*, substantially in the form set out in the annexed regulations, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 5, 2000, and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect thereto;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 5 and subsection 11(1) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Roof Intrusion Protection)*.

REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (ROOF INTRUSION PROTECTION)

AMENDMENT

1. Section 216¹ of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*² is replaced by the following:

216. No truck, multipurpose passenger vehicle or bus, except a school bus, that has a gross vehicle weight rating of 2 722 kg or less and no passenger car, except a convertible vehicle, shall, when tested on the left side and on the right side of the roof of the vehicle in accordance with *Test Method 216—Roof Intrusion Protection* (September 15, 2000), sustain an intrusion into the roof of more than 127 mm in depth, as measured in accordance with section 3.8.4 of the Test Method.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force 30 days after the day on which they are registered.

Enregistrement
DORS/2000-402 14 novembre 2000

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (résistance du pavillon à la pénétration)

C.P. 2000-1680 14 novembre 2000

Attendu que, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (résistance du pavillon à la pénétration)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 5 février 2000 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 5 et du paragraphe 11(1) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (résistance du pavillon à la pénétration)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (RÉSISTANCE DU PAVILLON À LA PÉNÉTRATION)

MODIFICATION

1. L'article 216¹ de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*² est remplacé par ce qui suit :

216. Les camions, les véhicules de tourisme à usages multiples et les autobus, sauf les autobus scolaires, ayant chacun un poids nominal brut de véhicule d'au plus 2 722 kg et les voitures de tourisme, sauf les véhicules décapotables, lorsqu'ils sont soumis à l'essai sur le côté gauche et le côté droit du pavillon conformément à la *Méthode d'essai 216 — Résistance du pavillon à la pénétration*, dans sa version du 15 septembre 2000, ne doivent pas présenter de pénétration du pavillon d'une profondeur supérieure à 127 mm, mesurée conformément au paragraphe 3.8.4 de cette méthode d'essai.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur 30 jours après la date de son enregistrement.

^a S.C. 1993, c. 16

¹ SOR/94-291

² C.R.C., c. 1038

^a L.C. 1993, ch. 16

¹ DORS/94-291

² C.R.C., ch. 1038

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

This amendment proposes that the Canadian Motor Vehicle Safety Standard (CMVSS) 216, “Roof Intrusion Protection”, and the corresponding Test Method 216 be revised to improve safety by making the testing requirements more suitable for vehicles with highly sloped roofs and vehicles with raised roofs.

CMVSS 216 and Test Method 216 are intended to test the strength of the roof over the front seat area by forcing a large flat steel test plate down onto the roof, simulating contact with the ground in rollover crashes. However, when the procedure is followed in testing certain vehicles with a highly sloped roof, the test plate is positioned too far back and does not test the roof over the front seats. In addition, that positioning creates the potential for contact between the front edge of the test plate and the roof. Such contact is undesirable because the front edge can penetrate the roof structure in a way that the ground cannot during rollover crashes. Similarly, for vehicles with raised, or irregularly shaped roofs, the initial contact point on the roof may not be above the front seat area, but on the raised rear portion of the roof behind those seats. In both of these cases, the positioning of the plate relative to the initial contact point on the roof results in variability of the plate positioning and reduces test repeatability.

This amendment addresses the issue of testing highly sloped roofs by specifying that the test plate be positioned so that its front edge is 254 mm ahead of the forwardmost point of the roof. Positioned in this way, the front edge of the plate will always project slightly forward of the roof instead of contacting it. Further, the plate will always be positioned over the front seat area.

As part of this amendment, the Department of Transport is also making minor clarifications and changes to Test Method 216 to make it easier to understand, including the introduction of section headings, the use of plainer language and the revision of the drawings. In addition, CMVSS 216 is being revised to require that both the left and right sides of the vehicle roof structure be capable of meeting the test requirements. While this was the intent of CMVSS 216, it was not clearly stated. These changes will harmonize the Canadian testing requirements with those of the US National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), as specified in the Federal Motor Vehicle Safety Standard 216.

Background

CMVSS 216, “Roof Intrusion Protection”, is intended to assure that passenger cars, multipurpose passenger vehicles, trucks and buses, other than school buses, with gross vehicle weight rating of less than 2 722 kg, have sufficient structural strength in the roof over the front seat area to resist crushing during rollover crashes. Test Method 216 is designed to test the strength of the A pillars

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

La présente modification propose que la Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) 216 « Résistance du pavillon à la pénétration » et la Méthode d'essai 216 correspondante soient révisées afin d'améliorer la sécurité en rendant les exigences concernant les essais plus convenables pour les véhicules dotés d'un pavillon très incliné et pour ceux dotés d'un pavillon surélevé.

La NSVAC 216 et la Méthode d'essai 216 ont pour objet de vérifier la résistance du pavillon au-dessus des sièges avant en faisant baisser une grande plaque témoin plane sur le pavillon, simulant un contact avec le sol lors d'un capotage. Toutefois, lorsque la procédure est appliquée pour la mise à l'essai de certains véhicules dotés d'un pavillon très incliné, la plaque témoin est placée trop loin vers l'arrière et ne vérifie pas le pavillon au-dessus des sièges avant. En outre, cette position engendre la possibilité d'un contact entre le rebord avant de la plaque témoin et le pavillon. Un tel contact est indésirable parce que le rebord avant peut pénétrer la structure du pavillon d'une manière que le sol ne peut faire lors de capotages. De même dans le cas des véhicules dotés d'un pavillon surélevé ou de formes irrégulières, le point de contact initial avec le pavillon pourrait ne pas être au-dessus des sièges avant, mais plutôt sur la partie surélevée à l'arrière du pavillon derrière ces sièges. Dans les deux cas, la position de la plaque par rapport au point de contact initial sur le pavillon entraîne une variabilité dans la position de la plaque et réduit la répétabilité des essais.

La présente modification règle la question de la mise à l'essai des véhicules dotés de pavillons surélevés en stipulant que la plaque d'essai doit être placée de manière à ce que son rebord avant se trouve à 254 mm en avant du point le plus avancé du pavillon. Placé ainsi, le rebord avant de la plaque se trouvera toujours projeté un peu vers l'avant du pavillon plutôt que d'entrer en contact avec ce dernier. En outre, la plaque sera toujours placée au-dessus des sièges avant.

Dans le cadre de la présente modification, le ministère des Transports apporte également des clarifications et des changements mineurs à la Méthode d'essai 216 pour en faciliter la compréhension, y compris l'insertion de titres pour les articles, l'utilisation d'un langage plus clair et la révision des croquis. De plus, la NSVAC 216 est révisée pour exiger que le côté gauche et le côté droit de la structure du pavillon du véhicule soient capables de se conformer aux exigences des essais. Bien qu'il s'agisse de l'esprit de la NSVAC 216, ceci n'était pas énoncé clairement. Ces changements harmoniseront les exigences canadiennes en matière d'essai avec celles de la *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA), telles que précisées dans la *Federal Motor Vehicle Safety Standard 216*.

Contexte

La NSVAC 216, « Résistance du pavillon à la pénétration », vise à assurer que le pavillon des voitures de tourisme, des véhicules de tourisme à usages multiples, des camions et autobus, autres que les autobus scolaires, dont le poids nominal brut du véhicule est de moins de 2 722 kg, ait une résistance structurale suffisante au-dessus des sièges avant pour résister à l'écrasement

and the roof over the front seat area. Under the test procedure, the vehicle is rigidly secured and a 762 mm wide by 1,829 mm long test plate is placed over the roof. This plate is oriented with its 1,829 mm dimension parallel to a vertical plane, passing through the longitudinal centerline of the vehicle, and tilted forward at a five degree angle. Its 762 mm dimension is tilted outward on its longitudinal axis at a 25 degree angle so that its outboard side is lower than its inboard side. Once oriented, the test plate is lowered so that its initial contact point with the vehicle roof is on the test plate's longitudinal centerline, 254 mm rearward of the centerline's forwardmost point. The test plate is then pushed downward in the direction perpendicular to its lower surface until a load of 1.5 times the unloaded vehicle weight, or for passenger cars a maximum force of 22,240 N has been applied. The vehicle complies with CMVSS 216 if its roof prevents the test plate from moving downward more than 127 mm.

To allow for early harmonization of the Canadian and NHTSA testing requirements, the Department completed an interim Order allowing manufacturers and importers to follow either the original testing procedure or the new harmonized testing procedure. The interim Order took effect on November 27, 1999 and will expire on November 27, 2000.

Implementation

This amendment will be effective 30 days after the date of its registration.

Alternatives

The Department of Transport believes that it is important to make these changes. The option of not making the changes has not been considered, since the amendment is based upon improving the level of safety afforded occupants of vehicles involved in a roll-over collision. This amendment will also harmonize the department's roof intrusion protection requirements with those of the NHTSA.

The implementation of these new test requirements will improve vehicle safety by ensuring that vehicles with highly sloped roofs have sufficiently strong A pillars. The alternative of not completing this amendment would also result in additional cost for manufacturers and importers as they will be required to complete separate tests for the Department of Transport and the NHTSA.

Benefits and Costs

The Department of Transport does not expect there are to be any costs incurred in complying with this amendment. The Department expects there will be a cost saving as this amendment harmonizes the Canadian Roof Intrusion Protection test procedure with that of the NHTSA, thus allowing manufacturers and importers to complete only one set of compliance tests.

lors de capotages. La Méthode d'essai 216 est conçue pour vérifier la résistance des montants de pare-brise et du pavillon au-dessus des sièges avant. Selon la procédure d'essai, le véhicule est assujéti fermement et une plaque témoin de 762 mm de largeur et de 1 829 mm de longueur est placée sur le pavillon. Cette plaque est orientée de manière que son côté de 1 829 mm soit parallèle à un plan vertical, en passant par l'axe longitudinal du véhicule, et incliné vers l'avant à un angle de 5 degrés. Son côté de 762 mm est incliné vers l'extérieur sur son axe longitudinal à un angle de 25 degrés, de manière à ce que son côté extérieur soit plus bas que son côté intérieur. Une fois qu'elle est orientée, la plaque témoin est descendue de façon que son point de contact initial avec le pavillon du véhicule soit dans l'axe longitudinal de la plaque témoin, 254 mm à l'arrière de l'extrémité avant de l'axe. La plaque témoin est ensuite poussée vers le bas dans le sens perpendiculaire à sa face inférieure jusqu'à ce qu'une force de 1,5 fois le poids à vide du véhicule, ou dans le cas des voitures de tourisme une force maximale de 22 240 N, ait été appliquée. Le véhicule est conforme à la NSVAC 216 si son pavillon empêche la plaque de descendre plus de 127 mm.

Afin de permettre une harmonisation immédiate des exigences d'essai canadiennes et de celles de la NHTSA, le ministère a rédigé un Arrêté provisoire permettant aux fabricants et aux importateurs de se conformer soit à la procédure d'essai originale, soit à la nouvelle procédure d'essai harmonisée. L'arrêté provisoire est entré en vigueur le 27 novembre 1999 et prendra fin le 27 novembre 2000.

Mise en oeuvre

Cette modification entre en vigueur 30 jours après la date de son enregistrement.

Solutions envisagées

Le ministère des Transports est d'avis qu'il est important de procéder aux changements. L'option de ne pas procéder aux changements n'a pas été envisagée, puisque ce projet se fonde sur l'amélioration du niveau de sécurité pour les occupants de véhicules impliqués dans des capotages. La présente modification harmonisera également les exigences du ministère en ce qui a trait à la résistance du pavillon à la pénétration avec celles de la NHTSA.

La mise en oeuvre de ces nouvelles exigences concernant les essais améliorera la sécurité des véhicules en garantissant que les véhicules dotés d'un pavillon très incliné ont des montants de pare-brise assez solides. Le fait de ne pas procéder à la présente modification entraînerait aussi des coûts supplémentaires pour les fabricants et les importateurs, car ils devraient procéder à des essais différents pour le ministère des Transports et la NHTSA.

Avantages et coûts

Le ministère des Transports ne s'attend pas à ce que le fait de se conformer à la modification entraîne des coûts supplémentaires. Le ministère croit qu'il y aura une économie de coûts puisque cette modification harmonisera la procédure d'essai liée à la résistance du pavillon à la pénétration avec celle de la NHTSA, permettant ainsi aux fabricants et aux importateurs d'effectuer une seule série d'essais de conformité.

Consultation**Comments Received in response to the Published Proposal**

The Department received only one comment requesting revision to the proposal, following its publication in the *Canada Gazette*, Part I. The Recreation Vehicle Industry Association (RVIA) requested that the Department either exclude motorhomes, vans and van conversions from the roof crush requirements of CMVSS 216, or adopt a less onerous alternative for vehicles equipped with raised roofs, taking into account the special characteristics and features of these specially designed vehicles.

The Department has considered the proposal put forth by the RVIA and has decided that occupants of motorhomes, vans and van conversions covered under CMVSS 216 should be provided an equivalent level of protection as occupants of other passenger vehicles. The Department has, however, agreed with the RVIA that the proposed alternative test for raised roof vehicles could potentially result in a more severe requirement for some raised roof vehicles. As a result, the Department has eliminated the alternative raised roof test from the proposed Test Method 216, thus rendering all vehicles subject to the same test requirements.

This revision has resulted in the removal of several definitions and the removal of section 3.5.3 from Test Method 216. No amendments have been made to the originally proposed schedule.

Compliance and Enforcement

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the *Motor Vehicle Safety Regulations*. The Department of Transport monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting vehicles, and testing vehicles obtained in the open market. When a defect is found, the manufacturer or importer must issue a notice of defect to owners and to the Minister of Transport. If a vehicle does not comply with a safety standard, the manufacturer or importer is subject to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

Contact

Dan Davis
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Department of Transport
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Tel. : (613) 998-1962
FAX: (613) 990-2913
E-mail: DAVISDA@tc.gc.ca

Consultations**Commentaires reçus en réponse à la publication de la proposition**

Le ministère n'a reçu qu'un seul commentaire demandant la révision de la proposition, à la suite de sa publication dans la *Gazette du Canada* Partie I. La *Recreation Vehicle Industry Association* (RVIA) a demandé que soit le ministère dispense les autocaravanes, les fourgonnettes et véhicules aménagés des exigences sur l'écrasement du pavillon de la NSVAC 216, ou soit adopte une autre solution moins dispendieuse pour les véhicules dotés d'un pavillon surélevé, en tenant compte des caractéristiques particulières de ces véhicules spécialement conçus.

Le ministère a pris en considération la proposition faite par la RVIA et a décidé que les occupants des autocaravanes, des fourgonnettes et des véhicules aménagés assujettis à la NSVAC 216 doivent avoir la même protection que les occupants des autres véhicules de tourisme. Le ministère a été, toutefois, d'accord avec la RVIA sur le fait que l'essai de remplacement proposé pour les véhicules dotés d'un pavillon surélevé pourrait éventuellement rendre l'exigence plus stricte pour certains véhicules à pavillon surélevé. Le ministère a donc éliminé l'essai de remplacement pour les pavillons surélevés de la Méthode d'essai 216, assujettissant ainsi tous les véhicules aux mêmes exigences.

Cette révision a entraîné le retrait de plusieurs définitions et de l'article 3.5.3 de la Méthode d'essai 216. Aucun changement n'a été apporté à l'Annexe proposée à l'origine.

Respect et exécution

Les fabricants de véhicules automobiles et les importateurs ont l'obligation de s'assurer que leurs produits soient conformes aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Le ministère des Transports contrôle leurs programmes d'autocertification en examinant leurs documents d'essai, en inspectant des véhicules et en mettant à l'essai des véhicules achetés sur le marché commercial. Lorsqu'un défaut est décelé, le fabricant ou l'importateur doit émettre un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports. Si le véhicule s'avère non conforme à une norme de sécurité, le fabricant ou l'importateur est passible de poursuites et, s'il est trouvé coupable, il peut être condamné à une amende prévue par la *Loi sur la sécurité automobile*.

Personne-ressource

Dan Davis
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Ministère des Transports
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-1962
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913
Courriel : DAVISDA@tc.gc.ca

Registration
SOR/2000-403 14 November, 2000

FOOD AND DRUGS ACT

Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1203 — Schedule F)

P.C. 2000-1681 14 November, 2000

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to subsection 30(1)^a of the *Food and Drugs Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1203 — Schedule F)*.

REGULATIONS AMENDING THE FOOD AND DRUG REGULATIONS (1203 — SCHEDULE F)

AMENDMENTS

1. The reference to

Tilmicosin

*Tilmicosine*¹

in Part I of Schedule F to the *Food and Drug Regulations*² is replaced by the following:

Tilmicosin, except in preparations for veterinary use to be administered orally

Tilmicosine, sauf dans les préparations pour usage vétérinaire destinées à être administrées par voie orale

2. Part I of Schedule F to the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

Abacavir and its salts

Abacavir et ses sels

Ancestim

Ancestim

Celecoxib and its salts

Célécoxib et ses sels

Citalopram and its salts

Citalopram et ses sels

Eprosartan and its salts and derivatives

Éprosartan et ses sels et dérivés

Eptifibatide and its salts

Eptifibatide et ses sels

Methacholine chloride

Méthacholine (chlorure de)

Orlistat

Orlistat

Rizatriptan and its salts

Rizatriptan et ses sels

COMING INTO FORCE

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

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

¹ SOR/95-546

² C.R.C., c. 870

Enregistrement
DORS/2000-403 14 novembre 2000

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1203 — Annexe F)

C.P. 2000-1681 14 novembre 2000

Sur recommandation du ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 30(1)^a de la *Loi sur les aliments et drogues*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1203 — Annexe F)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES ALIMENTS ET DROGUES (1203 — ANNEXE F)

MODIFICATIONS

1. Dans la partie I de l'annexe F du Règlement sur les aliments et drogues¹, la mention

Tilmicosine

*Tilmicosin*²

est remplacée par ce qui suit :

Tilmicosine, sauf dans les préparations pour usage vétérinaire destinées à être administrées par voie orale

Tilmicosin, except in preparations for veterinary use to be administered orally

2. La partie I de l'annexe F du même règlement est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Abacavir et ses sels

Abacavir and its salts

Ancestim

Ancestim

Célécoxib et ses sels

Celecoxib and its salts

Citalopram et ses sels

Citalopram and its salts

Éprosartan et ses sels et dérivés

Eprosartan and its salts and derivatives

Eptifibatide et ses sels

Eptifibatide and its salts

Méthacholine (chlorure de)

Methacholine chloride

Orlistat

Orlistat

Rizatriptan et ses sels

Rizatriptan and its salts

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

¹ C.R.C., ch. 870

² DORS/95-546

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

The Therapeutic Products Programme (TPP) is updating Schedule F to the *Food and Drug Regulations* by adding nine new drug substances to Part I. In addition, this regulatory amendment amends one drug substance currently listed in Part I of Schedule F.

Schedule F is a list of drug substances, the sale of which is controlled under sections C.01.041 to C.01.046 of the *Food and Drug Regulations*. Part I of Schedule F lists drug substances intended for human and veterinary use which require a prescription to be sold in Canada. Part II of Schedule F lists drug substances which may be sold without a prescription when the drug substance is intended for veterinary use and is labelled as such, but does require a prescription when sold for human use. The review and introduction of new drugs onto the Canadian market necessitates periodic revisions to the schedule.

The Therapeutic Products Programme's Drug Schedule Status Committee reviews the status of chemical entities proposed for marketing. A decision regarding the necessity for prescription or other status versus non prescription status was made for each of the drug substances listed on this schedule on the basis of established and publicly available criteria. These criteria include, but are not limited to, concerns related to toxicity, pharmacologic properties, and therapeutic applications.

This recommended degree of regulatory control coincides with the risk factors associated with each drug substance. The review of the information filed by the sponsor of these drugs has determined that prescription status is required at this time. Advice from a medical practitioner is necessary to ensure that consumers receive adequate risk/benefit information before taking the medication. Any alternatives to the degree of regulatory control would need to be established through additional scientific information and clinical experience.

The drug substances to be added to Part I of Schedule F are:

- **Abacavir and its salts** - an inhibitor of the Human Immunodeficiency Virus (HIV) reverse transcriptase enzyme indicated for use in combination with other antiretrovirals for the treatment of HIV infection.
- **Ancestim** - a recombinant-methionyl human stem cell factor produced by recombinant DNA technology, used in combination with filgrastim in the treatment of cancer patients receiving stem cell transplants.
- **Celecoxib and its salts** - a non-steroidal anti-inflammatory agent indicated for the treatment of the signs and symptoms of osteoarthritis and rheumatoid arthritis in adults.
- **Citalopram and its salts** - a highly selective and potent serotonin (5-hydroxytryptamine, 5-HT) reuptake inhibitor indicated for the treatment of major depressive disorder.

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

Le Programme des produits thérapeutiques (PPT) met à jour l'annexe F du *Règlement sur les aliments et drogues* en y ajoutant neuf nouvelles substances médicamenteuses à la partie I. De plus, la modification modifie une substance médicamenteuse présentement incluse dans la partie I de l'annexe F.

L'annexe F est une liste de substances médicamenteuses dont la vente est contrôlée en vertu des articles C.01.041 à C.01.046 du *Règlement sur les aliments et drogues*. On trouve à la partie I de l'annexe F une liste des substances médicamenteuses pour usage humain et pour usage vétérinaire qui ne peuvent être vendues sans ordonnance au Canada. À la partie II de l'annexe F figure la liste des substances médicamenteuses qui peuvent être vendues sans ordonnance lorsque la substance médicamenteuse est destinée à un usage vétérinaire et est étiquetée comme telle, mais qui doit avoir fait l'objet d'une ordonnance lorsqu'elle est destinée aux humains. En raison de l'examen de nouveaux médicaments et de leur introduction sur le marché canadien, il faut réviser périodiquement l'annexe.

Le Comité du Programme des produits thérapeutiques chargé d'examiner le statut des médicaments, se penche sur le statut des substances chimiques présentées en vue de leur commercialisation. Il a déterminé, pour chacune des substances médicamenteuses figurant dans cette annexe, s'il y avait lieu d'accorder un statut de médicament de prescription ou autre comparativement à un statut de médicament en vente libre. Ces décisions ont été fondées sur des critères établis et publics. Ces critères comprennent, mais non exclusivement, les risques de toxicité, les propriétés pharmacologiques et les applications thérapeutiques.

La rigueur des contrôles réglementaires est fonction des facteurs de risque associés à chaque substance médicamenteuse. L'examen de l'information fournie par le promoteur de ces médicaments a permis de conclure que la vente sur ordonnance est exigée pour l'instant. Le consommateur bénéficiera des conseils d'un médecin pour être bien informé des risques et des avantages avant la consommation. On ne pourra opter pour une autre forme de contrôle réglementaire que si des données scientifiques supplémentaires et de nouvelles études cliniques le justifient.

Les substances médicamenteuses ajoutées à la partie I de l'annexe F sont :

- **Abacavir et ses sels** - inhibiteur de la transcriptase inverse du virus de l'immunodéficience humaine (VIH) indiqué dans le traitement de l'infection par le VIH en association avec d'autres antirétroviraux.
- **Ancestim** - méthionylfacteur produit par la technologie recombinatoire génétique, utilisé en association avec le filgrastim dans le traitement des patients cancéreux recevant une greffe de cellules souches.
- **Célécoxib et ses sels** - anti-inflammatoire non stéroïdien indiqué dans le traitement des signes et symptômes de l'arthrose et de la polyarthrite rhumatoïde chez les adultes.
- **Citalopram et ses sels** - inhibiteur très sélectif et très puissant du recaptage de la sérotonine (5-hydroxytryptamine, 5-HT) indiqué dans le traitement du trouble dépressif majeur.

- **Eprosartan and its salts and derivatives** - an Angiotensin II AT₁ receptor antagonist indicated for use in mild to moderate essential hypertensive patients.
- **Eptifibatide and its salts** - a reversible antagonist of fibrinogen binding to GP IIb/IIIa receptor, the major platelet receptor involved in platelet aggregation, indicated for the treatment of patients presenting with symptoms of unstable angina/non-Q-wave myocardial infarction.
- **Methacholine chloride** - a parasympathomimetic (cholinergic) bronchoconstrictor agent to be administered in solution only, by inhalation, for the diagnosis of bronchial airway hyperresponsiveness in subjects suspected of having asthma.
- **Orlistat** - a gastrointestinal lipase inhibitor which is recommended as an adjunct to diet and exercise in obese individuals to aid in reducing body weight.
- **Rizatriptan and its salts** - indicated only for the acute treatment of migraine headache attacks with or without aura.
- **Éprosartan, ses sels et ses dérivés** - antagoniste des récepteurs AT₁ de l'angiotensine II indiqué dans les cas d'hypertension essentielle légère à modérée.
- **Eptifibatide et ses sels** - antagoniste réversible de la fixation du fibrinogène au récepteur GP IIb/IIIa, principal récepteur de l'agrégation plaquettaire, indiqué dans le traitement des patients présentant des symptômes d'angine instable ou d'infarctus du myocarde sans onde Q.
- **Méthacholine, chlorure de** - bronchoconstricteur parasympathomimétique (cholinergique) administré par inhalation, uniquement sous forme de solution, pour le diagnostic de l'hyperréactivité bronchique dans les cas suspects d'asthme.
- **Orlistat** - inhibiteur de la lipase gastro-intestinale recommandé comme traitement d'appoint à la diète et à l'exercice chez les personnes obèses pour les aider à perdre du poids.
- **Rizatriptan et ses sels** - indiqué seulement dans le traitement en phase aiguë de la migraine avec ou sans aura.

At the same time, this regulatory amendment adds a phrase to qualify the listing for Tilmicosin in Part I of Schedule F:

- **Tilmicosin, except in preparations for veterinary use to be administered orally** - a feed additive premix for use in complete swine feeds, as an aid in reducing the severity of swine respiratory disease associated with *Actinobacillus pleuropneumoniae* and *Pasteurella multocida*.

Alternatives

This recommended degree of regulatory control coincides with the risk factors associated with each drug substance. The review of the information filed by the sponsor of these drugs has determined that prescription status is required at this time, as the advice of a medical practitioner is necessary in order to ensure that the consumer receives adequate risk/benefit information before taking the medication.

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

No other alternatives were considered.

Benefits and Costs

The amendment will impact on the following sectors:

Public

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

The pharmaceutical industry

The classification of these drugs as prescription drugs would limit their sale subject to professional intervention thereby reducing misuse and decreasing liability to the manufacturer.

Par la même occasion, la modification ajoute une phrase à l'inscription de Tilmicosine à la partie I de l'annexe F

- **Tilmicosine, sauf dans les préparations pour usage vétérinaire destinées à être administrées par voie orale** - additif alimentaire utilisé en prémélange dans les aliments complets destinés aux porcs, afin d'aider à réduire la gravité de la maladie respiratoire porcine causée par *Actinobacillus pleuropneumoniae* et *Pasteurella multocida*.

Solutions envisagées

Le présent degré de contrôle réglementaire correspond aux facteurs de risque associés à chacune des substances médicamenteuses. L'examen de l'information fournie par le promoteur de ces médicaments a permis d'établir que le statut de médicament vendu sur ordonnance est à l'heure actuelle la seule solution acceptable pour ces substances médicamenteuses, étant donné que le consommateur doit bénéficier des conseils d'un médecin pour être bien informé des risques et des avantages avant de prendre le médicament.

Toute solution de rechange sur le plan du degré de contrôle réglementaire devrait être justifiée par la production d'informations scientifiques additionnelles et par de nouvelles études cliniques.

Aucune autre solution n'a été envisagée.

Avantages et coûts

Cette modification aura des effets sur les secteurs suivants :

Le public

L'obligation de délivrance d'une ordonnance pour l'acquisition des médicaments sera avantageuse pour les Canadiens, car elle réduira les possibilités de mauvais usage et assurera aux consommateurs le bénéfice des conseils et des soins dispensés par les professionnels.

L'industrie pharmaceutique

La classification de ces médicaments dans la catégorie des médicaments vendus sur ordonnance aura pour effet de restreindre leur vente en l'assujettissant à l'intervention d'un professionnel, ce qui réduira le risque de mauvais usage et allégera la responsabilité du fabricant.

Health Insurance Plans

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

Provincial Health Care Services

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

Consultation

The manufacturers affected by this proposed amendment were informed of the intent to recommend these drug substances for inclusion on Schedule F, Part I at the time of market approval. Direct notice of this regulatory proposal was provided to the Provincial Ministries of Health, medical and pharmacy licensing bodies, and industry associations with a 30-day comment period. No comments were received.

This amendment was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I on February 19, 2000 with a further 30-day comment period. No comments were received.

Compliance and Enforcement

This amendment does not alter existing compliance mechanisms under the provisions of the *Food and Drug Act* and Regulations enforced by the inspectors of the Therapeutic Products Programme.

Contacts

Karolyn Lui or Karen Ash
Policy Division
Bureau of Policy and Coordination
Therapeutic Products Programme
1600 Scott Street, Tower-B
Address Locator 3102C5
Ottawa, Ontario
K1A 1B6
Telephone: (613) 941-3693
FAX: (613) 941-6458
E-mail: karolyn_lui@hc-sc.gc.ca
E-mail: karen_ash@hc-sc.gc.ca

Les régimes d'assurance-maladie

Ces médicaments, dès lors qu'ils doivent être vendus sur ordonnance, peuvent être couverts par les régimes d'assurance de soins médicaux tant provinciaux que privés.

Les régimes de soins de santé provinciaux

Les frais de services des médecins pourraient occasionner des coûts additionnel pour les provinces. Toutefois, les conseils et des soins dispensés par les médecins réduiront les soins de santé qui pourraient résulter d'un mauvais usage du médicament. Les coûts additionnels pour les soins de santé devraient donc être minimaux.

Consultations

Les fabricants touchés par la présente modification ont été informés de l'intention de recommander l'inscription à la partie I de l'annexe F de ces substances médicamenteuses au moment où leur mise sur le marché a été autorisée. Les ministres provinciaux de la Santé, les organismes de réglementation professionnelle des médecins et des pharmaciens et les associations d'industries ont été avisés directement au préalable de ce projet de règlement. Une période de 30 jours a été prévue pour la présentation des observations. Aucun commentaire n'a été reçu à la suite de ces consultations.

Une publication préalable de la modification a été publiée dans la *Gazette du Canada* Partie I le 19 février 2000, et une période de 30 jours a été prévue pour la présentation des observations. Aucun commentaire n'a été reçu.

Respect et exécution

La présente modification n'altère nullement les mécanismes de conformité existant en vertu des dispositions de la *Loi sur les aliments et drogues* et du *Règlement sur les aliments et drogues*, dont l'application est assurée par les inspecteurs du Programme des produits thérapeutiques.

Personnes-ressources

Karolyn Lui ou Karen Ash
Division des politiques
Bureau des politiques et de la coordination
Programme des produits thérapeutiques
1600 rue Scott, Tour B
Indice d'adresse 3102C5
Ottawa (Ontario)
K1A 1B6
Téléphone : (613) 941-3693
TÉLÉCOPIEUR : (613) 941-6458
Courriel : karolyn_lui@hc-sc.gc.ca
Courriel : karen_ash@hc-sc.gc.ca

Registration
SOR/2000-404 14 November, 2000

AERONAUTICS ACT

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part V)

P.C. 2000-1682 14 November, 2000

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

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PART V)

AMENDMENTS

1. The heading of Subpart 7 of Part V of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is replaced by the following:

SUBPART 7 – FLIGHT AUTHORITY AND
CERTIFICATE OF NOISE COMPLIANCE

2. The Regulations are amended by adding the following after section 507.12:

[507.13 to 507.19 reserved]

Certificate of Noise Compliance

507.20 If an application for a certificate of noise compliance is made in respect of an aircraft under section 507.21 and the aircraft meets the applicable noise emission levels specified in Chapter 516 of the *Airworthiness Manual*, the Minister shall issue the certificate.

Application for a Certificate of Noise Compliance

507.21 (1) An application for a certificate of noise compliance shall be signed by the owner or operator of the aircraft in respect of which it is submitted or by a representative of the owner within the meaning of Chapter 507 of the *Airworthiness Manual*.

(2) A person who applies for a certificate of noise compliance shall do so in the form and manner specified in Chapter 507 of the *Airworthiness Manual*.

(3) An applicant for a certificate of noise compliance shall include with the application evidence that the aircraft meets the noise emission levels referred to in section 507.20.

Suspension of a Certificate of Noise Compliance

507.22 A certificate of noise compliance is suspended and shall be surrendered to the Minister on request if the aircraft in respect of which it was issued no longer meets the noise emission levels referred to in section 507.20.

Enregistrement
DORS/2000-404 14 novembre 2000

LOI SUR L'ÂÉRONAUTIQUE

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

C.P. 2000-1682 14 novembre 2000

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

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

MODIFICATIONS

1. Le titre de la sous-partie 7 de la partie V du *Règlement de l'aviation canadien*¹ est remplacé par ce qui suit :

SOUS-PARTIE 7—AUTORITÉ DE VOL ET
CERTIFICAT DE CONFORMITÉ ACOUSTIQUE

2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 507.12, de ce qui suit :

[507.13 à 507.19 réservés]

Certificat de conformité acoustique

507.20 Si une demande de certificat de conformité acoustique est présentée à l'égard d'un aéronef en vertu de l'article 507.21 et si l'aéronef est conforme aux niveaux d'émission de bruit applicables prévues au chapitre 516 du *Manuel de navigabilité*, le ministre délivre le certificat.

Demande de certificat de conformité acoustique

507.21 (1) Toute demande de certificat de conformité acoustique doit être signée par le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef à l'égard duquel elle est présentée ou par le représentant du propriétaire au sens du chapitre 507 du *Manuel de navigabilité*.

(2) La demande de certificat de conformité acoustique doit être présentée en la forme et de la manière prévues au chapitre 507 du *Manuel de navigabilité*.

(3) La personne qui présente une demande de certificat de conformité acoustique doit y joindre une preuve que l'aéronef est conforme aux normes d'émission de bruit visées à l'article 507.20.

Suspension de certificat de conformité acoustique

507.22 Le certificat de conformité acoustique est suspendu et est retourné sur demande au ministre lorsque l'aéronef à l'égard duquel il a été délivré n'est plus conforme aux niveaux d'émission de bruit visés à l'article 507.20.

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

¹ SOR/96-433

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

¹ DORS/96-433

Validation of a Foreign Certificate of Noise Compliance

507.23 In the process of validating a foreign flight authority in respect of an aircraft under section 507.05, if a foreign certificate of noise compliance is in effect in respect of the aircraft, the Minister shall validate the foreign certificate of noise compliance in the form and manner specified for the validation of the flight authority.

3. Paragraphs 571.01(b) and (c) of the Regulations are replaced by the following:

- (b) foreign aircraft operated under Part IV or VII;
- (c) foreign aircraft, other than aircraft referred to in paragraph (b), if the maintenance or elementary work is performed under the terms of an agreement or technical arrangement between Canada and the state of registry of the aircraft; and
- (d) parts intended for installation on aircraft referred to in paragraphs (a) to (c).

4. The heading before section 571.02 of the Regulations is replaced by the following:

Maintenance and Elementary Work Performance Rules

5. The heading before section 571.05 of the Regulations is replaced by the following:

Maintenance of Aircraft Operated under Part IV or VII

6. The portion of section 571.05 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

571.05 Except in the case of a balloon, no person shall perform maintenance on an aircraft operated under Part IV or VII, or install on one of the foregoing a part that has undergone maintenance, unless the maintenance on that aircraft or part has been performed in accordance with

7. (1) Subsections 571.06(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:

571.06 (1) Except as provided in subsection (5), a person who signs a maintenance release in respect of a major repair or major modification of an aeronautical product shall ensure that the major repair or major modification conforms to the requirements of the relevant technical data

- (a) that have been approved or the use of which has been approved within the meaning of the term “approved data” in section 571.06 of the *Airworthiness Manual*; or
- (b) that have been established within the meaning of the term “specified data” in section 571.06 of the *Airworthiness Manual*.

(2) Except as provided in subsection (5), a person who signs a maintenance release in respect of a repair or modification, other than a major repair or major modification, shall ensure that the repair or modification conforms to the requirements of the relevant technical data within the meaning of the term “acceptable data” in section 571.06 of the *Airworthiness Manual*.

(2) Section 571.06 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (4):

Validation d'un certificat de conformité acoustique étranger

507.23 Si, au cours du processus de validation d'une autorité de vol étrangère à l'égard d'un aéronef en vertu de l'article 507.05, un certificat de conformité acoustique étranger est en vigueur à l'égard de l'aéronef, le ministre le valide en la forme et de la manière prévues pour la validation de l'autorité de vol.

3. Les alinéas 571.01b) et c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- b) les aéronefs étrangers exploités en vertu des parties IV ou VII;
- c) les aéronefs étrangers, autres que les aéronefs visés à l'alinéa b), lorsque les travaux de maintenance ou les travaux élémentaires sont effectués aux termes d'un accord ou d'une entente technique entre le Canada et l'État d'immatriculation de l'aéronef;
- d) des pièces destinées à être montées sur des aéronefs visés aux alinéas a) à c).

4. L'intertitre précédant l'article 571.02 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Règles d'exécution des travaux de maintenance et des travaux élémentaires

5. L'intertitre précédant l'article 571.05 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Maintenance des aéronefs exploités en vertu des parties IV ou VII

6. Le passage de l'article 571.05 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

571.05 Sauf dans le cas d'un ballon, il est interdit d'exécuter des travaux de maintenance sur un aéronef exploité en vertu des parties IV ou VII et de monter sur l'un de ces appareils une pièce qui a fait l'objet de travaux de maintenance, à moins que les travaux de maintenance de l'appareil ou de la pièce n'aient été effectués en conformité avec :

7. (1) Les paragraphes 571.06(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

571.06 (1) Sous réserve du paragraphe (5), toute personne qui signe une certification après maintenance à l'égard d'une réparation majeure ou d'une modification majeure exécutée sur un produit aéronautique doit veiller à ce que cette réparation ou modification majeure soit conforme aux exigences des données techniques pertinentes qui, selon le cas :

- a) ont été approuvées ou dont l'usage a été approuvé au sens du terme « données approuvées » à l'article 571.06 du *Manuel de navigabilité*;
- b) ont été établies au sens du terme « données spécifiées » à l'article 571.06 du *Manuel de navigabilité*.

(2) Sous réserve du paragraphe (5), toute personne qui signe une certification après maintenance à l'égard d'une réparation ou modification, autre qu'une réparation majeure ou une modification majeure, doit veiller à ce que cette réparation ou modification soit conforme aux exigences des données techniques pertinentes au sens du terme « données acceptables » à l'article 571.06 du *Manuel de navigabilité*.

(2) L'article 571.06 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (4), de ce qui suit :

(5) A person who signs a maintenance release in respect of a repair or modification performed on a foreign aeronautical product under the terms of an agreement or a technical arrangement between Canada and the aircraft's state of registry shall ensure that the repair or modification conforms to the requirements of the relevant technical data that are specified in the agreement or technical arrangement.

8. Paragraph 571.10(3)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) in the case of an aircraft operated under Part IV or VII, a person who has been trained and authorized in accordance with the flight training unit's or the air operator's maintenance control manual (MCM), approved under Subpart 6 of Part IV or of Part VII, respectively; or

9. Section 571.11 of the Regulations is replaced by the following:

571.11 (1) Except as provided in subsections (2) and (7), no person other than the holder of an aircraft maintenance engineer (AME) licence issued under Part IV, specifying a rating appropriate to the aeronautical product being maintained, shall sign a maintenance release as required by section 571.10.

(2) A person other than a person described in subsection (1) may sign a maintenance release if

- (a) in the case of maintenance performed outside Canada,
 - (i) the person is authorized to sign under the laws of a state that is party to an agreement or a technical arrangement with Canada and the agreement or technical arrangement provides for such certification, or
 - (ii) if no agreement or technical arrangement provides for such certification, the person holds qualifications that the Minister determines to be equivalent to those of a person described in subsection (1);
- (b) in the case of maintenance performed on an aircraft that is operated under a special certificate of airworthiness in the amateur-built classification, the person is an owner of the aircraft; or
- (c) in the case of maintenance performed on a part that is intended for installation on an aircraft, the person has been authorized to sign by the holder of an approved maintenance organization (AMO) certificate issued under section 573.02.

(3) Except as provided in subsection (7), no person shall sign a maintenance release in respect of maintenance performed on an aircraft operated under Part IV or VII, or on parts intended to be installed on the aircraft, unless

- (a) the person is authorized to sign in accordance with a maintenance policy manual (MPM) established by the holder of an AMO certificate issued under section 573.02 with a rating of a category appropriate to the work performed; or
- (b) if the maintenance is performed outside Canada, the person is authorized to sign in accordance with a foreign document equivalent to an MPM, established by a maintenance organization approved under the laws of a state that is party to an agreement or technical arrangement with Canada and the agreement or technical arrangement provides for such certification.

(5) Toute personne qui signe une certification après maintenance à l'égard d'une réparation ou modification exécutée sur un produit aéronautique étranger aux termes d'un accord ou d'une entente technique entre le Canada et l'État d'immatriculation de l'aéronef doit veiller à ce que cette réparation ou modification soit conforme aux exigences des données techniques pertinentes prévues par l'accord ou l'entente technique.

8. L'alinéa 571.10(3)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) dans le cas d'un aéronef exploité en vertu des parties IV ou VII, une personne ayant reçu la formation et autorisée conformément au manuel de contrôle de la maintenance (MCM) de l'unité de formation au pilotage ou de l'exploitant aérien, approuvé en vertu de la sous-partie 6 de la partie IV ou de la partie VII, respectivement;

9. L'article 571.11 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

571.11 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (7), il est interdit à toute personne, sauf au titulaire d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA) délivrée en vertu de la partie IV et précisant la qualification propre au produit aéronautique faisant l'objet de la maintenance, de signer une certification après maintenance comme l'exige l'article 571.10.

(2) Toute personne autre qu'une personne visée au paragraphe (1) peut signer une certification après maintenance dans les cas suivants :

- a) les travaux de maintenance sont exécutés à l'extérieur du Canada et la personne, selon le cas :
 - (i) y est autorisée par les lois d'un État signataire d'un accord ou une entente technique avec le Canada qui prévoient une telle certification,
 - (ii) possède des qualifications que le ministre a déterminé comme étant équivalentes à celles d'une personne visée au paragraphe (1) et aucun accord ni aucune entente technique ne prévoit une telle certification;
- b) les travaux de maintenance sont exécutés sur un aéronef exploité en vertu d'un certificat spécial de navigabilité de classification construction amateur et la personne est l'un des propriétaires de celui-ci;
- c) les travaux de maintenance sont exécutés sur une pièce qui est destinée à être installée sur un aéronef et la personne a été autorisée à signer par le titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) délivré en vertu de l'article 573.02.

(3) Sous réserve du paragraphe (7), il est interdit à toute personne de signer une certification après maintenance pour des travaux de maintenance exécutés sur un aéronef exploité en vertu des parties IV ou VII, ou sur des pièces destinées à être montées sur l'aéronef, à moins que l'une des conditions suivantes ne soit respectée :

- a) elle est autorisée à signer conformément à un manuel de politiques de maintenance (MPM) établi par le titulaire d'un certificat OMA délivré en vertu de l'article 573.02 avec la spécialité d'une catégorie propre aux travaux exécutés;
- b) lorsque les travaux de maintenance sont exécutés à l'extérieur du Canada, elle est autorisée à signer conformément à un document étranger équivalent à un MPM établi par un organisme de maintenance approuvé en vertu des lois d'un État signataire d'un accord ou d'une entente technique avec le Canada qui prévoient une telle certification.

(4) Except as provided in subsection (5), no person shall sign a maintenance release in respect of maintenance performed on a transport category aeroplane or a turbine-powered helicopter, unless the person

(a) has successfully completed a course of maintenance training that has been approved by the Minister and that is applicable to the type of aircraft, engine or system on which the maintenance is performed, in accordance with Appendix M of Chapter 571 of the *Airworthiness Manual*; or

(b) held a type rating applicable to the type of aircraft, engine or system on which the maintenance is performed, issued by the Minister before August 1, 1999.

(5) The holder of an applicable AME licence may sign a maintenance release in respect of maintenance performed on a transport category aeroplane or a turbine-powered helicopter that consists of any of the types of work set out in Schedule III without having successfully completed the course required by paragraph (4)(a) and without having held the type rating required by paragraph (4)(b).

(6) If a maintenance release is signed by a person in respect of work performed by another person, the person signing the maintenance release must personally observe the work to the extent necessary to ensure that it is performed in accordance with the requirements of any applicable standards of airworthiness and, specifically, the requirements of sections 571.02 and 571.10.

(7) A person who is not the holder of an AME licence specifying a rating appropriate to the aeronautical product being maintained may sign a maintenance release if the person holds a restricted certification authority issued in accordance with subsection (8), in respect of a particular case specified on the restricted certification authority.

(8) The Minister shall issue a restricted certification authority and specify therein its validity period and the scope of the work that may be performed, if

(a) an application is made in accordance with section 571.11 of the *Airworthiness Manual*;

(b) the applicant demonstrates to the Minister that there is no holder of an AME licence specifying a rating appropriate to the aeronautical product being maintained available within a geographical area accessible within one hour by surface transportation;

(c) the person to whom the restricted certification authority is to be issued has received the training and has the knowledge equivalent to that of a holder of an AME licence specifying a rating appropriate to the aeronautical product being maintained; and

(d) the level of aviation safety is not affected by the issuance of the restricted certification authority.

10. The portion of item 1 of Schedule I to Subpart 71 of Part V of the Regulations in column II is replaced by the following:

Column II	
Item	Personnel Certification
1.	CAN/CGSB 48.9712-95, Level 2 or Level 3; MIL-Std-410; or Specification ATA 105

(4) Sous réserve du paragraphe (5), il est interdit à toute personne de signer une certification après maintenance pour des travaux de maintenance exécutés sur un avion de catégorie transport ou un hélicoptère à turbomoteur, à moins que, selon le cas :

a) elle n'ait terminé avec succès un cours de formation en maintenance qui est approuvé par le ministre et qui est applicable au type d'aéronef, de moteur ou de système sur lequel des travaux de maintenance ont été exécutés, conformément à l'appendice M du chapitre 571 du *Manuel de navigabilité*;

b) elle ne possédait une qualification de type qui correspond au type d'aéronef, de moteur ou de système sur lequel des travaux de maintenance sont exécutés et qui a été délivrée par le ministre avant le 1^{er} août 1999.

(5) Le titulaire d'une licence TEA applicable peut, sans avoir terminé avec succès le cours exigé à l'alinéa (4)a) ni posséder la qualification de type exigée à l'alinéa (4)b), signer une certification après maintenance pour des travaux de maintenance qui sont exécutés sur un avion de catégorie transport ou sur un hélicoptère à turbomoteur et qui consistent en tout type de travaux énumérés à l'annexe III.

(6) Dans le cas où une certification après maintenance est signée par une personne à l'égard de travaux exécutés par une autre personne, la personne qui signe la certification après maintenance doit elle-même observer les travaux dans la mesure nécessaire pour veiller à ce que leur exécution soit conforme aux exigences de toute norme de navigabilité applicable et, en particulier, aux exigences des articles 571.02 et 571.10.

(7) Toute personne qui n'est pas titulaire d'une licence TEA précisant la qualification propre au produit aéronautique qui fait l'objet de la maintenance peut signer une certification après maintenance si elle possède un pouvoir de certification restreint délivré conformément au paragraphe (8), à l'égard d'un cas particulier indiqué dans le pouvoir de certification restreint.

(8) Le ministre délivre un pouvoir de certification restreint et y précise la période de validité ainsi que l'importance des travaux qui peuvent être effectués lorsque les conditions suivantes sont réunies :

a) la demande est présentée conformément aux exigences de l'article 571.11 du *Manuel de navigabilité*;

b) le demandeur démontre au ministre qu'il n'y a pas de titulaire d'une licence TEA précisant la qualification propre au produit aéronautique faisant l'objet de la maintenance qui soit disponible dans une région géographique qui est accessible en une heure par transport terrestre;

c) la personne à qui le pouvoir de certification restreint sera délivré a reçu la formation et les connaissances équivalentes à celles du titulaire d'une licence TEA précisant la qualification propre au produit aéronautique faisant l'objet de la maintenance;

d) le niveau de sécurité aérienne n'est pas compromis par la délivrance du pouvoir de certification restreint.

10. La colonne II de l'article 1 de l'annexe I de la sous-partie 71 de la partie V du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Certification du personnel
1.	Soit les niveaux 2 ou 3 de la norme CAN/CGSB 48.9712-95; soit la norme MIL-Std-410; soit la spécification ATA 105

11. Schedule II to Subpart 71 of Part V of the Regulations is replaced by the following:

SCHEDULE II
(Section 571.04)

SPECIALIZED MAINTENANCE

The following tasks constitute the specialized maintenance referred to in section 571.04 of these Regulations.

1. Airframe Specialized Maintenance

1.1 The modification, repair or replacement by riveting, bonding or laminating, or the making of any of the following airframe parts:

- (a) a box beam;
- (b) a wing stringer or chord member;
- (c) a spar;
- (d) a spar flange;
- (e) a member of a truss-type beam;
- (f) the web of a beam;
- (g) a keel or chine member of a flying boat hull or a float;
- (h) a corrugated sheet compression member in a wing or tail surface;
- (i) a wing main rib;
- (j) a wing or tail surface brace strut;
- (k) an engine mount;
- (l) a fuselage longeron or frame;
- (m) a member of a side truss, horizontal truss or bulkhead;
- (n) a seat support brace or bracket;
- (o) a seat rail replacement for transport category aircraft;
- (p) a landing gear strut or brace strut;
- (q) an axle;
- (r) a wheel; and
- (s) a ski or ski pedestal, excluding the replacement of a low-friction coating.

1.2 The modification or repair of any of the following parts of an airframe:

- (a) aircraft skin, or the skin of an aircraft float, if the work requires the use of a support, jig or fixture;
- (b) aircraft skin that is subject to pressurization loads, if the damage to the skin measures more than 15 cm (6 inches) in any direction;
- (c) a load-bearing part of a control system, including a control column, pedal, shaft, quadrant, bellcrank, torque tube, control horn and forged or cast bracket, but excluding
 - (i) the swaging of a repair splice or cable fitting, and
 - (ii) the replacement of a push-pull tube end fitting that is attached by riveting; and
- (d) any other structure that a manufacturer has identified as a primary structure in its maintenance manual, structural repair manual or any instructions for continued airworthiness.

11. L'annexe II de la sous-partie 71 de la partie V du même règlement est remplacée par ce qui suit :

ANNEXE II
(article 571.04)

MAINTENANCE SPÉCIALISÉE

Les tâches suivantes constituent des travaux de maintenance spécialisée visés à l'article 571.04 du présent règlement.

1. Maintenance spécialisée des cellules

1.1 La modification, la réparation ou le remplacement par rivetage, collage ou laminage, ou la construction de l'un des composants de cellule suivants :

- a) poutre-caisson;
- b) lisse ou membrure d'aile;
- c) longeron;
- d) semelle de longeron;
- e) élément d'une poutre en treillis;
- f) âme d'une poutre;
- g) élément de la quille ou de la quille d'angle de la coque d'un hydravion à coque ou de flotteurs;
- h) élément de compression en tôle ondulée dans une aile ou l'empennage;
- i) nervure principale de l'aile;
- j) membrure de triangulation d'une aile ou de l'empennage;
- k) attache moteur;
- l) longeron ou cadre de fuselage;
- m) élément d'un treillis latéral ou horizontal, ou cloison;
- n) support ou entretoise de siège;
- o) remplacement de rails de fixation de siège dans les aéronefs de catégorie transport;
- p) contrefiche ou jambe de force de train d'atterrissage;
- q) essieu;
- r) roue;
- s) ski ou support de skis, à l'exclusion du remplacement des revêtements à faible coefficient de frottement.

1.2 La réparation ou modification de l'un des composants de cellule suivants :

- a) revêtement d'aéronef ou revêtement de flotteurs d'aéronef, dans les cas où les travaux nécessitent le recours à un support, à un gabarit ou à un bâti;
- b) revêtement d'aéronef soumis aux charges de pressurisation, dans les cas où les dommages au revêtement mesurent plus de 15 cm (6 po), quelle que soit la direction;
- c) pièce soumise aux charges des systèmes de commande dont le manche pilote, une pédale, un arbre, un secteur, un renvoi d'angle, un tube de conjugaison, un guignol et un support forgé ou moulé, à l'exclusion :
 - (i) du sertissage des raccords ou embouts de câble,
 - (ii) du remplacement des embouts d'extrémité des tubes va-et-vient fixés par rivets;
- d) toute autre structure identifiée comme structure primaire par le constructeur dans le manuel de maintenance, le manuel de réparations structurelles ou les instructions relatives au maintien de la navigabilité.

SCHEDULE II—Continued**ANNEXE II (suite)****2. Engine Specialized Maintenance**

Any of the following types of repair:

- (a) the reassembly of a multi-part engine crankshaft or a crankshaft equipped with a dynamic counterweight system;
- (b) the reassembly of the crankcase of a reciprocating engine that is equipped with an integral supercharger or a propeller reduction gear;
- (c) the overhaul of a reciprocating engine that is equipped with an integral or turbo supercharger; and
- (d) the overhaul of a turbine engine or turbine engine module.

3. Propeller Specialized Maintenance

Any of the following types of propeller repair, if the work is beyond the limits recommended in the manufacturer's maintenance manual or service instructions for service in the field:

- (a) the re-contouring, twisting, shortening or straightening of a propeller blade or the blending of damage thereto;
- (b) the repair or machining of a propeller hub, excluding the removal of surface corrosion or application of a protective coating;
- (c) the reinstallation of a metal leading edge sheath or tip of a wooden blade;
- (d) the replacement of the outer protective coating on a wooden blade, excluding the restoration of varnish;
- (e) the repair of an elongated propeller attachment or propeller blade attachment bolt hole;
- (f) the inlaying of a repair patch on a wooden blade;
- (g) the repair of a composite blade; and
- (h) an overhaul or repair involving the reassembly of a controllable-pitch propeller, excluding the reassembly of a propeller that has been disassembled for shipping purposes, or the replacement of seals.

4. Avionics Specialized Maintenance

Maintenance that affects an avionics system, but not including the installation of ELTs or the replacement or adjustment of items that are designed to be replaceable or adjustable in service, the proper functioning of which can be determined without the use of test apparatus other than that used for normal in-service tests.

5. Appliance or Component Specialized Maintenance

Any of the following types of maintenance of an appliance or component, if the work is beyond the limits recommended in the manufacturer's maintenance manual or service instructions for service in the field:

- (a) the reassembling of valves that are activated electrically or through the use of controlled fluid pressure;
- (b) the calibrating or flow checking of any fuel-metering or air-metering component, other than a float-type carburetor;
- (c) the overhaul of any pressure-type fuel, oil, pneumatic or hydraulic pump;
- (d) a repair involving the disassembly of speed-regulating devices, including an engine or propeller governor or a constant-speed drive;

2. Maintenance spécialisée des moteurs

L'un des types de réparation suivants :

- a) remontage d'un vilebrequin segmenté ou d'un vilebrequin équipé d'un système d'équilibrage dynamique;
- b) remontage du carter d'un moteur à piston qui est équipé d'un compresseur de suralimentation intégré ou d'un réducteur d'hélice;
- c) révision d'un moteur à piston qui est équipé d'un compresseur de suralimentation intégré ou à turbine;
- d) révision d'un moteur à turbine ou d'un module de moteur à turbine.

3. Maintenance spécialisée des hélices

L'un des types suivants de réparation d'une hélice lorsque les travaux dépassent les limites recommandées par le constructeur dans son manuel de maintenance ou dans ses consignes de maintenance sur place :

- a) dans le cas d'une pale d'hélice, la réfection du contour, le vrillage, le redressement ou le raccourcissement ou la retouche de zones endommagées;
- b) la réparation ou l'usinage d'un moyeu, à l'exclusion de l'élimination de la corrosion en surface ou de l'application d'enduits protecteurs;
- c) la repose d'une coiffe métallique de bord d'attaque ou d'un capuchon d'extrémité sur une pale en bois;
- d) le remplacement d'un enduit protecteur extérieur sur une hélice en bois, à l'exclusion de la restauration du vernis;
- e) la réparation d'un trou ovalisé destiné à un boulon de fixation d'une pale ou de l'hélice;
- f) l'incrustation d'une pièce de réparation sur une pale en bois;
- g) la réparation d'une pale en composite;
- h) la révision ou réparation nécessitant le remontage d'une hélice à pas variable, à l'exclusion du remontage d'une hélice lorsqu'elle a été démontée aux fins d'expédition, ou le remplacement de tout joint d'étanchéité.

4. Maintenance spécialisée du matériel avionique

Toute maintenance qui a une incidence sur un système d'avionique, à l'exclusion de l'installation d'une ELT, ou le remplacement ou l'ajustement de pièces qui sont conçues pour être remplacées ou ajustées lorsqu'elles sont en exploitation, et dont le bon fonctionnement peut être déterminé sans avoir recours à des équipements d'essai autres que ceux qui sont utilisés lors d'essais en exploitation courants.

5. Maintenance spécialisée d'un appareillage ou d'un composant

L'un des types suivants de maintenance d'un appareillage ou d'un composant, lorsque les travaux dépassent les limites recommandées par le constructeur dans son manuel de maintenance ou dans ses consignes de maintenance sur place :

- a) remontage de valves mues à l'électricité ou par l'utilisation de la pression hydrodynamique contrôlée;
- b) calibration ou vérification de débit de tout composant de dosage de carburant ou d'air, autre que les carburateurs à flotteur;
- c) révision de toute pompe de pression de carburant ou d'huile ou de toute pompe de pression hydraulique ou pneumatique;
- d) réparation nécessitant le démontage d'un régulateur de régime, y compris un régulateur de moteur ou d'hélice ou un entraînement à vitesse constante;

SCHEDULE II—*Continued*

- (e) the overhaul of a rotor head, transmission or any mechanism used to transmit power to the rotors of a tilt-wing aircraft or helicopter;
- (f) the repair of a helicopter rotor blade;
- (g) the rewinding of the field coil or armature of an electrical accessory;
- (h) the overhaul of an aircraft magneto; and
- (i) patch repair to a bladder-type fuel tank.

6. Welding Specialized Maintenance

The welding of

- (a) any part of the primary structure, including a wheel, an axle and a passenger restraint or cargo restraint system;
- (b) any part of an aircraft system, including a fuel tank, an oil tank and a pneumatic or hydraulic reservoir; and
- (c) any structural or dynamic engine part.

7. Specialized Maintenance Involving Non-destructive Testing (NDT)

Any inspection of an aeronautical product that is required by an airworthiness directive or a maintenance schedule and that involves the use of liquid penetrant, magnetic particle, radiographic, ultrasonic or eddy current methods, unless that inspection is performed under Appendix K to Chapter 571 of the *Airworthiness Manual*.

SCHEDULE III
(*Subsection 571.11(5)*)

TYPES OF WORK

1. Application of fabric patches to aircraft skin, not involving the removal of control surfaces
2. Replacement of tires, wheels, brakes, skis, landing skids and skid shoes
3. Replenishment and charging of oleos
4. Replacement of seats, safety belts and seat harnesses
5. Repair of upholstery and cabin trim, repositioning of non-structural cabin compartment dividers and passenger service units
6. Removal and replacement of cabin doors in non-pressurized aircraft
7. Cleaning, testing and replacement of spark-plugs and igniters
8. Checking of cylinder compression
9. Draining and replenishment of oil systems
10. Cleaning and replacement of fuel, oil and air filters
11. Checking and replacement of magnetic chip detectors

ANNEXE II (*suite*)

- e) révision d'une tête rotor, d'une boîte de transmission ou d'un autre mécanisme servant à transmettre la puissance aux rotors d'un aéronef à voilure basculante ou d'un hélicoptère;
- f) réparation d'une pale de rotor d'hélicoptère;
- g) rembobinage de la bobine de champ ou de l'armature d'un accessoire électrique;
- h) révision d'une magnéto d'aéronef;
- i) rapiéçage d'un réservoir de carburant de type vessie.

6. Maintenance spécialisée de soudage

Le soudage de :

- a) toute pièce de la structure primaire, y compris une roue, un essieu et toute pièce d'un ensemble de retenue de passager ou de fret;
- b) toute pièce d'un système d'aéronef, y compris un réservoir de carburant ou d'huile et un accumulateur pneumatique ou hydraulique;
- c) toute pièce structurale ou dynamique du moteur.

7. Maintenance spécialisée visant les essais non destructifs (END)

Toute inspection d'un produit aéronautique qui est exigée par une consigne de navigabilité ou le calendrier de maintenance et qui est effectuée au moyen de méthodes de ressuage, magnétoscopie, rayonnements ionisants, ultrasons ou courants de Foucault, à moins que l'inspection ne soit effectuée en application de l'appendice K du chapitre 571 du *Manuel de navigabilité*.

ANNEXE III
(*paragraphe 571.11(5)*)

TYPES DE TRAVAUX

1. Rapiéçage de la toile d'un aéronef sans dépose des gouvernes.
2. Remplacement des pneus, des roues, des freins, des skis, des patins et des semelles des patins d'atterrissage.
3. Remplissage et charge des amortisseurs oléopneumatiques.
4. Remplacement des sièges, des ceintures de sécurité et des ceintures-baudriers.
5. Réparation du capitonnage et des garnitures de cabine, déplacement de cloisons de cabine ne faisant pas partie de la structure et de postes de service aux passagers.
6. Dépose et remplacement de portes de cabine dans des aéronefs non pressurisés.
7. Nettoyage, essais et remplacement de bougies et de dispositifs d'allumage.
8. Vérification de la compression des cylindres.
9. Vidange et remplissage des circuits d'huile.
10. Nettoyage et remplacement des filtres à huile, à carburant et à air.
11. Vérification et remplacement des détecteurs de particules magnétiques.

SCHEDULE III—*Continued*

ANNEXE III (*suite*)

- | | |
|--|--|
| <p>12. Adjustment of generator and alternator drive belt tension</p> <p>13. Replacement, charging, testing and deep cycling of batteries</p> <p>14. Replacement of fuses, light-bulbs and reflectors</p> <p>15. Replacement of voice communication line replaceable units designed for rapid replacement</p> <p>16. Replacement of instruments and indicators that do not require calibration or adjustment after installation</p> <p>17. Opening and securing of circuit breakers in accordance with an approved minimum equipment list</p> <p>18. Calibration and adjustment of direct reading magnetic direction indicators</p> <p>19. Leak testing of pitot-static systems</p> <p>20. Disabling and locking of thrust reverser systems in accordance with an approved minimum equipment list</p> <p>21. Stowage of airstairs and doors by other than normal means, in accordance with an approved minimum equipment list</p> <p>22. Installation of slides, rafts and emergency equipment</p> <p>23. Aircraft structural repairs that do not affect aircraft systems</p> | <p>12. Réglage de la tension des courroies d'entraînement d'alternateur et de génératrice.</p> <p>13. Remplacement, charge, essais et cycle de décharge complète de batteries.</p> <p>14. Remplacement de fusibles, d'ampoules et de réflecteurs.</p> <p>15. Remplacement de postes d'équipement de communication remplaçables et conçus pour être remplacés rapidement.</p> <p>16. Remplacement d'instruments et d'indicateurs ne nécessitant aucun étalonnage ni réglage après la pose.</p> <p>17. Ouverture et neutralisation de disjoncteurs, conformément à une liste d'équipement minimal approuvée.</p> <p>18. Étalonnage et réglage d'indicateurs de direction magnétique à lecture directe.</p> <p>19. Recherche des fuites dans les circuits anémométriques.</p> <p>20. Neutralisation et verrouillage des inverseurs de poussée, conformément à une liste d'équipement minimal approuvée.</p> <p>21. Rangement des escaliers escamotables et des portes par des moyens autres que normaux, conformément à une liste d'équipement minimal approuvée.</p> <p>22. Pose de glissières, de radeaux et d'équipement de secours.</p> <p>23. Réparation des structures d'aéronefs qui n'a pas d'incidence sur les systèmes de bord.</p> |
|--|--|

12. Section 573.10 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (8):

(9) The Minister shall, if the standards set out in Chapter 573 of the *Airworthiness Manual* are met, approve an MPM and any amendments to that manual.

COMING INTO FORCE

13. These Regulations come into force on December 1, 2000.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

General

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part V)* include revisions to various sections of the *Canadian Aviation Regulations (CARs) Part V (Airworthiness) Subpart 71 (Aircraft Maintenance Requirements)*, and to CAR 573.10 (*Maintenance Policy Manual*). These Regulations refer to matters dealing with the conditions under which aircraft must be maintained to be in compliance with the airworthiness requirements of the Canadian Regulations.

12. L'article 573.10 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (8), de ce qui suit :

(9) Le ministre approuve le MPM et toutes les modifications qui y sont apportées, lorsque les normes prévues au chapitre 573 du *Manuel de navigabilité* sont respectées.

ENTRÉE EN VIGUEUR

13. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} décembre 2000.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Généralités

Le présent *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie V)* introduit des modifications à différents articles de la sous-partie 71 (*Exigences relatives à la maintenance des aéronefs*) de la partie V (*Navigabilité*), et à l'article 573.10 du RAC (*Manuel de politiques de maintenance*). Ces dispositions concernent les conditions dans lesquelles la maintenance des aéronefs doit être effectuée afin d'être conforme aux exigences de navigabilité du *Règlement de l'aviation canadien*.

A title change to Subpart 7 of Part V from *Flight Authority to Flight Authority and Certificate of Noise Compliance* will recognize new regulations, CAR 507.20 (*Certificate of Noise Compliance*) through CAR 507.23 (*Validation of a Foreign Certificate of Noise Compliance*). These Regulations are being introduced to CARs Part V to provide for the issuing of certificates attesting to compliance with the applicable noise emission standards for aircraft operating in Canadian airspace.

Specific

CAR 507.20 (*Certificate of Noise Compliance*) through CAR 507.23 (*Validation of a Foreign Certificate of Noise Compliance*)

CAR 507.20 (*Certificate of Noise Compliance*), CAR 507.21 (*Application for a Certificate of Noise Compliance*), CAR 507.22 (*Suspension of a Certificate of Noise Compliance*) and CAR 507.23 (*Validation of a Foreign Certificate of Noise Compliance*) are being added to Part V to provide for the issue of a Certificate of Noise Compliance (C of NC) when the applicable noise emission standards as specified in Chapter 516 (*Aircraft Emissions*) of the *Airworthiness Manual* have been met. The provisions in these four regulations correspond to those previously required under *Air Navigation Series* (ANO) II, No. 21 (*Aircraft Noise Emission Standards and Certification Order*). A provision for notification of the Minister in writing of an acoustical change to an aircraft with a certificate of noise compliance has not been carried forward into the CARs from ANO II, No. 21. The intention of this provision is adequately covered by pertinent regulations and standards dealing with modifications and by new CAR 507.22 which specifies that, if an aircraft no longer meets the applicable noise emission levels, the certificate of noise compliance will be suspended.

Subpart 71 (*Aircraft Maintenance Requirements*)

Subpart 71 (*Aircraft Maintenance Requirements*) of the *Canadian Aviation Regulations* (CARs) contains the regulations governing maintenance and elementary work performed on Canadian aircraft and on foreign aircraft operated under CARs Part IV (*Personnel Licensing and Training*) or under Part VII (*Commercial Air Services*). This Subpart also applies to parts intended for installation on such aircraft. Ultra-light aeroplanes and hang gliders are exempted from these regulatory requirements. Two Schedules appended to this Subpart set forth:

- in Schedule I, the certification standards which must be met by a person supervising or performing without supervision Non-Destructive Testing (NDT) as described in this Schedule, and
- in Schedule II, the specialized maintenance tasks which may only be performed in accordance with a maintenance policy manual (MPM) established by the holder of an approved maintenance organization (AMO) certificate or in accordance with an equivalent foreign document approved under the laws of a state that is party to an agreement with Canada if the agreement provides for recognition of the work to be performed.

Le remplacement du titre de la sous-partie 7 de la partie V du RAC : « *Autorité de vol* » par « *Autorité de vol et certificat de conformité acoustique* » afin de tenir compte des nouvelles dispositions réglementaires de l'article 507.20 (*Certificat de conformité acoustique*) jusqu'à l'article 507.23 (*Validation d'un certificat de conformité acoustique étranger*). L'introduction de ces dispositions réglementaires à la partie V du RAC a pour but de permettre la délivrance de certificats de conformité aux normes d'émission de bruit pour les aéronefs utilisés dans l'espace aérien canadien.

Détails

De l'article 507.20 du RAC (*Certificat de conformité acoustique*) à l'article 507.23 du RAC (*Validation d'un certificat de conformité acoustique étranger*)

Les articles 507.20 (*Certificat de conformité acoustique*), 507.21 (*Demande de certificat de conformité acoustique*), 507.22 (*Suspension de certificat de conformité acoustique*) et 507.23 (*Validation d'un certificat de conformité acoustique étranger*) sont ajoutés à la partie V du RAC afin de permettre la délivrance d'un certificat de conformité acoustique (CCA) lorsque le niveau d'émission acoustique d'un aéronef est conforme à la norme spécifiée au chapitre 516 (*Émissions d'aéronefs*) du *Manuel de navigabilité*. Les dispositions de ces quatre articles correspondent aux dispositions précédemment stipulées dans l'*Ordonnance sur la navigation aérienne* (ONA), Série II, n° 21 (*Arrêté sur les normes d'émission de bruit et la certification acoustique des aéronefs*). La disposition de l'ONA, Série II, n° 21 demandant qu'un avis écrit soit envoyé au Ministre lors d'une modification acoustique apportée à un aéronef muni d'un certificat de conformité acoustique n'a pas été incluse dans le RAC. Le contenu de cette disposition est déjà couvert par les dispositions réglementaires et les normes qui régissent les modifications et par le nouvel article 507.22 du RAC qui stipule que, lorsqu'un aéronef ne satisfait plus aux niveaux d'émission de bruit pertinents, le certificat de conformité acoustique est suspendu.

Sous-partie 71 (*Exigences relatives à la maintenance des aéronefs*)

La sous-partie 71 (*Exigences relatives à la maintenance des aéronefs*) de la partie V du RAC contient les dispositions réglementaires qui régissent la maintenance et les travaux élémentaires exécutés sur les aéronefs canadiens et sur les aéronefs étrangers, exploités en vertu de la partie IV du RAC (*Délivrance des licences et formation du personnel*) ou en vertu de la partie VII du RAC (*Services de la navigation aérienne*). Cette sous-partie s'applique également aux pièces qui doivent être montées sur ces aéronefs. Les avions ultra-légers et les ailes libres ne sont pas soumis à ces exigences. Deux annexes sont jointes à ladite sous-partie :

- dans l'annexe I sont établies les normes de certification auxquelles doit se conformer la personne qui supervise ou qui exécute sans supervision des essais non destructifs (END), tel que cette opération est décrite dans la présente annexe.
- dans l'annexe II sont établis les travaux de maintenance spécialisés qui peuvent être exécutés uniquement s'ils sont conformes à un manuel de politiques de maintenance (MPM) établi par le titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA) ou conformément à un document étranger équivalent et approuvé en vertu des lois d'un État signataire d'un accord avec le Canada qui prévoit la reconnaissance des travaux à exécuter.

Among the sections contained in Subpart 71, those to which amendments are being made in this package are:

- (1) CAR 571.01 (*Application*);
- (2) CAR 571.02 (*Maintenance Performance Rules*) and Schedule I;
- (3) CAR 571.04 (*Specialized Maintenance*) and Schedule II;
- (4) CAR 571.05 (*Maintenance of Aeroplanes or Helicopters Operated Pursuant to Part IV and Aircraft Operated Pursuant to Part VII*);
- (5) CAR 571.06 (*Repairs and Modifications*);
- (6) CAR 571.10 (*Maintenance Release*); and
- (7) CAR 571.11 (*Persons Who May Sign a Maintenance Release*).

In addition, Subpart 71 includes other regulations which are not being amended at this time.

CAR 571.01 (*Application*)

CAR 571.01 (*Application*) sets forth that the maintenance requirements contained in Subpart 71 (*Aircraft Maintenance Requirements*) apply to all Canadian aircraft and to foreign aircraft operated under CAR Part IV (*Personnel Licensing and Training*) or under CAR Part VII (*Commercial Air Services*), with the exception of ultra-light aeroplanes and hang gliders. Also, parts intended for installation on these aircrafts are subject to the provisions of Subpart 71. The amendment will add foreign aircraft where the maintenance or elementary work is performed under the terms of an agreement between Canada and the state of registry of the aircraft to those aircraft to which Subpart 71 applies.

CAR 571.02 (*Maintenance Performance Rules*) and Schedule I

CAR 571.02 (*Maintenance Performance Rules*) contains the rules pertaining to the performance of maintenance or elementary work under Subpart 71. The amendment to this section will revise the title from *Maintenance Performance Rules* to *Maintenance and Elementary Work Performance Rules* to indicate that performance rules for elementary work are also to be found in this Regulation.

Schedule I to CAR 571.02 is being revised to add Level 1 accreditation under either Military Standard (MIL-Std) 410 or Specification Air Transport Association (ATA) 105 to the certification standards which are currently acceptable for individuals supervising or performing without supervision Non-Destructive Testing (NDT) on aircraft in commercial operations (aeroplanes or helicopters operated under CARs Part IV or aircraft operated under Part VII). In addition to meeting the certification requirements, to retain such a certification these individuals must continue to work for an appropriately rated Approved Maintenance Organization (AMO) with an approved Maintenance Policy Manual (MPM). MIL-Std-410 and Specification ATA 105 are certification standards which may be attested by the organizations within which NDT is being performed. When the individual who has been certified by his employer to a MIL-Std-410 or Specification ATA 105 level is no longer employed at the company at which he earned his certification, that certification is no longer valid. A new employer must treat him/her as an uncertified technician.

Parmi les articles de la sous-partie 71 de la partie V du RAC, voici ceux inclus dans ce document et faisant l'objet de modifications :

- (1) RAC 571.01 (*Application*);
- (2) RAC 571.02 (*Règles d'exécution de la maintenance*) et annexe I;
- (3) RAC 571.04 (*Maintenance spécialisée*) et annexe II;
- (4) RAC 571.05 (*Maintenance des avions et hélicoptères exploités en vertu de la partie IV ou des aéronefs exploités en vertu de la partie VII*);
- (5) RAC 571.06 (*Réparations et modifications*);
- (6) RAC 571.10 (*Certification après maintenance*); et
- (7) RAC 571.11 (*Personnes habilitées à signer une certification après maintenance*).

En outre, la sous-partie 71 comprend d'autres règlements qui seront modifiés à une date ultérieure.

Article 571.01 du RAC (*Application*)

L'article 571.01 du RAC (*Application*) stipule que les exigences relatives à la maintenance contenues dans la sous-partie 71 (*Exigences relatives à la maintenance des aéronefs*) s'appliquent à tous les aéronefs canadiens et à tous les aéronefs étrangers exploités en vertu de la partie IV du RAC (*Délivrance des licences et formation du personnel*) ou en vertu de la partie VII du RAC (*Services de la navigation aérienne*), à l'exception des aéronefs ultra-légers et des ailes libres. En outre, les pièces destinées à être montées sur ces aéronefs sont soumises aux dispositions de la sous-partie 71. La modification ajoutera à la liste des aéronefs auxquels la sous-partie 71 s'applique les aéronefs étrangers sur lesquels des travaux de maintenance ou des travaux élémentaires sont exécutés, en vertu d'un accord entre le Canada et l'État d'immatriculation de l'aéronef.

Article 571.02 du RAC (*Règles d'exécution de la maintenance*) et annexe I

L'article 571.02 du RAC (*Règles d'exécution de la maintenance*) contient les règles concernant l'exécution de la maintenance ou des travaux élémentaires en vertu de la sous-partie 71. La modification apportée à cet article remplace le titre actuel « *Règles d'exécution de la maintenance* » par « *Règles d'exécution de la maintenance et des travaux élémentaires* », afin d'indiquer que les règles d'exécution concernant les travaux élémentaires font également partie de cet article.

L'annexe I de l'article 571.02 du RAC est révisée afin d'ajouter l'accréditation de niveau 1, en vertu de la norme militaire 410 (MIL-Std) ou de la spécification 105 de l'Air Transport Association (ATA), aux normes de certification détenues par les personnes qui supervisent ou qui exécutent sans supervision des essais non destructifs (END) sur des aéronefs en exploitation commerciale (avions ou hélicoptères exploités en vertu de la partie IV du RAC ou aéronefs exploités en vertu de la partie VII). En plus de devoir répondre aux exigences en matière de certification, afin de pouvoir conserver une telle certification, ces personnes doivent aussi continuer de travailler pour un organisme de maintenance agréé (OMA) approprié détenteur d'un manuel de politiques de maintenance (MPM) approuvé. La norme militaire 410 et la spécification 105 de l'ATA sont des normes de certification qui peuvent être attestées par l'organisme sous la responsabilité duquel les essais non destructifs sont effectués. Lorsqu'une personne qui est certifiée par son employeur à un niveau correspondant à la norme militaire 410 ou à la spécification 105 de l'ATA quitte l'employeur qui lui a délivré la certification en question,

No change will be made to the levels of certification of Canadian General Standards Board (CGSB) nondestructive testing personnel standards which are accepted under CAR 571.02. The CGSB qualification certificate is granted by an independent certifying agency (CANMET) and the certificate remains valid wherever the individual is employed.

The amendment to the CARs will allow for the performance of NDT tests by individuals certified to all MIL-Std-410 or Specification ATA 105 levels because of the additional oversight provisions in companies which have been authorized to grant such certifications. On the other hand, a CGSB certified individual may be employed in a company without such oversight provisions. Therefore, only CGSB certification Levels 2 and 3 have been retained as acceptable in this amendment despite the incorporation of Level 1 for the other two certification standards.

CAR 571.04 (Specialized Maintenance) and Schedule II — Specialized Maintenance

CAR 571.04 (*Specialized Maintenance*) covers the conditions under which the specialized work which is defined in Schedule II may be performed. The amendments to Schedule II — *Specialized Maintenance* of Subpart 71 include a complete rewording of the currently numbered item 5 (the specialized maintenance requirements as they pertain to avionics equipment) to alleviate a problem of interpretation encountered with the current wording. Prior to amendment, item 5 of Schedule II covered the requirements for specialized maintenance for avionics equipment. This wording has led to the treatment of all avionics work as falling under the restrictions governing specialized maintenance. The changes to the wording in this item clarify that the installation of Emergency Locator Transmitters (ELTs) or the replacement or adjustment of avionics equipment items that are intended to be replaceable or adjustable in service and to be tested by normal in-service tests do not fall under the provisions of CAR 571.04.

Item 1 of Schedule II, which deals with airframe specialized maintenance, is being revised to clarify the intention that replacement of a seat rail on a non-transport category aircraft does not fall under the specialized maintenance provisions. Replacement of a seat rail on a transport category aircraft is being specifically included with those airframe items, the repair, modification, or replacement by riveting, bonding or laminating or making of which require specialized maintenance. This amendment corrects an ambiguity in the current Schedule.

The remainder of the revisions to Schedule II of CAR 571.04 (*Specialized Maintenance*) are primarily editorial in nature to enable the user to better understand the intent of this Regulation. Among the editorial revisions is a complete renumbering of the items listed in the Schedule. The numbers referred to above are those of the Schedule prior to amendment.

son certificat n'est plus valide. Le nouvel employeur doit traiter cette personne comme un technicien non certifié.

Aucune modification ne sera apportée aux niveaux de certification prévus dans les normes régissant le personnel chargé des essais non destructifs (normes de l'Office des normes générales du Canada (ONGC)) acceptées à l'article 571.02 du RAC. Le certificat de qualification ONGC est délivré par un organisme de certification indépendant (CANMET) et demeure valide quel que soit l'employeur pour lequel travaille le titulaire du certificat.

La modification du RAC a pour but de permettre l'exécution des END par des personnes qualifiées pour tous les niveaux correspondants à la norme militaire 410 ou à la spécification 105 de l'ATA, étant donné les dispositions supplémentaires relatives au contrôle au sein des compagnies ayant été autorisées à émettre de telles certifications. D'ailleurs, le titulaire d'un certificat ONGC peut être employé par une compagnie qui n'est pas soumise aux dispositions susmentionnées. En conséquence, dans la présente modification, seules les certifications ONGC de niveaux 2 et 3 ont été retenues comme acceptables, malgré l'intégration du niveau 1 pour les deux autres normes de certification.

Article 571.04 du RAC (Maintenance spécialisée) et annexe II — Maintenance spécialisée

L'article 571.04 du RAC (*Maintenance spécialisée*) concerne les conditions applicables à l'exécution des travaux spécialisés définis à l'annexe II. Les modifications apportées à l'annexe II de la sous-partie 71 comportent une reformulation complète du point 5 (exigences concernant la maintenance spécialisée relative à l'équipement avionique) afin d'éliminer les possibilités d'interprétation différentes de la formulation actuelle. Avant que la modification soit apportée, le point 5 était interprété comme si tous les travaux portant sur l'équipement avionique étaient sujets aux restrictions gouvernant la maintenance spécialisée. La nouvelle formulation établit clairement que l'installation des radiobalises de repérage d'urgence (ELT), ou le remplacement ou l'ajustement de l'équipement avionique conçu pour être remplacé ou ajusté en service et pour être testé en service par des tests normaux, ne sont pas sujets aux dispositions de l'article 571.04 du RAC.

Le point 1 de l'annexe II concernant la maintenance spécialisée de la cellule, fait l'objet d'une révision pour préciser que le remplacement des rails de fixation des sièges d'un aéronef qui ne fait pas partie de la catégorie transport n'est pas régi par les dispositions sur la maintenance spécialisée. Le remplacement des rails de fixation des sièges des aéronefs de la catégorie transport est spécifiquement apparenté aux travaux touchant aux éléments cellules dont la réparation, les modifications ou le remplacement de pièces par rivetage, collage ou laminage, ou la fabrication exigent une maintenance spécialisée. Cette modification corrige l'ambiguïté présente à l'heure actuelle dans l'annexe II.

Les autres modifications apportées à l'annexe II de l'article 571.04 du RAC (*Maintenance spécialisée*) sont principalement de nature rédactionnelle et visent à rendre plus compréhensible l'intention de cet article. Par exemple, tous les éléments de l'annexe ont été renumérotés (les numéros mentionnés ci-dessus sont ceux de l'annexe avant la modification).

CAR 571.05 (Maintenance of Aeroplanes or Helicopters Operated Pursuant to Part IV and Aircraft Operated Pursuant to Part VII)

The changes to CAR 571.05 are editorial in nature. The current heading is being replaced by a new heading, *Maintenance of Aircraft Operated under Part IV or VII*, and similar wording to that in the new heading is employed within the portion of section 571.05 which precedes paragraph (a).

CAR 571.06 (Repairs and Modifications)

CAR 571.06 (*Repairs and Modifications*) specifies the technical data which must be used when performing any repairs or modifications or when signing a maintenance release in respect of such repairs or modifications. For major repairs or modifications the technical data which must be used is that which has been approved or the use of which has been approved, as understood by “approved data”, or that which has been established, as understood by “specified data”, as the quoted terms are defined in section 571.06 of the *Airworthiness Manual*. Repairs or modifications other than those considered major must be done in conformity with “acceptable data” within the meaning of section 571.06 of the *Airworthiness Manual*. The amendments to CAR 571.06 include editing changes to clarify the intent of the Regulation. As well, a subsection is being introduced to permit repairs or modifications to a foreign aircraft under an agreement or a technical arrangement between Canada and the aircraft’s state of registry to be done in conformity with the requirements for technical data specified in that agreement or technical arrangement.

CAR 571.10 (Maintenance Release)

Minor editorial changes in CAR 571.10 simplify the references to operations under Part IV or Part VII. These changes are similar to those changes in CAR 571.05.

CAR 571.11 (Persons Who May Sign a Maintenance Release)

CAR 571.11 (*Persons Who May Sign a Maintenance Release*) sets forth the qualifications which entitle an individual to sign a maintenance release for work on an aeronautical product. An editorial change replaces the reference to Chapter 571 (*Maintenance*) of the *Airworthiness Manual* (AWM) with CAR 571.10 (*Maintenance Release*) as the source of the information regarding the conditions under which a maintenance release may be signed. This revision imposes no new requirements but simply correctly refers the reader to the appropriate regulation rather than to a standard.

Amendments to CAR 571.11 incorporate changes to the aircraft maintenance engineer (AME) licensing and training requirements. These changes to the licensing and training requirements are contained in a revision of Chapter 566 (*Standards Respecting Aircraft Maintenance Engineer Licensing and Training*) of the AWM. The amendments to CAR 571.11, necessitated by the revision of the licensing and training standards, require a person signing a maintenance release for maintenance performed on a transport category aeroplane or a turbine powered helicopter to have successfully completed an applicable course of maintenance training on the type of aircraft, engine, or avionics system

Article 571.05 du RAC (Maintenance des avions et hélicoptères exploités en vertu de la partie IV et aéronefs exploités en vertu de la partie VII)

Les modifications à l’article 571.05 du RAC sont de nature rédactionnelle. Le titre actuel est remplacé par le titre suivant : « *Maintenance des aéronefs exploités en vertu des parties IV ou VII* », et une formulation conforme à celle du nouveau titre est utilisée dans la partie de l’article 571.05 qui précède l’alinéa a).

Article 571.06 du RAC (Réparations et modifications)

L’article 571.06 du RAC (*Réparations et modifications*) précise les données techniques qui doivent être utilisées lors de l’exécution de toute réparation ou modification ou lors de la certification après maintenance. Les données techniques qui doivent être utilisées pour les réparations ou les modifications majeures sont les données qui ont été approuvées, ou dont l’usage a été approuvé, au sens du terme « données approuvées », ou qui ont été établies, au sens du terme « données spécifiées », à l’article 571.06 du *Manuel de navigabilité*. Les réparations ou modifications qui ne sont pas considérées comme majeures doivent être effectuées conformément aux « données acceptables » au sens de l’article 571.06 du *Manuel de navigabilité*. La modification de l’article 571.06 comprend des changements rédactionnels visant à clarifier l’intention de cet article. Par ailleurs, un paragraphe est ajouté pour autoriser que des réparations ou des modifications soient effectuées sur un aéronef étranger, immatriculé dans un État signataire d’une entente ou d’un accord technique avec le Canada à condition qu’elles soient effectuées conformément aux exigences techniques spécifiées dans ladite entente ou dans ledit accord technique.

Article 571.10 du RAC (Certification après maintenance)

Les petites modifications de nature rédactionnelle apportées à l’article 571.10 du RAC ont pour but de simplifier le renvoi à l’exploitation conformément aux parties IV ou VII. Ces modifications sont semblables à celles apportées à l’article 571.05 du RAC.

Article 571.11 du RAC (Personnes habilitées à signer une certification après maintenance)

L’article 571.11 du RAC (*Personnes habilitées à signer une certification après maintenance*) stipule les qualifications que doit posséder la personne qui signe une certification après maintenance pour des travaux effectués sur un produit aéronautique. La référence au chapitre 571 du *Manuel de navigabilité* est remplacée par la référence à l’article 571.10 (*Certification après maintenance*) du RAC comme source d’information quant aux conditions de délivrance de certification après maintenance. Cette modification n’instaure pas de nouvelle exigence, mais réfère simplement le lecteur à un article précis du règlement plutôt qu’à une norme en général.

Les modifications de l’article 571.11 du RAC visent à intégrer des changements aux exigences concernant la délivrance des licences de techniciens d’entretien d’aéronefs (TEA) et à la formation de ce personnel. Ces changements font partie du chapitre 566 (*Licences de technicien d’entretien d’aéronefs (TEA)*) du *Manuel de navigabilité*. En vertu des modifications, la personne qui signe une certification après maintenance après avoir effectué des travaux sur un aéronef de la catégorie transport ou sur un hélicoptère à turbomoteur, doit avoir réussi un cours de formation en maintenance d’aéronefs pour le type d’aéronef, de moteur ou de système avionique concerné, conformément à l’appendice M du

concerned, in accordance with Appendix M of Chapter 571 of the AWM. Appendix M details the requirements for courses on specific types of aircraft, engines or avionics systems and also the requirements which must be satisfied, including the equipment, facilities, reference material and class size, for training organizations to be approved to offer such type specific courses.

A wording change to 571.11 clarifies the application of the Regulation when a person is signing a maintenance release in respect of work performed by another person. Prior to this amendment, this paragraph referred to signing for work performed by a person who is not qualified to sign a maintenance release. It has been argued that this implies a person may sign for work performed by a qualified person without having supervised the performance of that work. It has never been intended that an individual would sign a maintenance release for work which has been neither performed nor supervised by the signer of the release. The amendment will eliminate the possibility of such a misinterpretation.

An amendment to CAR 571.11 exempts from the maintenance training requirement for maintenance performed on a transport category aeroplane or a turbine-powered helicopter any aircraft, engine or system for which the AME intending to sign the maintenance release held a type rating issued by the Minister prior to August 1, 1999.

The introduction of a new subsection (8) to CAR 571.11 incorporates provisions for the issuance of a Restricted Certification Authority (RCA). This provision for issuing an RCA was previously under Chapter 566 (*Aircraft Maintenance Engineer (AME) Licensing and Training*) of the *Airworthiness Manual*. An RCA limits its holder to signing a maintenance release for a specific type of task when performed on an aircraft. The holder of an RCA does not enjoy the range of privileges to which the holder of an AME licence, covering the authority granted by the RCA, would be entitled. Also, an RCA will automatically expire at a prespecified time. The new subsection, CAR 571.11(8), states that an RCA may only be issued in accordance with section 571.11 (*Persons Who May Sign a Maintenance Release*) of the *Airworthiness Manual*. An applicant for an RCA will be required to demonstrate to the Minister that there is no holder of an AME licence, specifying a rating appropriate to the aeronautical product being maintained, available within a geographical area accessible by one hour's travel by surface transportation; that the applicant has received the training and has the knowledge equivalent to a holder of an AME licence specifying a rating appropriate to the aeronautical product being maintained and that the level of aviation safety is not affected by the issuance of the RCA.

A new Schedule III is being added to CAR 571.11. A list of tasks is provided in Schedule III for which an AME who has not completed a course of training and does not hold a type rating on the aircraft, engine or system concerned may sign a maintenance release, when the task is performed on a transport category aeroplane or a turbine powered helicopter.

chapitre 571 du *Manuel de navigabilité*. Les exigences concernant les cours appropriés au type d'aéronef, de moteur ou de système avionique sont indiquées dans l'appendice M, tout comme les exigences concernant l'organisme de formation (équipement, installations, documentation de référence, taille des classes) afin que l'organisme de formation puisse être agréé pour dispenser ce type de cours.

La modification de nature rédactionnelle apportée à l'article 571.11 du RAC clarifie l'application de cet article lorsqu'une personne signe une certification après maintenance pour des travaux exécutés par une autre personne. Avant cette modification, cet alinéa faisait référence à la certification d'un travail effectué par une personne qui n'est pas qualifiée pour signer une certification de maintenance. Le problème est que la formulation actuelle peut vouloir dire qu'une personne a le droit de certifier le travail effectué par une personne qualifiée sans même avoir supervisé l'exécution de ce travail. Il n'a jamais été question d'autoriser une personne à signer une certification après maintenance pour un travail qu'elle n'a ni effectué ni supervisé. La modification éliminera toute ambiguïté possible.

La modification de l'article 571.11 du RAC exempt tout type d'aéronef, de moteur ou de système (pour lequel le TEA qui a l'intention de signer la certification après maintenance détient une qualification de type publiée par le Ministre avant le 1^{er} août 1999) de l'exigence en matière de formation de maintenance pour des travaux de maintenance exécutés sur un avion de la catégorie transport ou sur un hélicoptère à turbomoteur.

L'introduction d'un nouveau paragraphe (8) à l'article 571.11 du RAC intègre des dispositions réglementaires pour la délivrance d'un pouvoir restreint de certification (PRC). Ces dispositions se trouvaient anciennement dans le chapitre 566 (*Délivrance des licences et formation des Techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA)*) du *Manuel de navigabilité*. Un PRC limite son titulaire à la signature de certification après maintenance pour un type de travail particulier effectué sur un aéronef. Le pouvoir accordé au titulaire d'un PRC ne couvre pas toute la gamme des privilèges normalement accordés au titulaire d'une licence de TEA. En outre, un PRC expire automatiquement à une date prévue. D'après le nouveau paragraphe 571.11(8) du RAC, un PRC ne peut être délivré que conformément aux exigences de l'article 571.11 (*Personnes habilitées à signer une certification après maintenance*) du *Manuel de navigabilité*. Le demandeur d'un PRC devra démontrer au Ministre que personne, dans un rayon d'une heure par transport terrestre, n'est titulaire d'une licence de TEA comportant la qualification nécessaire pour le produit aéronautique faisant l'objet de la maintenance; que le demandeur a reçu la formation et dispose des connaissances équivalentes à celles d'un titulaire d'une licence de TEA comportant la qualification nécessaire pour le produit aéronautique faisant l'objet de la maintenance et que le niveau de sécurité aérienne n'est pas compromis par la délivrance du PRC.

Une nouvelle annexe (annexe III) est ajoutée à l'article 571.11 du RAC. Cette annexe III énumère les tâches pour lesquelles un TEA qui n'a pas terminé un cours de formation et qui ne possède pas de qualification de type correspondant au type d'aéronef, de moteur ou de système concerné a le droit de signer une certification après maintenance, lorsque la tâche est exécutée sur un avion de la catégorie transport ou un hélicoptère à turbomoteur.

CAR 573.10 (Maintenance Policy Manual)

A new section in CAR 573.10 (*Maintenance Policy Manual*) specifically provides authority for Ministerial approval of a Maintenance Policy Manual and amendments to that manual. Although reference to Ministerial approval of the MPM is contained elsewhere in CAR 573.10, no statement clearly provides for that approval.

Alternatives

The intentions of these changes are not achievable by non-regulatory means. During the consultations held at the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) Technical Committee meetings, alternatives to regulation and alternative regulatory proposals were considered. The consensus was that these amendments represent the best avenue to serve both the government and the aviation community.

Dissents with respect to details of changes to CAR 571.02 (*Maintenance and Performance Rules*) and to CAR 571.11 (*Persons Who May Sign a Maintenance Release*) have been registered.

With regard to CAR 571.02 it was suggested that CGSB Level 1 accreditation be added to acceptable certification standards for the performance of NDT work on aircraft in commercial operations. The Transport Canada Civil Aviation Regulatory Committee concluded that the acceptance of CGSB Level 1 accreditation would present an unacceptable risk since CGSB accredited individuals may work without the benefit of the organizational oversight provided by companies able to certify their technicians under MIL-Std-410 or Specification ATA 105.

The dissents with respect to CAR 571.11 related to the proposed exclusion of certain tasks from the type training requirements of this Regulation. After review, the Transport Canada Civil Aviation Regulatory Committee concluded that the tasks in question are not normally addressed in a type training course. Furthermore, existing and proposed maintenance organization training requirements will provide sufficient assurance that the individuals performing these tasks will receive appropriate training.

Benefits and Costs

Editorial changes to Schedule II of CAR 571.04 (*Specialized Maintenance*), CAR 571.05 (*Maintenance of Aeroplanes or Helicopters Operated Pursuant to Part IV and Aircraft Operated Pursuant to Part VII*), CAR 571.06 (*Repairs and Modifications*), CAR 571.10 (*Maintenance Release*) and CAR 571.11 (*Persons Who May Sign a Maintenance Release*), and the recognition of existing Ministerial authority in an amendment to CAR 573.10 (*Maintenance Policy Manual*) will improve understanding of and compliance with the intent of these Regulations. They have no significant benefit-cost implications.

CAR 507.20 (Certificate of Noise Compliance) through CAR 507.23 (Validation of a Foreign Certificate of Noise Compliance)

The provisions in these four regulations correspond to those previously required under *Air Navigation Series (ANO) II, No. 21 (Aircraft Noise Emission Standards and Certification Order)*. Since no change to existing requirements or to current practices is

Article 573.10 du RAC (Manuel de politiques de maintenance)

Une nouvelle disposition à l'article 573.10 du RAC (*Manuel de politiques de maintenance*) confère au Ministre l'autorisation d'approuver un manuel de politiques de maintenance ainsi que les amendements dont il fait l'objet. Bien qu'il soit question de l'approbation du MPM par le Ministre ailleurs dans le RAC, il n'en est pas clairement fait mention.

Solutions envisagées

L'objectif visé par ces modifications ne peut être atteint que par le biais d'un règlement. Lors des réunions du Comité technique du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC), d'autres solutions ont été envisagées. Cependant, la majorité des participants à ces réunions sont d'avis que ces modifications constituent le meilleur moyen de répondre aux exigences du gouvernement et du milieu aéronautique.

Les désaccords relatifs aux modifications apportées à l'article 571.02 (*Règles d'exécution de la maintenance*) et à l'article 571.11 du RAC (*Personnes habilitées à signer une certification après maintenance*) ont été dûment enregistrés.

En ce qui concerne l'article 571.02 du RAC, il a été suggéré que le niveau 1 d'accréditation de l'ONGC soit ajouté aux normes de certification acceptables pour l'exécution des travaux END sur les aéronefs en exploitation commerciale. Le Comité de réglementation de l'Aviation civile de Transports Canada est arrivé à la conclusion que le niveau 1 d'accréditation de l'ONGC constitue un risque non acceptable, étant donné que les personnes accréditées à ce niveau peuvent exécuter des travaux sans être sous la supervision d'un organisme habilité à certifier ses techniciens à la norme militaire 410 ou à la spécification 105 de l'ATA.

Les désaccords exprimés relativement à l'article 571.11 du RAC concernaient la proposition d'exclure certaines tâches relatives à la formation sur type exigées par ce règlement. Après examen de la question, le Comité de réglementation de l'Aviation civile de Transports Canada a conclu que les tâches en question ne font normalement pas partie du cours de formation sur type. D'autre part, les exigences actuelles et les exigences proposées relatives à la formation en maintenance dispensée par les organismes présentent suffisamment de garanties quant aux qualifications du personnel habilité à exécuter ces tâches.

Avantages et coûts

Les changements de nature rédactionnelle à l'annexe II de l'article 571.04 du RAC (*Maintenance spécialisée*), à l'article 571.05 du RAC (*Maintenance des avions et hélicoptères exploités en vertu de la partie IV et aéronefs exploités en vertu de la partie VII*), à l'article 571.06 du RAC (*Réparations et modifications*) et à l'article 571.10 du RAC (*Certification après maintenance*), ainsi que la reconnaissance de l'autorité ministérielle dans une modification de l'article 573.10 du RAC (*Manuel de politiques de maintenance*) permettront de mieux expliciter ces dispositions et d'en favoriser l'application. Rien de cela ne s'accompagne d'importantes retombées sur le plan coûts-bénéfices.

De l'article 507.20 du RAC (Certificat de conformité acoustique) jusqu'à l'article 507.23 du RAC (Validation d'un certificat de conformité acoustique étranger)

Les dispositions relatives à ces quatre articles du RAC correspondent aux dispositions exigées précédemment dans l'*Ordonnance sur la navigation aérienne (ONA)*, Série II, n° 21 (*Arrêté sur les normes d'émission de bruit et la certification acoustique*

necessary as a result of these new CARs, they will have neutral benefit-cost impact.

Subpart 71 (Aircraft Maintenance Requirements)
CAR 571.01 (Application)

The amendment to CAR 571.01 will extend the maintenance requirements of Subpart 71 to foreign aircraft where the maintenance or elementary work is performed under the terms of an agreement between Canada and the state of registry of the aircraft. This modification will ease the establishment of international agreements by which Canadian aircraft maintenance organizations can provide maintenance services for foreign aircraft. The provision for all foreign aircraft serviced under an agreement between Canada and the state of registry of the aircraft to be treated uniformly under the *Canadian Aviation Regulations* rather than on a case-by-case basis will encourage the export of Canadian maintenance services. This treatment will provide access to a wider market and enhanced revenue opportunities for Canadian aircraft maintenance engineers and for the companies by whom they are employed. This expansion of opportunities to export Canadian aircraft maintenance services will benefit the Canadian aircraft maintenance industry and the Canadian economy. Bringing the provision of maintenance services on foreign aircraft explicitly under the provisions of the *Canadian Aviation Regulations* will ensure the safety standards established in these Regulations are respected. Overall, the benefit-cost impact of the change is expected to be positive.

CAR 571.02 (Maintenance Performance Rules)

The revision of the certification standards in Schedule I to CAR 571.02 will increase the number of individuals permitted to perform Non-Destructive Testing (NDT) on aircraft in commercial operations by adding individuals with Level 1 personnel certification qualifications under MIL-Std-410 or Specification ATA 105 to the list of those who are permitted to perform such work. The oversight monitoring in place for such individuals in organizations accredited to certify the MIL-Std-410 or Specification ATA 105 qualifications will preserve the levels of quality for NDT work necessary for aviation safety. The resource cost of NDT work to the economy is expected to be reduced by increasing the supply of individuals permitted to certify such work. The benefit-cost impact is anticipated to be positive from this amendment.

CAR 571.04 (Specialized Maintenance)

The rewording of pre-amendment Item 5 in Schedule II to CAR 571.04 clarifies that the installation of Emergency Locator Transmitters (ELTs) or the replacement or adjustment of avionics equipment items intended to be replaceable or adjustable in service is not intended to fall under the provisions of CAR 571.04. This clarification will relieve the industry from potential increased costs due to burdensome and unnecessary maintenance and testing requirements. The equipment and processes to be exempted from CAR 571.04 were designed for in-service repair/replacement and testing and have typically never fallen under a requirement for specialized maintenance. No effect on aviation safety is anticipated from this change. The net benefit-cost impact is likely to be positive.

des aéronefs). Étant donné que ces modifications n'apporteront aucun changement aux exigences ou à la pratique actuelle, elles n'auront aucun effet sur le plan coûts-bénéfices.

Sous-partie 71 (Exigences relatives à la maintenance des aéronefs)

Article 571.01 du RAC (Application)

La modification de l'article 571.01 du RAC étendra aux aéronefs étrangers les exigences relatives à la maintenance stipulées dans la sous-partie 71 du RAC dans les cas où la maintenance ou des travaux élémentaires sont effectués en vertu d'une entente conclue entre le Canada et l'État d'immatriculation de l'aéronef. Cette modification facilitera la conclusion d'ententes internationales selon lesquelles les organismes de maintenance canadiens pourront assurer les services de maintenance aux aéronefs étrangers. Le fait que la maintenance de tous les aéronefs étrangers, en vertu d'une entente conclue entre le Canada et l'État d'immatriculation, soit traitée de façon uniforme dans le RAC plutôt qu'au cas par cas favorisera l'exportation des services canadiens de maintenance. Cette approche permettra d'avoir accès à un marché plus vaste et augmentera les possibilités en matière de revenu pour les techniciens d'entretien d'aéronefs et leurs employeurs. L'augmentation du nombre de débouchés à l'exportation pour les services canadiens de maintenance d'aéronefs bénéficiera à l'industrie et à l'économie canadiennes. Le fait d'inscrire cette disposition sur la maintenance des aéronefs étrangers dans le RAC garantira le respect des normes de sécurité établies dans ce règlement. Ainsi, le changement devrait avoir des effets positifs sur le plan coûts-bénéfices.

Article 571.02 du RAC (Règles d'exécution de la maintenance)

La révision des normes de certification de l'annexe I de l'article 571.02 du RAC permettra d'augmenter le nombre de techniciens habilités à effectuer des essais non destructifs (END) sur les aéronefs en exploitation commerciale, car des techniciens possédant la qualification de niveau 1 émise en vertu de la norme militaire 410 ou de la spécification 105 de l'ATA, seront ajoutés à la liste des personnes autorisées à exécuter ces travaux. Le système de contrôle de surveillance de ces techniciens, en place dans les organismes agréés pour les certifier à la norme militaire 410 ou à la spécification 105 de l'ATA, garantira la qualité nécessaire des travaux END exécutés pour assurer la sécurité aéronautique. Le coût des ressources associées aux END devrait être compensé par l'augmentation du nombre de personnes autorisées à certifier ces travaux. Le changement devrait avoir des effets positifs sur le plan coûts-bénéfices.

Article 571.04 du RAC (Maintenance spécialisée)

La reformulation du point 5 de l'annexe II de l'article 571.04 du RAC précise le fait que l'installation d'une radiobalise de repérage d'urgence (ELT) ou le remplacement ou l'ajustement de l'équipement avionique conçu pour être remplacé ou ajusté en service ne relève pas des dispositions de l'article 571.04 du RAC. Cette précision affranchira l'industrie des augmentations éventuelles des coûts dus à des exigences en matière de maintenance et d'essais. L'équipement et les processus devant être exemptés des dispositions de l'article 571.04 du RAC sont prévus, à l'origine, pour être réparés/remplacés et testés en service et n'ont jamais fait l'objet d'exigences de maintenance spécialisée. Cette modification ne devrait avoir aucun effet sur la sécurité aéronautique et devrait avoir des effets positifs sur le plan coûts-bénéfices.

CAR 571.06 (Repairs and Modifications)

An amendment to CAR 571.06 will permit repairs or modifications to a foreign aircraft done under an agreement between Canada and the aircraft's state of registry to be performed in conformity with the requirements for technical data specified in that agreement. The benefit-cost implications of these provisions for foreign aircraft serviced under an agreement between Canada and the state of registry of the aircraft are discussed under CAR 571.01 (*Application*). Since the requirements for technical data which are used in the course of repairs or modifications must be specified in the agreement between Canada and the state of registry under which they are being performed, the safety standards of Canadian aircraft maintenance will be retained. The net effect upon the Canadian economy is expected to be beneficial.

CAR 571.11 (Persons Who May Sign a Maintenance Release)

The amendments to CAR 571.11 stemming from the revisions to AME licensing and training requirements will enable these revisions to be implemented with minimum disruption to present maintenance operations and current holders of AME licences. Thus, the changes to training and licensing procedures and requirements will be introduced with minimum cost to the industry. Current practices have provided a satisfactory level of safe maintenance and their interim continuation by existing companies and licence holders will retain this level. The introduction of the changed procedures will streamline the acquisition of training and AME licences for future entrants to the industry. Clarification of procedures under which colleagues may certify each other's work will ensure it is clearly understood that the individual who signs a maintenance release must have either performed the work or supervised the performance of the work for which he/she is signing the release. The benefit-cost implications of these amendments are positive.

The amendment to CAR 571.11 with respect to the issuing of an RCA will correct a misplacement by which this provision was covered under a Standard rather than a Regulation. No change is envisioned to the current practices surrounding the granting of a Restricted Certification Authority (RCA). The intention of the issuance of an RCA is to alleviate a situation in which there is no holder of an applicable AME licence available within a predefined geographical area. The predefined area is limited to one hour travel by means of surface transportation. An RCA will not be approved in the case of an applicant who is unwilling to remunerate a suitably rated AME at the charged rate nor in the case of an AMO without a suitably endorsed AME on staff but with a suitably qualified AME available within one hour or less surface travel distance. The issuance of an RCA to an appropriately qualified candidate will reduce the cost of obtaining a required maintenance release for an aircraft owner or operator in the infrequent situation in which an appropriately licensed AME is not within one hour's surface transportation distance.

An RCA will only be issued to a candidate who has the training and expertise equivalent to a suitably qualified AME and only after that candidate has demonstrated to the satisfaction of the regulatory authority that aviation safety will not be compromised by the issuing of the RCA. Thus, it can be expected no cost will be imposed in terms of reduction of aviation safety by the provision for issuing an RCA.

Article 571.06 du RAC (Réparations et modifications)

La proposition de modification à apporter à l'article 571.06 du RAC permettra que des réparations ou des modifications soient effectuées sur un aéronef étranger en vertu d'une entente conclue entre le Canada et l'État d'immatriculation de l'aéronef, conformément aux exigences techniques spécifiées dans ladite entente. L'article 571.01 du RAC (*Application*) porte sur les coûts-bénéfices découlant des services exécutés dans le cadre de ces ententes. Étant donné que les exigences techniques relatives à l'exécution des réparations ou des modifications doivent être spécifiées dans l'entente conclue entre le Canada et l'État d'immatriculation de l'aéronef, les normes de sécurité de la maintenance d'aéronefs canadienne seront maintenues. Cette disposition devrait avoir des effets positifs sur l'économie canadienne.

Article 571.11 du RAC (Personnes habilitées à signer une certification après maintenance)

Les modifications de l'article 571.11 du RAC, découlant des révisions des exigences concernant l'octroi des licences et la formation des TEA, permettront d'appliquer ces révisions sans perturber outre mesure les opérations de maintenance actuelles et les titulaires de licence de TEA. Ainsi, les changements apportés à la formation et au processus de délivrance des licences ainsi qu'aux exigences seront réalisés à un coût minimal pour l'industrie. Les procédures en vigueur se sont avérées satisfaisantes en matière de sécurité, et les compagnies tout comme les TEA les maintiendront pendant la transition. Les nouvelles procédures permettront de rationaliser la formation des futurs TEA et l'octroi des licences. La nouvelle formulation des procédures en vertu desquelles les collègues peuvent certifier le travail effectué par l'un d'entre eux établira clairement que la personne signant la certification après maintenance doit avoir soit effectué le travail elle-même soit en avoir supervisé l'exécution. Ces changements devraient avoir des effets positifs sur le plan coûts-bénéfices.

La modification de l'article 571.11 du RAC en ce qui concerne l'octroi d'un PRC corrige une erreur de classement selon laquelle cette disposition était couverte dans une norme plutôt que dans un règlement. Aucun changement n'est prévu relativement aux pratiques actuelles entourant l'octroi d'un pouvoir restreint de certification (PRC). La délivrance d'un PRC a pour but d'apporter une solution lorsqu'aucun titulaire d'une licence de TEA appropriée n'est disponible dans une région géographique prédéterminée (région accessible en une heure par transport terrestre). Un PRC ne sera accordé ni dans le cas d'un demandeur qui refuse de payer le salaire d'un TEA dûment accrédité ni dans le cas d'un OMA qui ne dispose pas de TEA dûment accrédité dans son personnel, mais qui en dispose d'un dans une région accessible en une heure par transport terrestre. La délivrance d'un PRC à un demandeur ayant les qualifications requises réduira les coûts liés à l'obtention d'une certification après maintenance pour un propriétaire ou un exploitant d'aéronefs dans les rares cas où un TEA dûment qualifié ne serait pas disponible dans une région accessible en une heure par transport terrestre.

Un PRC ne sera octroyé qu'à un demandeur possédant une formation et une expertise équivalentes à celles d'un TEA dûment qualifié et qu'une fois que le demandeur aura démontré, à la satisfaction de l'autorité de réglementation, que la sécurité aérienne ne sera pas compromise par la délivrance d'un PRC. Ainsi, on peut supposer que la délivrance d'un PRC ne devrait entraîner aucun coût lié à une réduction de la sécurité aérienne.

The amendment to reposition the authority to issue an RCA will not impose a net change to benefits or costs upon the aviation industry.

Benefit-Cost Summary

In conclusion, benefit-cost implications for CAR 507.20 (*Certificate of Noise Compliance*) through CAR 507.23 (*Validation of a Foreign Certificate of Noise Compliance*), CAR 571.01 (*Application*), CAR 571.02 (*Maintenance and Performance Rules*), CAR 571.04 (*Specialized Maintenance*), CAR 571.06 (*Repairs and Modifications*), and CAR 571.11 (*Persons Who May Sign a Maintenance Release*) are generally positive. The remaining editorial revisions included with these amendments have no significant benefit-cost implications. Throughout the development of the aviation regulations and standards Transport Canada applies risk management concepts. Where there are risk implications the analysis of these amendments has concluded that the imputed risk is acceptable in light of the expected benefits.

Consultation

These amendments to the *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part V) — Airworthiness* were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I on February 12, 2000. Only one comment was received. The substantive issues addressed in that comment appeared to stem from misinformation or misunderstanding with respect to matters covered by the AME licensing and personnel training standards rather than directly addressing the amendments themselves. The commentator's primary concerns appeared to be twofold: the effect of the new training requirement on "on-the-job" training in Approved Maintenance Organizations (AMOs); and the implementation of the date of August 1, 1999 as ending the period during which Transport Canada would grant additional privileges to an AME licence in recognition of exams written under the historical system of licensing. An AMO will not have to apply for training organization approval to provide on-the-job training which would result in experience credits for its own personnel. Such an application would only have to be made if the AMO intended to offer courses to other than its own employees. The cut-off date of August 1, 1999 for recognition of exams written under the old licensing system was chosen to coincide with the publication of the new Standard and with the official implementation of the new AME licensing model. It had been agreed to within the context of the CARAC consultation process. No changes to the amendments of the regulations as covered by this *Regulatory Impact Analysis Statement* were required as a consequence of the comment.

The members of the Aircraft Maintenance and Manufacturing Technical Committee of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) have been consulted with respect to these amendments to the Regulations. The actively participating members of the Aircraft Maintenance and Manufacturing Technical Committee of CARAC include the Aerospace Industries Association of Canada, Air B.C., Air Canada, the Air Transport Association of Canada, the Aircraft Owners and Pilots Association - Canada, the Association québécoise des transporteurs aériens inc.,

La modification visant à repositionner le pouvoir de délivrance d'un PRC n'aura aucune répercussion sur le plan coûts-bénéfices pour l'industrie aéronautique.

Résumé des coûts-bénéfices

En conclusion, les changements apportés aux articles compris entre l'article 507.20 (*Certificat de conformité acoustique*) et 507.23 (*Validation d'un certificat de conformité acoustique étranger*) du RAC, et ceux apportés aux articles 571.01 (*Application*), 571.02 (*Règles d'exécution de la maintenance*), 571.04 (*Maintenance spécialisée*), 571.06 (*Réparations et modifications*) et 571.11 (*Personnes habilitées à signer une certification après maintenance*) du RAC seront généralement positifs sur le plan coûts-bénéfices. Les autres modifications de nature rédactionnelle incluses dans ces modifications n'auront pas de conséquences importantes sur le plan coûts-bénéfices. Tout au long de l'élaboration du règlement et des normes aéronautiques, Transports Canada applique le concept de gestion du risque. Lorsque des modifications impliquent des risques, l'analyse de ces modifications permet de conclure que ces risques sont acceptables lorsque l'on regarde les effets positifs escomptés.

Consultations

Les modifications apportées au *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie V) — Navigabilité* ont été prépubliées dans la *Gazette du Canada* Partie I le 12 février 2000. Un seul commentaire a été reçu, dont les questions de fond semblent découler d'un manque de compréhension des aspects des normes relatives à la délivrance de licences des techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA) et à la formation du personnel plutôt que des modifications comme telles. Les préoccupations principales exprimées portent sur deux aspects : l'incidence qu'aura la nouvelle exigence en matière de formation sur la formation en cours d'emploi au sein d'un organisme de maintenance agréé (OMA); la décision de fixer au 1^{er} août 1999 la date marquant la fin de la période durant laquelle Transports Canada pourrait annoter des privilèges additionnels à une licence de TEA en reconnaissance des examens passés dans le cadre de l'ancien système de délivrance des licences. Un OMA n'a pas à demander l'agrément d'organisme de formation pour pouvoir offrir la formation en cours d'emploi à son propre personnel. Une telle demande n'est nécessaire que dans le cas où l'OMA a l'intention d'offrir des cours de formation à des personnes autres que ses propres employés. La date limite pour la reconnaissance des examens effectués dans le cadre de l'ancien système de délivrance des licences a été fixée au 1^{er} août 1999, ce qui coïncide avec la publication des nouvelles normes et la mise en oeuvre officielle du nouveau modèle de délivrance de licences des TEA. Cette date limite a été acceptée par l'entremise du processus de consultation du CCRAC. Aucun changement n'est nécessaire en ce qui concerne les modifications apportées au règlement faisant l'objet du présent Résumé de l'étude d'impact de la réglementation par suite du commentaire reçu.

Ces modifications du règlement ont fait l'objet de consultations par l'intermédiaire du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Parmi les membres actifs du Comité technique sur la maintenance et la construction des aéronefs du CCRAC, on retrouve : l'Association des industries aérospatiales du Canada, Air B.C., Air Canada, l'Association du transport aérien du Canada, l'Aircraft Owners and Pilots Association - Canada, l'Association québécoise des transporteurs aériens incorporée, Bell Helicopter Textron Canada, Canadair Inc., Bombardier,

Bell Helicopter Textron Canada, Canadair Inc., Bombardier, Canadian Airlines International Limited, the Canadian Business Aircraft Association, Canadian Federation of AME Associations, the Canadian Owners and Pilots Association, Canadian Sports Aviation Council, the Department of Justice, the Department of National Defence, de Havilland Inc., the Experimental Aircraft Association - Canadian Council, Field Aviation Co. Inc., Innotech Aviation, International Association of Machinists and Aerospace Workers, Ontario AME Association, Recreational Aircraft Association, Transportation Safety Board of Canada, and Pratt and Whitney Canada. The Aircraft Maintenance and Manufacturing Committee reviewed these amendments to Part V of the CARs at meetings in April, July, September and November of 1997. The consensus of the Committee was to recommend the adoption of these amendments. Two dissents were received. The concerns expressed in them have since been addressed and the reasons for proceeding discussed with their authors. With the exception of the comment following pre-publication as discussed above, no further dissents have followed.

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* or through suspension or cancellation of a Canadian aviation document.

Contact

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

les Lignes aériennes Canadien International, la Canadian Business Aircraft Association, la Fédération canadienne des associations de techniciens d'entretien d'aéronefs, la Canadian Owners and Pilots Association, le Conseil canadien de l'aviation sportive, le ministère de la Justice, le ministère de la Défense nationale, la compagnie de Havilland Inc., l'Experimental Aircraft Association - Canadian Council, la Field Aviation Company Inc., Innotech Aviation Ltée, l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, l'Ontario AME Association, le Réseau d'aéronefs amateurs canadien, le Bureau de la sécurité des transports du Canada et Pratt & Whitney Canada Inc. Le Comité sur la maintenance et la construction des aéronefs a examiné les modifications de la partie V du RAC lors de réunions tenues en avril, en juillet, en septembre et en novembre 1997. La quasi-totalité des membres (deux avis dissidents ayant été déposés) du comité ont décidé d'adopter ces modifications. Les préoccupations exprimées dans les deux désaccords ont été étudiées et résolues avec leurs auteurs. À l'exception du commentaire reçu à la suite de la prépublication susmentionnée, aucune autre divergence n'a été exprimée.

Respect et exécution

La modification prévoit l'imposition d'amendes en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique* ou la suspension ou l'annulation d'un document d'aviation canadien.

Personne-ressource

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

Registration
SOR/2000-405 14 November, 2000

AERONAUTICS ACT

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

P.C. 2000-1683 14 November, 2000

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

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

AMENDMENTS

1. Subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

“ornithopter” means a heavier-than-air aircraft supported in flight chiefly by the reactions of the air on planes to which a flapping motion is imparted; (*ornithoptère*)

2. (1) Subsection 201.01(1) of the Regulations is replaced by the following:

201.01 (1) Except for an aircraft that is operated pursuant to an authorization issued under subsection 202.14(1), no person shall operate an aircraft in flight unless there is an aircraft identification plate attached to the aircraft in accordance with this Subpart.

(2) Paragraph 201.01(4)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) the name of the manufacturer and, if the manufacturer is an entity, its legal name;

3. Paragraph 201.02(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) the name of the person who performed the modification and, if that person is an entity, its legal name;

4. Paragraph 201.08(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) the name of the manufacturer and, if the manufacturer is an entity, its legal name;

5. Paragraph 201.10(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) the name, address and approval number of the manufacturer and, if the manufacturer is an entity, its legal name;

6. Paragraph 201.11(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) the name of the manufacturer and, if the manufacturer is an entity, its legal name;

Enregistrement
DORS/2000-405 14 novembre 2000

LOI SUR L' AÉRONAUTIQUE

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

C.P. 2000-1683 14 novembre 2000

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

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

MODIFICATIONS

1. Le paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« ornithoptère » Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur des plans animés d'un mouvement de battement. (*ornithopter*)

2. (1) Le paragraphe 201.01(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

201.01 (1) Il est interdit d'utiliser un aéronef en vol sans qu'une plaque d'identification d'aéronef y soit fixée conformément à la présente sous-partie, à moins que l'aéronef ne soit utilisé en vertu de l'autorisation délivrée en vertu du paragraphe 202.14(1).

(2) L'alinéa 201.01(4)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) le nom du constructeur et, s'il s'agit d'un organisme, sa dénomination sociale;

3. L'alinéa 201.02a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) le nom de la personne qui a effectué la modification et, s'il s'agit d'un organisme, sa dénomination sociale;

4. L'alinéa 201.08a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) le nom du constructeur et, s'il s'agit d'un organisme, sa dénomination sociale;

5. L'alinéa 201.10(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) le nom, l'adresse et le numéro d'agrément du constructeur et, s'il s'agit d'un organisme, sa dénomination sociale;

6. L'alinéa 201.11(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) le nom du constructeur et, s'il s'agit d'un organisme, sa dénomination sociale;

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

¹ SOR/96-433

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

¹ DORS/96-433

7. Subsection 202.02(4) of the Regulations is replaced by the following:

(4) A registration mark or a special registration mark that is reserved under subsection (1) may be applied to an aircraft that is registered on a foreign register but shall be kept covered until the mark is issued to that aircraft.

8. (1) Paragraph 202.04(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) the marks are changed under subsection 202.03(3) or (4);

(2) Section 202.04 of the Regulations is amended by adding the word “or” at the end of paragraph (e) and by adding the following after that paragraph:

(f) the Minister authorizes the removal of or change to the marks because they are unseemly or embarrassing.

9. Paragraph 202.13(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) a parachute.

10. Paragraph 202.17(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) a provisional registration if the aircraft is not registered in Canada or in a foreign state and is to be operated for the purpose of importing it into Canada or for the purpose of transporting it from one location in Canada to another location in Canada;

11. The heading before section 202.37 of the Regulations is replaced by the following:

Provisional Registration of an Aircraft

12. Subsection 202.37(1) of the Regulations is replaced by the following:

202.37 (1) If an aircraft is not registered in Canada or in a foreign state, no person shall operate it for the purpose of importing it into Canada or for the purpose of transporting it from one location in Canada to another location in Canada unless the person first obtains a provisional certificate of registration in accordance with the *Aircraft Marking and Registration Standards* in respect of the aircraft.

13. (1) Paragraph 202.38(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) remove the Canadian marks from the aircraft and, if applicable, the aircraft address from the Mode S transponder and from the other avionics equipment of the aircraft at the time of the sale or lease;

(2) Subparagraph 202.38(b)(iv) of the Regulations is replaced by the following:

(iv) the removal of the aircraft address from the Mode S transponder and from the other avionics equipment of the aircraft, if applicable;

14. (1) Paragraph 202.57(1)(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) the lease termination date specified in the most recent lease received by the Minister and submitted in connection with an application for the registration of an aircraft referred to in section 202.16 is extended and the Minister is not informed of that fact in writing within seven days after that lease termination date;

7. Le paragraphe 202.02(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) La marque d'immatriculation ou la marque d'immatriculation spéciale qui est réservée en vertu du paragraphe (1) peut être appliquée sur un aéronef qui figure sur un registre étranger mais celle-ci doit être cachée jusqu'à ce qu'elle soit attribuée à l'aéronef.

8. (1) L'alinéa 202.04d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) les marques sont remplacées en application des paragraphes 202.03(3) ou (4);

(2) L'article 202.04 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa e), de ce qui suit :

f) le ministre autorise l'enlèvement ou la modification des marques parce qu'elles sont inconvenantes ou gênantes.

9. L'alinéa 202.13(1)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) les parachutes.

10. L'alinéa 202.17(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) soit d'une immatriculation provisoire, dans le cas où l'aéronef n'est pas immatriculé au Canada ou dans un État étranger et est destiné à être utilisé en vue de son importation au Canada ou aux fins de son transport d'un endroit au Canada à un autre endroit au Canada;

11. L'intertitre précédant l'article 202.37 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Immatriculation provisoire de l'aéronef

12. Le paragraphe 202.37(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

202.37 (1) Il est interdit d'utiliser, en vue de son importation au Canada ou de son transport d'un endroit au Canada à un autre endroit au Canada, un aéronef non immatriculé au Canada ou à l'étranger, à moins d'avoir obtenu au préalable un certificat d'immatriculation provisoire à l'égard de l'aéronef conformément aux *Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs*.

13. (1) L'alinéa 202.38a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) au moment de la vente ou de la location, enlever les marques canadiennes apposées sur l'aéronef et, le cas échéant, l'adresse de l'aéronef qui se trouve sur le transpondeur mode S et sur les autres équipements avioniques;

(2) Le sous-alinéa 202.38b)(iv) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iv) de l'enlèvement de l'adresse de l'aéronef qui se trouve sur le transpondeur mode S et sur les autres équipements avioniques, le cas échéant;

14. (1) L'alinéa 202.57(1)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) la date d'expiration du contrat de location précisée dans le plus récent contrat que le ministre a reçu et qui a été présenté relativement à une demande d'immatriculation de l'aéronef visée à l'article 202.16 a été reportée, et le ministre n'en a pas été avisé par écrit dans les sept jours suivant la date d'expiration du contrat de location;

(2) The portion of paragraph 202.57(2)(b) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(b) submits to the Minister, within seven days after the day on which the document ceases to be in effect,

(3) Subparagraph 202.57(2)(b)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(ii) a copy of the new document under which the registered owner retains legal custody and control of the aircraft.

15. Section 202.59 of the Regulations is replaced by the following:

202.59 (1) If a basic ultra-light aeroplane that is registered is no longer a basic ultra-light aeroplane, its certificate of registration is cancelled.

(2) If an advanced ultra-light aeroplane that is registered is no longer an advanced ultra-light aeroplane, its certificate of registration is cancelled.

16. Section 202.64 of the Regulations is replaced by the following:

202.64 If the certificate of registration of an aircraft is cancelled, the Minister may remove all the particulars in respect of the aircraft from the *Canadian Civil Aircraft Register* if any part of the legal custody and control of the aircraft is transferred to a person who is not qualified to be the registered owner of a Canadian aircraft under section 202.15 or if subsection 202.58(1) or section 202.59 applies.

17. (1) The definitions “Canadian air operator”² and “lease”² in section 203.01 of the Regulations are replaced by the following:

“Canadian air operator” includes the holder of a flight training unit operator certificate issued under Subpart 6 of Part IV and the holder of a private operator certificate issued under Subpart 4 of Part VI; (*exploitant aérien canadien*)

“lease” means an agreement in respect of the operation of an aircraft that

- (a) specifies a commencement and a termination date,
- (b) gives the lessee legal custody and control, and the right to exclusive possession and use, of the aircraft during its term, and
- (c) may include provisions respecting the operation of the aircraft for hire or reward; (*location*)

(2) Section 203.01 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“operator certificate” includes an air operator certificate, a flight training unit operator certificate and a private operator certificate. (*certificat d’exploitation*)

18. Subsection 203.02(1)² of the Regulations is replaced by the following:

203.02 (1) This Subpart applies to the following persons in respect of the operation of a leased aircraft by the lessee if the aircraft is registered in the name of the lessor:

(2) Le passage de l’alinéa 202.57(2)b) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

b) il présente au ministre, dans les sept jours suivant la date à laquelle le document cesse d’être valide, les documents suivants :

(3) Le sous-alinéa 202.57(2)b)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) une copie du nouveau document en vertu duquel le propriétaire enregistré continue d’avoir la garde et la responsabilité légales de l’aéronef.

15. L’article 202.59 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

202.59 (1) Le certificat d’immatriculation d’un avion ultra-léger de base est annulé s’il n’est plus un avion ultra-léger de base.

(2) Le certificat d’immatriculation d’un avion ultra-léger de type évolué est annulé s’il n’est plus un avion ultra-léger de type évolué.

16. L’article 202.64 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

202.64 Dans le cas de l’annulation du certificat d’immatriculation d’un aéronef, le ministre peut enlever les renseignements relatifs à l’aéronef du *Registre des aéronefs civils canadiens* si le propriétaire enregistré a transféré toute partie de la garde et de la responsabilité légales à une personne qui n’a pas qualité pour être propriétaire enregistré d’un aéronef canadien en vertu de l’article 202.15 ou si le paragraphe 202.58(1) ou l’article 202.59 s’applique.

17. (1) Les définitions de « exploitant aérien canadien »² et « location »², à l’article 203.01 du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« exploitant aérien canadien » Sont assimilés à l’exploitant aérien canadien le titulaire d’un certificat d’exploitation d’unité de formation au pilotage délivré en vertu de la sous-partie 6 de la partie IV et le titulaire d’un certificat d’exploitation privée délivré en vertu de la sous-partie 4 de la partie VI. (*Canadian air operator*)

« location » S’entend d’un accord visant l’utilisation d’un aéronef qui, à la fois :

- a) en précise les dates de début et de fin;
- b) accorde au locataire la garde et la responsabilité légales de l’aéronef ainsi que le droit de possession et d’utilisation exclusives de celui-ci pendant la période visée par l’accord;
- c) peut comporter des dispositions concernant l’utilisation de l’aéronef contre rémunération. (*lease*)

(2) L’article 203.01 du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« certificat d’exploitation » Sont assimilés au certificat d’exploitation le certificat d’exploitation aérienne, le certificat d’exploitation d’unité de formation au pilotage et le certificat d’exploitation privée. (*operator certificate*)

18. Le paragraphe 203.02(1)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

203.02 (1) La présente sous-partie s’applique aux personnes suivantes relativement à l’utilisation d’un aéronef loué par le locataire lorsque l’aéronef est immatriculé au nom du locataire :

² SOR/97-120

² DORS/97-120

- (a) a Canadian air operator that leases a Canadian aircraft from another Canadian air operator;
- (b) a foreign air operator that leases a Canadian aircraft from a Canadian air operator that is operating under Part IV, VI or VII;
- (c) a Canadian air operator that is operating under Part IV, VI or VII and that leases an aircraft registered in a foreign state; and
- (d) a foreign air operator that leases a Canadian aircraft from a Canadian aircraft manufacturer.

19. (1) Paragraphs 203.03(1)(a) to (c)² of the Regulations are replaced by the following:

- (a) the lessor and the lessee each hold a Canadian operator certificate issued in respect of the aircraft type to be operated;
- (b) the lessee is qualified to be the registered owner of a Canadian aircraft;
- (c) the maintenance control system referred to in section 406.35, 604.48 or 706.02 and the maintenance schedule approved by the Minister under subsection 605.86(2) are, during the term of the lease, equivalent for the lessor and the lessee;

(2) Subparagraph 203.03(1)(e)(iii)² of the Regulations is replaced by the following:

- (iii) the Canadian operator certificate number and the approved maintenance organization certificate numbers of the lessor and the lessee,

(3) Paragraph 203.03(3)(d)² of the Regulations is replaced by the following:

- (d) the date on which the operator certificate is suspended or cancelled, and

(4) Section 203.03 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (4):

- (5) If a leasing advisory is provided to the Minister under subsection (1), no person shall operate a leased aircraft unless a copy of the advisory is carried on board.

COMING INTO FORCE

20. These Regulations come into force on December 1, 2000.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

General

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and II)* include: expansion of the provisions for leasing aircraft to allow leasing arrangements for aircraft operated under a Private Operator Certificate; changes to conditions affecting delivery, import or export of aircraft; the addition of a definition of "ornithopter"; and miscellaneous modifications encompassing, clarifications, editorial corrections, and provisions overlooked during the initial preparation of the *Canadian Aviation Regulations*.

- a) l'exploitant aérien canadien qui loue un aéronef canadien d'un autre exploitant aérien canadien;
- b) l'exploitant aérien étranger qui loue un aéronef canadien d'un exploitant aérien canadien assujéti aux parties IV, VI ou VII;
- c) l'exploitant aérien canadien assujéti aux parties IV, VI ou VII qui loue un aéronef immatriculé dans un État étranger;
- d) l'exploitant aérien étranger qui loue un aéronef canadien d'un constructeur d'aéronefs canadien.

19. (1) Les alinéas 203.03(1)(a) à c)² du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- a) le locateur et le locataire sont tous les deux titulaires d'un certificat d'exploitation canadien délivré à l'égard du type d'aéronef devant être utilisé;
- b) le locataire a qualité pour être le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien;
- c) le système de contrôle de la maintenance visé aux articles 406.35, 604.48 ou 706.02 et l'échéancier de maintenance approuvé par le ministre en application du paragraphe 605.86(2) sont, pendant la période de location, équivalents pour le locateur et le locataire;

(2) Le sous-alinéa 203.03(1)(e)(iii)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (iii) le numéro du certificat d'exploitation canadien et les numéros du certificat de l'organisme de maintenance agréé du locateur et du locataire,

(3) L'alinéa 203.03(3)(d)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- d) la date de suspension ou d'annulation du certificat d'exploitation;

(4) L'article 203.03 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (4), de ce qui suit :

- (5) Lorsqu'un avis de location est fourni au ministre en application du paragraphe (1), il est interdit à toute personne d'utiliser un aéronef loué à moins qu'une copie de l'avis ne soit transportée à bord.

ENTRÉE EN VIGUEUR

20. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} décembre 2000.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Généralités

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et II)* porte sur les éléments suivants : élargissement des dispositions relatives à la location d'aéronefs de façon à permettre les accords de location d'aéronefs exploités en vertu d'un certificat d'exploitation privée; modifications aux conditions régissant la livraison, l'importation ou l'exportation d'aéronefs; l'ajout d'une définition du mot « ornithoptère »; enfin, diverses modifications portant sur des éclaircissements, des corrections de forme ainsi que des dispositions oubliées au moment de la préparation originale du *Règlement de l'aviation canadien*.

Specific

Changes to the Provisions for Leasing Aircraft

A series of changes to Part II, Subpart 203 (*Operation of a Leased Aircraft by a Non-registered Owner*) and associated Standard 223 will allow leasing of a Canadian aircraft between a commercial air operator and a private operator or between two private operators without the need to change the aircraft registration if all other provisions of Subpart 203 are met. A series of terminology changes to CAR 203.01 (*Interpretation*), CAR 203.02 (*Application*), CAR 203.03 (*Leasing Operations — General*) and Standard 223 (*Standards Respecting the Operation of a Leased Aircraft by a Non-registered Owner*) will implement this amendment. At present, Subpart 203 limits aircraft leasing arrangements to Canadian aircraft operated under Part IV (*Personnel Licensing and Training*) or Part VII (*Commercial Air Services*) of the CARs which may be leased between Canadian air operators or between a Canadian air operator and a foreign air operator. The changes will allow Canadian turbine powered aeroplanes operated under CAR Subpart 604 (*Private Operator Passenger Transportation*) to be leased under Subpart 203 and will allow Canadian holders of Private Operator Certificates to enter aircraft leasing arrangements under Subpart 203.

As well, a change to CAR 203.03 (*Leasing Operations — General*) adds a requirement that a copy of a leasing advisory be carried on board the leased aircraft when a leasing advisory has been provided to the Minister under subsection (1) of this Regulation. There is no existing requirement for such a document to be carried on board the leased aircraft and, thus, no ready means for a departmental official to verify, during operations, that the lease exists and that the aircraft operation is being performed in accordance with the conditions of the lease.

Conditions Affecting Delivery, Import or Export of Aircraft

Several amendments will remove unnecessary impediments to the manufacture and delivery of aircraft by Canadian manufacturers or clarify conditions pertaining to the import or export of aircraft.

An amendment to CAR 201.01 (*Aircraft Identification Plates*) will permit aircraft operated under CAR 202.14 (*Aircraft Manufacturers*) to be flown without aircraft identification plates. Aircraft may be operated under CAR 202.14 if they are manufactured in Canada and being operated by the manufacturer for a production test flight, a customer acceptance flight or a flight undertaken to complete the manufacturing process or to export the aircraft. A fireproof identification plate identifies the aircraft as a whole and has certain required information relative to the aircraft manufacture permanently engraved, etched or stamped on the plate. This amendment will relieve the manufacturer of the aircraft of the need to attach such a plate prior to the permanent entry of the aircraft on an aircraft register with its transfer to the new owner.

Détails

Modifications aux dispositions relatives à la location d'aéronefs

Grâce à l'ensemble des modifications apportées à la sous-partie 203 de la partie II (*Utilisation d'aéronefs loués par des personnes qui ne sont pas les propriétaires enregistrés*) et à la norme 223 qui l'accompagne, il va être permis de louer un aéronef canadien entre un exploitant commercial et un exploitant privé ou entre deux exploitants privés sans qu'il soit nécessaire de modifier l'immatriculation de l'aéronef si toutes les autres conditions de la sous-partie 203 sont par ailleurs respectées. Une série de modifications terminologiques aux articles 203.01 (*Définitions*), 203.02 (*Application*) et 203.03 du RAC (*Utilisation d'aéronefs loués — Généralités*) ainsi qu'à la norme 223 (*Normes relatives à l'utilisation d'aéronefs loués par des personnes qui ne sont pas des propriétaires enregistrés*) vont permettre de mettre en oeuvre la modification. À l'heure actuelle, la sous-partie 203 limite les accords de location d'aéronefs aux seuls appareils canadiens exploités en vertu de la partie IV (*Délivrance des licences et formation du personnel*) ou de la partie VII du RAC (*Services aériens commerciaux*) qui peuvent être loués entre des exploitants aériens canadiens ou entre un exploitant aérien canadien et un exploitant aérien étranger. Grâce aux modifications, il sera possible de louer en vertu de la sous-partie 203 tout avion canadien à turbine exploité en vertu de la sous-partie 604 (*Transport de passagers par un exploitant privé*), et il sera également possible à des titulaires de certificats d'exploitant privé de passer des accords de location en vertu de la sous-partie 203.

De la même façon, la modification de l'article 203.03 du RAC (*Utilisation d'aéronefs loués — Généralités*) ajoute une exigence en vertu de laquelle une copie de l'avis de location doit se trouver à bord de l'aéronef loué lorsqu'un avis de location a été fourni au ministre en vertu du paragraphe (1) de cet article. Aucune disposition n'exige la présence d'un tel document à bord d'un aéronef loué, ce qui veut donc dire qu'un représentant du ministre ne dispose d'aucun moyen facile lui permettant de vérifier, en exploitation, s'il y a bel et bien accord de location et si l'aéronef est exploité conformément aux conditions dudit accord de location.

Conditions relatives à la livraison, à l'importation ou à l'exportation d'aéronefs

Plusieurs modifications vont supprimer des complications inutiles à la construction et à la livraison d'aéronefs par des constructeurs canadiens ou vont éclaircir les conditions entourant l'importation ou l'exportation d'aéronefs.

Une modification de l'article 201.01 du RAC (*Plaques d'identification d'aéronef*) va permettre l'utilisation sans plaques d'identification d'un aéronef exploité en vertu de l'article 202.14 du RAC (*Constructeurs d'aéronefs*). Des aéronefs peuvent être exploités en vertu de l'article 202.14 du RAC s'ils sont construits au Canada et qu'ils sont utilisés par leur constructeur dans le cadre d'un vol d'essai d'un modèle de production, d'un vol de réception effectué par le client, ou d'un vol effectué aux fins de l'achèvement de leur construction ou de leur exportation. Une plaque d'identification à l'épreuve du feu identifie un aéronef dans son ensemble et renferme certains renseignements portant sur la construction de l'aéronef qui doivent être gravés ou estampés de façon permanente sur cette plaque. La modification permettra de soustraire le constructeur de l'aéronef à l'obligation de fixer une telle plaque avant l'inscription permanente de l'appareil dans un registre d'immatriculation au moment du transfert à son nouveau propriétaire.

At present, although there is a provision for Canadian nationality and registration marks to be reserved for an aircraft, those marks may not be displayed on the aircraft before they are officially issued. This prevents manufacturers who have reserved marks from painting those marks on the aircraft while the rest of the aircraft painting is being done. This limitation introduces an added complication and an unnecessary delay into the aircraft completion process. The amendment to CAR 202.02 (*Application for Issuance or Reservation of a Registration Mark*) will allow reserved Canadian marks to be painted on a new aircraft as production is being completed. If the aircraft is registered on a foreign register, the Canadian marks must be covered until the aircraft is removed from the foreign register, placed on the Canadian register and the Canadian marks have been issued to the aircraft. Also, the amendment will permit marks to be painted on an import aircraft and then covered (i.e. not displayed) so that the aircraft is not flying with Canadian marks openly displayed while it is still on a foreign register (e.g. while completing customer acceptance flights outside Canada).

CAR 202.17 (*Types of Registration*) and CAR 202.37 (*Importing an Aircraft*), among other items, deal with the requirements for a provisional registration for an aircraft being imported into Canada. The intent of these requirements is that, if an aircraft is not registered in Canada or in a foreign state, the aircraft requires a provisional Canadian registration to be imported into Canada or to be transported from one location in Canada to another location in Canada. The current wording, of CAR 202.17 implies that, even if the necessary process has been completed to place an import aircraft on the Canadian Civil Aircraft Register, that aircraft would still require a provisional registration for its entry into Canada. The amendment will clarify CAR 202.17 to correspond with CAR 202.37 in stating that a provisional registration is only required for importing an aircraft when that aircraft is not registered in Canada or in a foreign state. On the other hand, the current wording, of CAR 202.37 omits the requirement for a provisional registration if an import aircraft is being transported from one location in Canada to another location in Canada. The amendment to CAR 202.37 will add that requirement, which corresponds to the same condition in CAR 202.17. As well, a change to the heading introducing section 202.37 from *Importing an Aircraft* to *Provisional Registration of an Aircraft* will more accurately reflect the subject matter of this section.

Electronic aircraft identification (“addresses”) are broadcast by some types of sophisticated airborne locational equipment, such as Mode S transponders, Traffic Alert and Collision Avoidance Systems (TCAS) and Emergency Locator Transmitters (ELTs). CAR 202.38 (*Exporting an Aircraft*) requires that such an address be removed from a Mode S transponder at the time of sale or lease before the aircraft carrying the transponder is exported. The amendment to this Regulation will extend this requirement to include the removal of such an electronic address from other avionics equipment which broadcast it.

Actuellement, bien qu’il existe une disposition permettant de réserver les marques de nationalité et d’immatriculation canadiennes d’un aéronef, ces marques ne peuvent être apposées sur l’aéronef tant qu’elles ne sont pas officiellement délivrées. Les constructeurs ne peuvent donc peindre les marques ainsi réservées pendant qu’ils peignent le reste de l’aéronef. Cette restriction complique et retarde inutilement le processus de finition de l’aéronef. La modification de l’article 202.02 du RAC (*Demande d’attribution ou de réservation d’une marque d’immatriculation*) va permettre de peindre les marques canadiennes réservées sur un nouvel aéronef d’ici à la fin même de sa construction. Si l’appareil est immatriculé dans un registre étranger, les marques canadiennes devront être recouvertes jusqu’à ce que l’appareil soit enlevé du registre étranger et inscrit au registre canadien et que les marques canadiennes aient été délivrées à l’appareil. De plus, toujours en vertu de la modification, il sera possible de peindre des marques sur un aéronef importé puis de les recouvrir (afin qu’elles ne soient pas visibles) de façon que l’aéronef ne vole pas avec des marques canadiennes bien en vue pendant qu’il est encore inscrit dans un registre étranger (par exemple, pendant que le client effectue les derniers vols de réception à l’étranger).

Les articles 202.17 (*Types d’immatriculation*) et 202.37 du RAC (*Importation d’un aéronef*) comportent, entre autres exigences, l’obligation de donner une immatriculation provisoire à un aéronef devant être importé au Canada. Le but recherché par cette exigence est le suivant : si un aéronef n’est immatriculé ni au Canada ni à l’étranger, il lui faut une immatriculation canadienne provisoire pour pouvoir être importé au Canada ou acheminé d’un endroit à un autre au Canada. Le libellé actuel de l’article 202.17 du RAC laisse entendre que, même si tout le processus nécessaire a été suivi en vue d’inscrire un aéronef importé au Registre des aéronefs civils canadiens, cet appareil doit recevoir une immatriculation provisoire avant son entrée au Canada. La modification va clarifier le but recherché par l’article 202.17 du RAC de façon qu’il corresponde à celui de l’article 202.37 du RAC, et ce, en précisant qu’une immatriculation provisoire n’est nécessaire à l’importation d’un aéronef que si ce dernier n’est immatriculé ni au Canada ni à l’étranger. D’un autre côté, le libellé actuel de l’article 202.37 du RAC ne comporte aucune obligation quant à l’immatriculation provisoire d’un aéronef importé acheminé d’un endroit au Canada à un autre endroit au Canada. La modification de l’article 202.37 du RAC va ajouter une telle exigence, laquelle correspond à la condition identique figurant à l’article 202.17 du RAC. Également, une modification du titre de l’article 202.37, lequel passera de *Importation d’un aéronef* à *Immatriculation provisoire d’un aéronef*, permettra de mieux refléter le sujet dont il est question dans cet article.

Certains dispositifs embarqués de haute technologie qui permettent la localisation en vol, par exemple les transpondeurs en mode S, les systèmes d’avertissement de trafic et d’évitement d’abordage (TCAS) et les radiobalises de repérage d’urgence (ELT), émettent un code d’identification (ou « adresse ») électronique des aéronefs. L’article 202.38 du RAC (*Exportation d’un aéronef*) exige qu’une telle adresse soit supprimée d’un transpondeur en mode S au moment de la vente ou de la location de l’aéronef avant l’exportation dudit aéronef sur lequel est monté le transpondeur. En vertu de la modification, cette exigence va être étendue de façon à couvrir la suppression des adresses électroniques émises par d’autres dispositifs d’avionique.

Definition of “Ornithopter”

The definition of “ornithopter” as meaning “a heavier-than-air aircraft supported in flight chiefly by the reactions of the air on planes to which a flapping motion is imparted” is being added to CAR 101.01 (*Interpretation*). There is, currently, no definition for ornithopter in the *Canadian Aviation Regulations* although these aircraft are required to be registered. The new definition is that provided in International Civil Aviation Organization (ICAO) Annex 7.

Miscellaneous Modifications

Amendments to CAR 201.01 (*Aircraft Identification Plates*), CAR 201.02 (*Modifications*), CAR 201.08 (*Information Relating to Aircraft Engines and Propellers*), CAR 201.10 (*Appliance Identification*) and CAR 201.11 (*Balloon Basket and Burner Assembly Identification*) will replace the term “corporation” with “entity” to correspond with terminology used in the *Canada Transportation Act*.

Two amendments are being made to CAR 202.04 (*Removal or Change of Marks after Issuance of Continuing Registration*) both of which changes will correct inadvertent omissions from the CARs. In one, the introduction of a cross reference to CAR 202.03 (*Aircraft Marks*) will allow the owner of a vintage aircraft to change the nationality marks on the aircraft from C-F to CF or from CF to C-F upon prior notification of the Minister. The second change to CAR 202.04 will enable the Minister to authorize the removal of registration marks which are unseemly or embarrassing.

An amendment to CAR 202.13 (*Registration of Aircraft — General*) will remove the exclusion of model aircraft from the types of aircraft that are required to be registered and add an exclusion for parachutes. CAR 102.01 (*Application*) states that the Regulations do not apply to model aircraft unless otherwise stated. Therefore, a specific exclusion of model aircraft from registration requirements is unnecessary. On the other hand, it has recently been determined that parachutes are included in the definition of aircraft in the *Aeronautics Act*. Parachutes have never been required to be registered in Canada and the change will continue to exempt them from this requirement.

Changes to CAR 202.57 (*Conditions Where Certificate of Registration is Cancelled*) will eliminate ambiguities and ensure consistency with other requirements in Part II. In referring to the extension of a lease termination date, CAR 202.57 currently requires the Minister to be informed within seven days after “the original lease termination date”. This wording has created some confusion where there have been a series of leases for a given aircraft. The new wording, “the lease termination date specified in the most recent lease received by the Minister...”, is intended to clarify which lease of a series is meant. Also, in this Regulation, there is a requirement for the Minister to receive a “true copy” of the new document which gives the registered owner legal custody and control of the aircraft. This expression has led to questions as to whether a copy of the document transmitted by facsimile is acceptable. CAR 202.57 is being amended to remove the word “true” and eliminate this question. At present, the registered owner of an aircraft has 60 days to notify the Minister if the

Définition d’un « ornithoptère »

La définition du mot « ornithoptère », à savoir un aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l’air sur des plans animés d’un mouvement de battement, est ajoutée à l’article 101.01 du RAC (*Définitions*). Il n’existe actuellement aucune définition d’un ornithoptère dans le *Règlement de l’aviation canadien*, même si de tels aéronefs doivent pourtant être immatriculés. La nouvelle définition reprend celle figurant à l’annexe 7 de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI).

Modifications touchant diverses dispositions

Les modifications des articles 201.01 (*Plaques d’identification d’aéronefs*), 201.02 (*Modifications*), 201.08 (*Renseignements requis à l’égard des moteurs et hélices d’aéronefs*), 201.10 (*Identification des appareillages*) et 201.11 du RAC (*Identification des nacelles et brûleurs de ballon*) vont permettre de remplacer l’expression « personne morale » par « entité » de façon à correspondre à la terminologie utilisée dans la *Loi sur les transports au Canada*.

Les deux modifications de l’article 202.04 du RAC (*Enlèvement ou modification des marques d’aéronefs après une immatriculation permanente*) auront pour effet de corriger des oublis fortuits dans le RAC. L’ajout d’un renvoi à l’article 202.03 du RAC (*Marques d’aéronef*) va permettre au propriétaire d’un aéronef d’époque de modifier les marques de nationalité apposées sur l’aéronef afin de les faire passer de C-F à CF ou de CF à C-F après avis préalable donné au ministre. Quant à la deuxième modification de ce même article 202.04 du RAC, elle permettra au ministre d’autoriser la suppression de marques d’immatriculation qui sont gênantes ou inconvenantes.

En vertu de la modification de l’article 202.13 du RAC (*Immatriculation des aéronefs — Généralités*), il y aura suppression de l’exclusion des modèles réduits parmi les types d’aéronefs devant être immatriculés, et il y aura ajout de l’exclusion des parachutes. L’article 102.01 du RAC (*Application*) précise que la réglementation ne s’applique pas aux modèles réduits, sauf en cas d’indication contraire. Par conséquent, il est inutile d’exclure spécifiquement les modèles réduits de l’obligation d’être immatriculés. D’un autre côté, il a été établi récemment que les parachutes faisaient partie de la définition du mot « aéronef » dans la *Loi sur l’aéronautique*. L’immatriculation des parachutes n’a jamais été obligatoire au Canada, et la modification permettra de continuer à les soustraire de cette obligation.

Les modifications de l’article 202.57 du RAC (*Circonstances d’annulation du certificat d’immatriculation*) permettront de lever les ambiguïtés et de garantir l’uniformité avec les autres exigences de la partie II. Dans son contenu relatif à la prolongation de la date d’expiration d’un contrat de location, l’article 202.57 du RAC exige actuellement que le ministre soit informé dans les sept jours suivant « la date d’expiration initiale du contrat de location ». Ce libellé a créé une certaine confusion dans le cas d’un aéronef ayant fait l’objet de plusieurs contrats de locations successifs. Le nouveau libellé, à savoir « la date d’expiration du contrat de location précisée dans le dernier contrat qui a été présenté au ministre... » devrait permettre de savoir de quel contrat il s’agit dans le cas où il y en aurait eu plusieurs. De plus, dans cette disposition, il est exigé que le ministre reçoive une « copie conforme » du nouveau document qui donne au propriétaire enregistré la garde et la responsabilité légales de l’aéronef. Cette expression a amené certaines personnes à s’interroger sur la

document by which the owner has legal custody and control ceases to be in effect. Another amendment to CAR 202.57 will reduce this period to 7 days to bring this requirement into conformity with the notification requirements in other provisions throughout Part II.

CAR 202.59 (*Ultra-light Aeroplanes*) speaks to the cancellation of the registration of an ultra-light aeroplane when such an aeroplane no longer meets the definition of “ultra-light aeroplane”. The definition of ultra-light aeroplane is being replaced elsewhere in the CARs by definitions of “basic ultra-light aeroplane” and “advanced ultra-light aeroplane”. The amendment to CAR 202.59 will take the change in definition into account.

When any part of the legal custody and control of an aircraft is transferred to someone who is not qualified to be the registered owner of a Canadian aircraft, there is currently no allowance in CAR 202.64 (*Removal of Aircraft Particulars from the Canadian Civil Aircraft Register*) for the removal of that aircraft from the register. The amendment to CAR 202.64 will introduce such a provision.

Alternatives

Since no alternatives to these regulatory actions will achieve the intended revisions to the *Canadian Aviation Regulations*, no alternatives have been considered.

Benefits and Costs

The majority of the amendments to the *Canadian Aviation Regulations* which have been discussed above will have no significant impact upon the economic or safety status of the Canadian civil aviation industry. Ornithopters are an extremely rare type of aircraft. Their potential registration will have neither safety nor cost impact in Canada. The exclusion of parachutes from the requirement that aircraft must be registered will maintain their current status. Generally, the provisions to clarify the current Regulations, remove ambiguities and improve consistency with the *Aeronautics Act* and with other provisions in the CARs will improve efficiency in the interpretation and application of the Regulations, thus, reducing the costs of monitoring compliance, for both the industry and the regulator, without impairing the current high standard of safety.

Changes to the Provisions for Leasing Aircraft

A series of changes to Part II, Subpart 203 (*Operation of a Leased Aircraft by a Non-registered Owner*) and associated Standard 223 will allow leasing of a Canadian aircraft between a Canadian air operator and a Canadian private operator; also between two Canadian private operators without the registration being canceled, if all other provisions of Subpart 203 are met. The extension of maintenance requirements for aircraft operated under CAR 604 (*Private Operator Passenger Transportation*), which was introduced with the new *Canadian Aviation Regulations* in October 1996, ensures that privately operated turbine powered aeroplanes are maintained and operated under controls similar to those in effect for commercially operated turbine powered aeroplanes. With this oversight assurance having been in place for the

validité d'un tel document transmis par télécopieur. L'article 202.57 du RAC sera modifié par la suppression du mot « conforme », ce qui règle ainsi la question. À l'heure actuelle, le propriétaire enregistré d'un aéronef dispose de 60 jours pour faire savoir au ministre que le document qui lui confère la garde et la responsabilité légales de l'aéronef cesse d'être valide. Une autre modification de l'article 202.57 du RAC va réduire cette période à 7 jours, ce qui assurera l'uniformité avec le laps de temps accordé aux autres avis exigés ailleurs dans la partie II.

À l'article 202.59 du RAC (*Avions ultra-légers*), il est question d'annulation de l'immatriculation d'un avion ultra-léger dès qu'un tel appareil ne correspond plus à la définition d'un « avion ultra-léger ». Cette définition est remplacée par ailleurs dans le RAC par les définitions des expressions « avion ultra-léger de base » et « avion ultra-léger de type évolué ». La modification de l'article 202.59 du RAC va tenir compte de cette modification apportée aux définitions.

Si une partie de la garde et de la responsabilité légales d'un aéronef est transférée à une personne qui n'est pas apte à être propriétaire enregistré d'un aéronef canadien, rien dans le libellé actuel de l'article 202.64 du RAC (*Enlèvement des renseignements relatifs à l'aéronef du registre des aéronefs civils canadiens*) ne permet d'enlever cet aéronef du registre. La modification de l'article 202.64 va corriger cette lacune.

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.

Avantages et coûts

La majorité des modifications apportées au *Règlement de l'aviation canadien* qui ont été décrites ci-dessus n'auront que peu d'impact sur l'économie ou le niveau de sécurité du milieu de l'aviation civile canadienne. Les ornithoptères étant extrêmement rares, leur éventuelle immatriculation n'aura aucune incidence aux plans des coûts ou de la sécurité au Canada. L'exclusion des parachutes de l'exigence d'être immatriculés ne fera qu'entériner la situation actuelle. En général, les dispositions clarifiant la réglementation actuelle, levant des ambiguïtés et améliorant l'uniformité avec la *Loi sur l'aéronautique* et avec d'autres dispositions du RAC vont permettre de mieux interpréter et de mieux appliquer la réglementation, ce qui va se traduire par une réduction des coûts de surveillance du respect des textes, tant pour l'industrie que pour les instances de réglementation, sans que cela nuise d'aucune façon aux normes de sécurité actuellement très élevées.

Modifications aux dispositions relatives à la location d'aéronefs

Les diverses modifications apportées à la sous-partie 203 de la partie II (*Utilisation d'aéronefs loués par des personnes qui ne sont pas les propriétaires enregistrés*) et à la norme 223 qui l'accompagne vont permettre la location d'un aéronef canadien entre un exploitant commercial canadien et un exploitant privé canadien, ou encore entre deux exploitants privés canadiens sans qu'il soit nécessaire d'annuler l'immatriculation de l'aéronef si toutes les autres conditions de la sous-partie 203 sont par ailleurs respectées. L'extension des exigences de maintenance aux aéronefs exploités en vertu de la sous-partie 604 du RAC (*Transport de passagers par un exploitant privé*), laquelle remonte à l'entrée en vigueur du nouveau *Règlement de l'aviation canadien* en octobre 1996, permet de s'assurer que les avions à turbine

last four years, the need to prevent such privately operated turbine powered aeroplanes from moving freely into and out of commercial operations and between private operators to ensure a consistent high level of maintenance and operational standards for commercially operated turbine powered aeroplanes has disappeared.

Because of the high standard set for maintenance requirements of aeroplanes operated under CAR 604, no negative safety impact is anticipated as a consequence of this extension of the pool of Canadian aircraft available for lease under CAR 203. The increase in the supply of aircraft available for lease will lead to more efficient use of the fleet of Canadian aircraft. The more efficient use of these resources will reduce costs of satisfying the demand for the transportation services provided by such aircraft, benefiting the Canadian industry and the economy.

Conditions Affecting Delivery, Import or Export of Aircraft

Those amendments which affect the manufacturing, import or export of aircraft will remove minor impediments to the sale and purchase of aircraft but have little significant impact upon costs of individual transactions or upon aviation safety. The amendment to CAR 202.02 (*Application for Issuance or Reservation of a Registration Mark*) which will allow a reserved aircraft mark to be painted on the aircraft, by the manufacturer, at the same time as the rest of the exterior painting is being done will reduce completion costs. After clarification of the requirements for a provisional registration for an aircraft being imported into Canada is dealt with in the revision to CAR 202.17 (*Types of Registration*), when the necessary process has been completed to place an import aircraft on the Canadian register, such an aircraft will not need a provisional registration to enter Canada and, thus, the first flight into Canada may be a revenue flight. These amendments constitute minor cost reductions in the delivery costs of Canadian manufacturers and operators and have no safety related implications.

Summary of Benefit-Cost Analysis

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

In general, the amendments to the *Canadian Aviation Regulations* discussed above will have negligible safety impact upon the Canadian civil aviation industry. The extension of the provisions for leasing aircraft, without requiring a change in aircraft registration, to turbine powered aeroplanes operated under CAR 604 (*Private Operator Passenger Transportation*) will reduce costs for air transportation services. The operational and maintenance requirements in place under CAR 604 will ensure no diminution of safety because of this change. Those amendments affecting the delivery, import or export of aircraft are expected to generate

utilisés par des exploitants privés sont entretenus et exploités dans des conditions similaires à celles qui s'appliquent aux avions à turbine d'exploitants commerciaux. Ces exigences étant en vigueur depuis quatre ans maintenant, le besoin d'empêcher que des avions à turbine utilisés par des exploitants privés puissent passer librement à une exploitation commerciale ou en sortir, ou encore passer d'un exploitant privé à un autre, et ce, dans le but de s'assurer d'obéir en tout temps aux normes élevées de maintenance et d'exploitation des avions à turbine exploités commercialement, n'a plus de raison d'être.

Compte tenu des normes élevées de maintenance qui s'appliquent aux aéronefs exploités en vertu de la sous-partie 604 du RAC, on ne s'attend à aucune incidence au plan de la sécurité qui pourrait découler de l'élargissement du bassin des aéronefs canadiens disponibles à la location en vertu de la sous-partie 203 du RAC. Cette augmentation du nombre des aéronefs disponibles sur le marché de la location permettra d'en arriver à une meilleure gestion de la flotte des aéronefs canadiens. Et une utilisation plus efficace des ressources entraînera une réduction des coûts pour satisfaire à la demande de services de transport offerts par de tels appareils, ce qui sera bénéfique tant pour l'industrie que pour l'économie du pays.

Conditions relatives à la livraison, à l'importation ou à l'exportation d'un aéronef

Les modifications qui visent la construction, l'importation ou l'exportation d'un aéronef vont supprimer de petites complications qui entravent la vente ou l'achat d'aéronefs mais qui n'ont que peu d'incidence sur les coûts des transactions individuelles ou sur la sécurité de l'aviation. La modification de l'article 202.02 du RAC (*Demande d'attribution ou de réservation d'une marque d'immatriculation*) qui permettra au constructeur de peindre sur l'aéronef les marques réservées en même temps que le reste de l'extérieur de l'appareil se traduira par une réduction des coûts de finition. Une fois bien établi que les exigences imposant une immatriculation provisoire à un aéronef importé au Canada sont bien traitées dans la révision de l'article 202.17 du RAC (*Types d'immatriculation*), et une fois le processus nécessaire d'inscription de l'aéronef au registre canadien suivi correctement, il ne sera plus nécessaire d'obtenir une immatriculation provisoire de l'aéronef avant son entrée au Canada, ce qui veut dire que son premier vol au Canada pourra être un vol effectué contre rémunération. Ces modifications se traduisent par une légère baisse des coûts de livraison des constructeurs et des exploitants canadiens et n'ont aucune incidence sur le plan de la sécurité.

Résumé de l'analyse des avantages et des 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 a permis de conclure que les risques imputés étaient acceptables en regard des avantages escomptés.

En général, les modifications apportées au *Règlement de l'aviation canadien* dont il a été question plus haut auront une incidence négligeable au plan de la sécurité de l'industrie de l'aviation civile canadienne. L'élargissement des dispositions entourant la location d'aéronefs sans qu'il soit nécessaire de modifier l'immatriculation des aéronefs en question ainsi que celle des dispositions visant les avions à turbine exploités en vertu de la sous-partie 604 du RAC (*Transport de passagers par un exploitant privé*), permettront de réduire les coûts des services de transport aérien. Les exigences en matière d'exploitation et de

minor cost reductions in the purchase or sale of aircraft with no safety impact. Any improvement of efficiency in the interpretation and application of the Regulations will reduce costs and such efficiency improvements may generate improved compliance and, thereby, marginally increase safety.

Consultation

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations Part I (General Provisions) and Part II (Aircraft Identification and Registration and Operation of a Leased Aircraft by a Non-registered Owner)* were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I on February 12, 2000. No comments were received.

The members of the Identification, Registration and Leasing of Aircraft (IRLA) Technical Committee of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) have been consulted with respect to these amendments. Active members of this Technical Committee include Air Canada, Air Canada Connectors, Air Transport Association of Canada, Association québécoise des transporteurs aériens inc., Bell Helicopter Textron, Canadian Airlines International Limited, Canadian Business Aircraft Association, Canadian Owners and Pilots Association, C.T. AeroProjects Inc., Canadian Union of Public Employees, de Havilland Inc., Department of National Defence, Experimental Aircraft Association - Canadian Council, International Aircraft Owners and Pilots Association, and Nav Canada. The Technical Committee reviewed these amendments during a meeting in November 1998 and recommended that they be adopted.

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* or through suspension or cancellation of a Canadian aviation document.

Contact

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

maintenance qui figurent à la sous-partie 604 du RAC permettront de garantir que la modification n'entraînera aucune baisse du niveau de sécurité. On s'attend à ce que les modifications visant la livraison, l'importation ou l'exportation d'aéronefs se traduisent par une légère diminution des coûts d'achat ou de vente des aéronefs sans que cela ait la moindre incidence au plan de la sécurité. Toute mesure permettant de mieux interpréter et appliquer la réglementation existante va se traduire par une réduction des coûts, et cette meilleure efficacité peut favoriser le respect de la sécurité et ainsi entraîner par ricochet une petite augmentation du niveau de sécurité.

Consultations

Ce *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie I — Dispositions générales et Partie II — Identification et immatriculation des aéronefs et utilisation d'aéronefs loués par des personnes qui ne sont pas propriétaires enregistrés)* a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 12 février 2000. Aucun commentaire n'a été reçu.

Les modifications proposées ont fait l'objet de consultations auprès des membres du Comité technique sur l'identification, l'immatriculation et la location d'aéronefs (IILA) du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Les membres actifs de ce Comité technique comprennent Air Canada, des transporteurs correspondants d'Air Canada, l'Association du transport aérien du Canada, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., Bell Helicopter Textron, les Lignes aériennes Canadien International, l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, la Canadian Owners and Pilots Association, C.T. AeroProjects Inc., le Syndicat canadien de la fonction publique, de Havilland Inc., le ministère de la Défense nationale, l'Experimental Aircraft Association - Canadian Council, l'International Aircraft Owners and Pilots Association et NAV CANADA. Les modifications ont été débattues à une réunion du Comité technique qui a eu lieu en novembre 1998. Le Comité a recommandé l'adoption de ces modifications.

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* ou d'une suspension ou d'une annulation des documents d'aviation canadiens.

Personne-ressource

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

Registration
SOR/2000-406 14 November, 2000

YUKON PLACER MINING ACT
YUKON QUARTZ MINING ACT

Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (2000, No. 8, Ross River Dena Council, Y.T.)

P.C. 2000-1684 14 November, 2000

Whereas the Governor in Council is of the opinion that the lands described in the schedule to the annexed Order may be required for the settlement of Aboriginal land claims;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to section 98^a of the *Yukon Placer Mining Act* and section 14.1^b of the *Yukon Quartz Mining Act*, hereby makes the annexed *Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (2000, No. 8, Ross River Dena Council, Y.T.)*.

ORDER PROHIBITING ENTRY ON CERTAIN LANDS IN THE YUKON TERRITORY (2000, NO. 8, ROSS RIVER DENA COUNCIL, Y.T.)

PURPOSE

1. The purpose of this Order is to prohibit entry for the purposes described in section 3 on lands that may be required to facilitate the settlement of the Ross River Dena claims in the Yukon Territory.

INTERPRETATION

2. In this Order, “recorded claim” means

- (a) a recorded placer claim, acquired under the *Yukon Placer Mining Act*, that is in good standing; or
- (b) a recorded mineral claim, acquired under the *Yukon Quartz Mining Act*, that is in good standing.

PROHIBITION

3. Subject to section 4, no person shall enter on the lands set out in the schedule, for the period beginning on the day on which this Order comes into force and ending on August 31, 2002, for the purpose of

- (a) locating a claim, or prospecting for gold or other precious minerals or stones, under the *Yukon Placer Mining Act*; or
- (b) locating a claim, or prospecting or mining for minerals, under the *Yukon Quartz Mining Act*.

^a S.C. 1991, c. 2, s. 2
^b S.C. 1994, c. 26, s. 78

Enregistrement
DORS/2000-406 14 novembre 2000

LOI SUR L'EXTRACTION DE L'OR DANS LE YUKON
LOI SUR L'EXTRACTION DU QUARTZ DANS LE YUKON

Décret interdisant l'accès à des terrains du Yukon (2000, n° 8, Conseil Dena de Ross River, Yuk.)

C.P. 2000-1684 14 novembre 2000

Attendu que la gouverneure en conseil est d'avis que les terrains visés à l'annexe du décret ci-après peuvent être nécessaires pour le règlement des revendications territoriales des Autochtones,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'article 98^a de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et de l'article 14.1^b de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret interdisant l'accès à des terrains du Yukon (2000, n° 8, Conseil Dena de Ross River, Yuk.)*, ci-après.

DÉCRET INTERDISANT L'ACCÈS À DES TERRAINS DU YUKON (2000, N° 8, CONSEIL DÉNA DE ROSS RIVER, YUK.)

OBJET

1. Le présent décret vise à interdire l'accès, aux fins visées à l'article 3, à des terrains qui peuvent être nécessaires pour faciliter le règlement de la revendication des Dena de Ross River au Yukon.

INTERPRÉTATION

2. Aux fins du présent décret, « claim inscrit » s'entend :

- a) soit d'un claim d'exploitation de placer inscrit et en règle qui a été acquis conformément à la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon*;
- b) soit d'un claim minier inscrit et en règle qui a été acquis conformément à la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*.

INTERDICTION

3. Sous réserve de l'article 4, à compter de la date d'entrée en vigueur du présent décret jusqu'au 31 août 2002, il est interdit d'aller sur les terrains visés à l'annexe aux fins :

- a) soit d'y localiser un claim ou d'y prospecter pour découvrir de l'or ou d'autres minéraux précieux ou des pierres précieuses sous le régime de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon*;
- b) soit d'y localiser un claim, d'y prospecter ou d'y creuser pour extraire des minéraux sous le régime de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*.

^a L.C. 1991, ch. 2, art. 2
^b L.C. 1994, ch. 26, art. 78

EXISTING RIGHTS AND INTERESTS

4. Section 3 does not apply to entry on a recorded claim by the owner or holder of that claim.

REPEAL

5. *The Prohibition of Entry on Certain Lands Order, 1996, No. 9¹* is repealed.

COMING INTO FORCE

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

SCHEDULE
(Section 3)

LANDS ON WHICH ENTRY IS PROHIBITED
(ROSS RIVER DENA COUNCIL, Y.T.)

In the Yukon Territory, all those parcels of land shown as "Rural Lands" and "Site Specific Settlement Lands" on the following maps on file at the Federal Claims Office, Department of Indian Affairs and Northern Development, at Whitehorse in the Yukon Territory, copies of which have been deposited with the Head, Land Dispositions, at Whitehorse and with the Mining Recorders at Whitehorse, Watson Lake, Mayo and Dawson, all in the Yukon Territory:

TERRITORIAL RESOURCE BASE MAPS

105F/09,	105F/10,	105F/11,	105F/14,	105F/15,	105F/16,
105G/06,	105G/07,	105G/08,	105G/09,	105G/10,	105G/11,
105G/12,	105G/13,	105G/14,	105G/15,	105G/16,	105H/05,
105H/06,	105H/12,	105J/01,	105J/02,	105J/03,	105J/04,
105J/05,	105J/06,	105J/07,	105J/08,	105J/09,	105J/10,
105J/11,	105J/12,	105J/13,	105J/14,	105J/15,	105K/01,
105K/02,	105K/03,	105K/04,	105K/05,	105K/06,	105K/07,
105K/08,	105K/09,	105K/10,	105K/11,	105K/12,	105L/08,
105L/09,	105O/01,	105O/02,	105O/03		

REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

Pursuant to negotiations of the Umbrella Final Agreement for the Yukon First Nations, the Government of Canada has agreed that certain lands be prohibited from entry to ensure that no new third-party interests are created.

The Federal negotiating mandate approved by government on May 7, 1987, for Yukon First Nations, provides for the identification of land parcels from which final land selections can be made. As directed by Order in Council P.C.1996-1848 of December 5, 1996, certain lands are prohibited from entry to ensure that

¹ SOR/96-533

DROITS ET TITRES EXISTANTS

4. L'article 3 ne s'applique pas au propriétaire ou détenteur d'un claim inscrit, quant à l'accès à celui-ci.

ABROGATION

5. *Le Décret n° 9 de 1996 sur les terrains interdits d'accès¹* est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

ANNEXE
(article 3)

TERRAINS INTERDITS D'ACCÈS
(CONSEIL DÉNA DE ROSS RIVER, YUK.)

Dans le Yukon, les parcelles de terre qui sont désignées comme « Rural Lands » et « Site Specific Settlement Lands » sur les cartes mentionnées ci-après, versées aux dossiers du Bureau fédéral des revendications, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, à Whitehorse (Yukon), et dont des copies ont été déposées auprès du chef de l'aliénation des terres, à Whitehorse (Yukon) et au bureau des registres miniers, à Whitehorse, à Watson Lake, à Mayo et à Dawson (Yukon) :

CARTES DE BASE — RESSOURCES TERRITORIALES

105F/09,	105F/10,	105F/11,	105F/14,	105F/15,	105F/16,
105G/06,	105G/07,	105G/08,	105G/09,	105G/10,	105G/11,
105G/12,	105G/13,	105G/14,	105G/15,	105G/16,	105H/05,
105H/06,	105H/12,	105J/01,	105J/02,	105J/03,	105J/04,
105J/05,	105J/06,	105J/07,	105J/08,	105J/09,	105J/10,
105J/11,	105J/12,	105J/13,	105J/14,	105J/15,	105K/01,
105K/02,	105K/03,	105K/04,	105K/05,	105K/06,	105K/07,
105K/08,	105K/09,	105K/10,	105K/11,	105K/12,	105L/08,
105L/09,	105O/01,	105O/02,	105O/03		

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

En vertu des négociations de l'Accord cadre définitif pour les Premières nations du Yukon, le gouvernement du Canada a convenu de la nécessité d'une interdiction d'accès à certains terrains afin de s'assurer qu'aucun nouvel intérêt au profit de tierces parties ne soit créé.

Le mandat de négociation fédéral pour les Premières nations du Yukon, homologué par le gouvernement le 7 mai 1987, veille à l'identification de parcelles de terres desquelles la sélection définitive de terres pourra être déterminée. Tel que stipulé par le décret C.P. 1996-1848, du 5 décembre 1996, l'accès à certains

¹ DORS/96-533

no new third-party interests are created. This Order currently provides protection to Rural Settlement Lands and Site Specific Settlement Lands for the Ross River Dena Council.

As a result of recent negotiations between Government and the Ross River Dena Council, a new land selection has been approved upon. Consequently, it is now necessary to repeal the existing *Prohibition of Entry on Certain Lands Order, 1996, No. 9*, made by Order in Council P.C. 1996-1848, of December 5, 1996 and to substitute a new Order that will reflect the new land selection.

Therefore, the enclosed submission seeks the authority of the Governor in Council, pursuant to section 98 of the *Yukon Placer Mining Act* and section 14.1 of the *Yukon Quartz Mining Act*, to prohibit entry on certain lands in the Yukon Territory. This Prohibition of Entry on Certain Lands Order will provide protection against any new locating, prospecting or mining under the *Yukon Placer Mining Act* and the *Yukon Quartz Mining Act* as per the Agreement with the Ross River Dena Council. This Order will be effective on the date of registration and will end on August 31, 2002. Existing claims staked under the *Yukon Placer Mining Act* and the *Yukon Quartz Mining Act* will not be affected by this Order.

Alternatives

No alternatives can be considered since Prohibition of Entry Orders must be made pursuant to the *Yukon Placer Mining Act* and to the *Yukon Quartz Mining Act*.

Benefits and Costs

This Order will have a positive effect since it will protect the land designated in the selections, as promised by the Government of Canada for the settlement of Aboriginal land claims.

Environmental aspects are at the forefront of Aboriginal land claims negotiations. When land claim agreements are finalized, various environmental and socio-economic advisory boards will be established to assure the public and government that the lands are not being misused.

Consultation

Early notice that orders like this would be approved from time to time was provided through the Department of Indian Affairs and Northern Development Web site. The Government of Canada, the Government of the Yukon Territory and the Ross River Dena Council have been consulted with respect to the Prohibition of Entry.

Compliance and Enforcement

There are no compliance mechanisms associated with this Order. However, if claims are staked, the Mining Recorder will refuse to accept them.

terrains est interdit afin de s'assurer qu'aucun nouvel intérêt au profit de tierces parties ne soit créé. Ce décret assure présentement la protection des parcelles de terres désignées comme « terres rurales désignées par le règlement » et « sites spécifiques » pour le Conseil Déna de Ross River.

Suite aux récentes négociations entre le gouvernement et le Conseil Déna de Ross River, une nouvelle sélection préliminaire des terres a été agréée. Conséquemment, il est maintenant nécessaire d'abroger le présent *Décret n° 9 de 1996 sur les terrains interdits d'accès*, pris par le décret C.P. 1996-1848 du 5 décembre 1996 et de le remplacer par un nouveau décret d'interdiction d'accès à certains terrains correspondant à cette nouvelle proposition foncière.

Par conséquent, la présentation ci-jointe demande l'autorisation de la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 98 de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et de l'article 14.1 de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*, d'interdire l'accès à certains terrains du Yukon. Ce décret interdisant l'accès à des terrains du Yukon protégera ces terres de toute nouvelle activité de localisation, de prospection ou d'extraction en vertu de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*, conformément aux ententes conclues avec le Conseil Déna de Ross River. Ce décret entrera en vigueur à la date de son enregistrement et le demeurera jusqu'au 31 août 2002. Ce décret n'affectera pas les réclamations existantes et jalonnées selon la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*.

Solutions envisagées

On ne peut envisager d'autres solutions en raison de la nécessité de prendre un décret d'interdiction d'accès à certaines terres en vertu de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*.

Avantages et coûts

Le présent décret aura des répercussions positives car il aura pour effet de protéger les terres désignées dans la sélection définitive, tel que convenu par le gouvernement du Canada pour le règlement des revendications territoriales des autochtones.

Lors des négociations sur les revendications territoriales des autochtones, les enjeux environnementaux sont placés au premier rang. Une fois les revendications territoriales complétées, différentes commissions consultatives environnementales et socio-économiques seront mises sur pied afin d'assurer au public et au gouvernement qu'il n'y aura pas d'abus des terres.

Consultations

Préavis indiquant que des décrets comme celui-ci seraient approuvés de temps à autre a été donné dans le site Web du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien. Le gouvernement du Canada, le gouvernement du territoire du Conseil Déna de Ross River ont été consultés concernant cette interdiction d'accès.

Respect et exécution

Ce décret ne comporte aucune méthode de surveillance de la conformité. Toutefois, si des claims font l'objet d'un jalonnement, le conservateur des registres miniers refusera de les accepter.

Contact

Chris Cuddy
Chief, Land and Water Management Division
Department of Indian Affairs
and Northern Development
Les Terrasses de la Chaudière
10 Wellington Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H4
Tel.: (819) 994-7483
FAX: (819) 953-2590

Personne-ressource

Chris Cuddy
Chef, Division de la gestion des terres et des eaux
Ministère des Affaires indiennes
et du Nord canadien
Les Terrasses de la Chaudière
10, rue Wellington
Ottawa (Ontario)
K1A 0H4
Tél. : (819) 994-7483
TÉLÉCOPIEUR : (819) 953-2590

Registration
SOR/2000-407 14 November, 2000

YUKON PLACER MINING ACT
YUKON QUARTZ MINING ACT

Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (2000, No. 10, Asi Keyi Natural Environment Park, Y.T.)

P.C. 2000-1686 14 November, 2000

Whereas the Governor in Council is of the opinion that the lands described in the schedule to the annexed Order may be required to facilitate the establishment of the Asi Keyi Natural Environment Park;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to section 98^a of the *Yukon Placer Mining Act* and section 14.1^b of the *Yukon Quartz Mining Act*, hereby makes the annexed *Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (2000, No. 10, Asi Keyi Natural Environment Park, Y.T.)*.

ORDER PROHIBITING ENTRY ON CERTAIN LANDS IN THE YUKON TERRITORY (2000, NO. 10, ASI KEYI NATURAL ENVIRONMENT PARK, Y.T.)

PURPOSE

1. The purpose of this Order is to prohibit entry for the purposes described in section 3 on lands that may be required to facilitate the establishment of the Asi Keyi Natural Environment Park, Y.T.

INTERPRETATION

2. In this Order, "recorded claim" means
(a) a recorded placer claim, acquired under the *Yukon Placer Mining Act*, that is in good standing; or
(b) a recorded mineral claim, acquired under the *Yukon Quartz Mining Act*, that is in good standing.

PROHIBITION

3. Subject to section 4, no person shall enter on the lands set out in the schedule, for the period beginning on the day on which this Order comes into force and ending on August 31, 2005 for the purpose of:

(a) locating a claim or prospecting for gold or other precious minerals or stones under the *Yukon Placer Mining Act*; or
(b) locating a claim or prospecting or mining for minerals under the *Yukon Quartz Mining Act*.

Enregistrement
DORS/2000-407 14 novembre 2000

LOI SUR L'EXTRACTION DE L'OR DANS LE YUKON
LOI SUR L'EXTRACTION DU QUARTZ DANS LE YUKON

Décret interdisant l'accès à des terrains du Yukon (2000, n° 10, Asi Keyi Natural Environment Park, Yuk.)

C.P. 2000-1686 14 novembre 2000

Attendu que la gouverneure en conseil est d'avis que les terrains visés à l'annexe du décret ci-après peuvent être nécessaires pour faciliter l'établissement du Asi Keyi Natural Environment Park,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'article 98^a de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et de l'article 14.1^b de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*, il plaît à Son Excellence la Gouverneure générale en conseil de prendre le *Décret interdisant l'accès à des terrains du Yukon (2000, n° 10, Asi Keyi Natural Environment Park, Yuk.)*, ci-après.

DÉCRET INTERDISANT L'ACCÈS À DES TERRAINS DU YUKON (2000, N° 10, ASI KEYI NATURAL ENVIRONMENT PARK, YUK.)

OBJET

1. Le présent décret vise à interdire l'accès, aux fins visées à l'article 3, à des terrains qui peuvent être nécessaires pour faciliter l'établissement du *Asi Keyi Natural Environment Park*, au Yukon.

INTERPRÉTATION

2. Aux fins du présent décret, « claim inscrit » s'entend :
a) soit d'un claim d'exploitation d'un placer inscrit et en règle, qui a été acquis conformément à la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon*;
b) soit d'un claim minier inscrit et en règle, qui a été acquis conformément à la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*.

INTERDICTION

3. Sous réserve de l'article 4, à compter de la date d'entrée en vigueur du présent décret et jusqu'au 31 août 2005, il est interdit d'aller sur les terrains visés à l'annexe aux fins :

a) soit d'y localiser un claim ou d'y prospecter pour découvrir de l'or ou d'autres minéraux précieux, ou des pierres précieuses, sous le régime de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon*;
b) soit d'y localiser un claim, d'y prospecter ou d'y creuser pour extraire des minéraux sous le régime de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*.

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

^b S.C. 1994, c. 26, s. 78

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

^b L.C. 1994, ch. 26, art. 78

EXISTING RIGHTS AND INTERESTS

4. Section 3 does not apply to entry on a recorded claim by the owner or holder of that claim.

COMING INTO FORCE

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

SCHEDULE
(Section 3)LANDS ON WHICH ENTRY IS PROHIBITED
(ASI KEYI NATURAL ENVIRONMENT PARK, Y.T.)

In the Yukon Territory, all those parcels of land indicated as Asi Keyi Natural Environment Park on the following maps on file at the Federal Claims Office, Department of Indian Affairs and Northern Development, at Whitehorse in the Yukon Territory, copies of which have been deposited with the Head, Land Dispositions, at Whitehorse and with the Mining Recorders at Whitehorse, Watson Lake, Mayo and Dawson, all in the said Territory:

TERRITORIAL RESOURCE BASE MAPS

115F/01,	115F/02,	115F/07,	115F/08,	115F/09,
115F/10,	115F/15,	115F/16,	115G/05,	115G/12,

REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

During land claims negotiations with the Kluane First Nation and the White River First Nation, it was agreed the Asi Keyi Natural Environment Park, approximately 2,738,725 square kilometres, would be established and protected as a Special Management Area in the Yukon Territory. The objectives of which are, among other things, for the Yukon Territorial Government to designate, as soon as possible after the effective date of the agreements, the Asi Keyi Natural Environment Park as a natural environmental park under the *Territorial Parks Act* and to protect and recognize the traditional and current use of the area by the Kluane First Nation and the White River First Nation.

Pursuant to Chapter 10, Schedule B, Paragraph 3.4 of these two agreements, these lands are to be protected as a Special Management Area for its archaeological, historical and cultural values. Government has therefore agreed that it will take steps to ensure that no new third-party interests are created on the identified lands to provide the necessary protection for the area during the period of completion of the required management plan.

Therefore, the enclosed submission seeks the authority of the Governor in Council, pursuant to section 98 of the *Yukon Placer Mining Act* and section 14.1 of the *Yukon Quartz Mining Act*, to

DROITS ET TITRES EXISTANTS

4. L'article 3 ne s'applique pas au propriétaire ou détenteur d'un claim inscrit, en ce qui concerne l'accès à celui-ci.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

ANNEXE
(article 3)TERRAINS INTERDITS D'ACCÈS
(ASI KEYI NATURAL ENVIRONMENT PARK, YUK.)

Dans le territoire du Yukon, les parcelles de terre désignées comme « Asi Keyi Natural Environment Park » sur les cartes mentionnées ci-après qui figurent aux dossiers du Bureau fédéral des revendications, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, à Whitehorse, dans le territoire du Yukon, et dont des copies ont été déposées auprès du chef de l'aliénation des terres, à Whitehorse (territoire du Yukon) et au bureau des Registres miniers, à Whitehorse, à Watson Lake, à Mayo et à Dawson (territoire du Yukon) :

CARTES DE BASE — RESSOURCES TERRITORIALES

115F/01,	115F/02,	115F/07,	115F/08,	115F/09,
115F/10,	115F/15,	115F/16,	115G/05,	115G/12,

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

Au cours des négociations avec les premières nations de Kluane et de White River, on a convenu d'établir et de protéger le *Asi Keyi Environment Park*, environ 2 738 725 kilomètres carrés, à titre d'aire spéciale de gestion, dans le territoire du Yukon. Les objectifs de cette mesure pour le gouvernement territorial du Yukon étaient notamment de désigner, le plus tôt possible après la date d'entrée en vigueur des ententes, le *Asi Keyi Natural Environment Park* à titre de parc de conservation du milieu naturel en vertu de la *Loi sur les parcs territoriaux* et de protéger et reconnaître l'utilisation traditionnelle et actuelle de ce territoire par les premières nations de Kluane et de White River.

Conformément au chapitre 10, annexe B, alinéa 3.4 de ces deux ententes, ces terres sont censées être protégées à titre d'aire spéciale de gestion en raison de leur valeur sur les plans archéologique, historique et culturel. Le gouvernement a donc convenu de prendre des mesures afin d'éviter que de nouveaux droits soient créés pour des tierces parties sur les terres identifiées, de manière à assurer la protection nécessaire à ce territoire pendant l'achèvement du plan de gestion requis.

Par conséquent, la présentation ci-jointe vise à obtenir l'autorisation de la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 98 de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et de l'article 14.1 de la

ensure that no new third-party interests are created on the identified lands, for five years, during completion of the required management plan and eventual creation of the Asi Keyi Natural Environment Park. This Prohibition of Entry on Certain Lands Order will provide protection against any new locating, prospecting or mining under the *Yukon Placer Mining Act* and the *Yukon Quartz Mining Act* as per the Agreements with the Kluane First Nation and the White River First Nation. This Order will be effective on the date it comes into force and will end on August 31, 2005. Existing claims staked under the *Yukon Placer Mining Act* and the *Yukon Quartz Mining Act* will not be affected by this Order.

Alternatives

The establishment of the Asi Keyi Natural Environment Park and surface mining activities are competing land uses which cannot take place on the same land simultaneously. Although the mining acts contain provisions for compensation for damage to other surface land holders, this is not a practical solution in the present instance because of the use to which the surface is being put. Therefore, no alternatives can be considered since Prohibition of Entry Orders must be made pursuant to the *Yukon Placer Mining Act* and to the *Yukon Quartz Mining Act*.

Benefits and Costs

This Order will have a positive effect since it will facilitate the establishment of the Asi Keyi Natural Environment Park in accordance with the Kluane First Nation and the White River First Nation.

Consultation

Early notice that orders like this would be approved from time to time was provided through the Department of Indian Affairs and Northern Development Web site. The Government of Canada, the Government of the Yukon Territory and the Kluane First Nation and the White River First Nation have been consulted with respect to the Prohibition of Entry.

Compliance and Enforcement

There are no compliance mechanisms associated with this Order. However, if claims are staked, the Mining Recorder will refuse to accept them.

Contact

Chris Cuddy
Chief, Land and Water Management Division
Department of Indian Affairs and Northern Development
Les Terrasses de la Chaudière
10 Wellington Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H4
Tel.: (819) 994-7483
FAX: (819) 997-9623

Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon, de faire en sorte qu'il n'y ait pas de nouveaux droits créés pour des tierces parties sur les terres identifiées, pendant cinq ans, au cours de la période où on parachèvera le plan de gestion nécessaire et où on créera le *Asi Keyi Natural Environment Park*. Ce décret interdisant l'accès à des terrains du Yukon protégera ces terres de toute nouvelle activité de localisation, de prospection ou d'extraction en vertu de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*, conformément aux ententes conclues avec les premières nations de Kluane et de White River. Ce décret entrera en vigueur à la date où il prendra effet et demeurera en vigueur jusqu'au 31 août 2005. Ce décret n'affectera pas les réclamations existantes et jalonnées selon la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*.

Solutions envisagées

L'établissement du *Asi Keyi Natural Environment Park* et la poursuite d'activités minières de surface dans ce secteur sont des utilisations concurrentielles des terres qui ne peuvent être menées simultanément sur les mêmes terres. Bien que les lois minières visées renferment des dispositions d'indemnisation pour les dommages causés aux autres détenteurs de terres de surface, cette solution n'est pas pratique dans le cas qui nous occupe en raison de l'utilisation à laquelle on destine ce territoire. On ne peut donc envisager d'autres solutions en raison de la nécessité de prendre un décret d'interdiction d'accès à certaines terres en vertu de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*.

Avantages et coûts

Le présent décret aura des répercussions positives car il facilitera l'établissement du *Asi Keyi Natural Environment Park*, comme le souhaitent les premières nations de Kluane et de White River.

Consultations

Le site Web du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien renfermait un préavis indiquant que des décrets comme celui-ci seraient pris de temps à autre. Le gouvernement du Canada, le gouvernement du territoire du Yukon et les premières nations de Kluane et White River ont été consultés au sujet de cette interdiction d'accès.

Respect et exécution

Ce décret ne comporte aucun mécanisme pour en assurer le respect. Toutefois, si des claims font l'objet d'un jalonnement, le conservateur des registres miniers les refusera.

Personne-ressource

Chris Cuddy
Chef, Division de la gestion des terres et des eaux
Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien
Les Terrasses de la Chaudière
10, rue Wellington
Ottawa (Ontario)
K1A 0H4
Tél. : (819) 994-7483
TÉLÉCOPIEUR : (819) 997-9623

Registration
SOR/2000-408 25 November, 2000

INDIAN ACT

Order Repealing Certain Orders Amending the Indian Bands Council Elections Order

Whereas it has been declared that the councils of the Nut Lake Indian Band (formerly Yellowquill Indian Band), Neskainlith Indian Band, Sucker Creek Indian Band, N'Quatqua Indian Band (formerly Anderson Lake Indian Band), Adams Lake Indian Band, Chemawawin First Nation, Matsqui Indian Band, North Thompson Indian Band, Norway House Indian Band, Sumas Indian Band, Chawathil Indian Band, Nisichawayasihk Indian Band (formerly Nelson House Indian Band), Skwah Indian Band, Squiala Indian Band, Ochapowace Indian Band, Cross Lake Indian Band, Beardy's and Okemasis Indian Band, Siksika Nation, Muskeg Lake Indian Band, Pelican Lake Indian Band and Nation Huronne-Wendat should be selected by elections to be held in accordance with the *Indian Act*;

Whereas, by the Orders referred to in the annexed *Order Repealing Certain Orders Amending the Indian Bands Council Elections Order*, the Minister of Indian Affairs and Northern Development purported, under subsection 74(1) of the *Indian Act*, to amend the *Indian Bands Council Elections Order*^a to remove the requirement that elections of the councils of those bands be held in accordance with the *Indian Act*;

Whereas those Orders were not registered under section 6 of the *Statutory Instruments Act*;

And whereas as a consequence those Orders have not come into force;

Therefore, the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*, hereby makes the annexed *Order Repealing Certain Orders Amending the Indian Bands Council Elections Order*.

Ottawa, November 24, 2000

Robert D. Nault
Minister of Indian Affairs
and Northern Development

ORDER REPEALING CERTAIN ORDERS AMENDING THE INDIAN BANDS COUNCIL ELECTIONS ORDER

REPEALS

1. The Order made by the Minister of Indian Affairs and Northern Development under subsection 74(1) of the *Indian Act* in respect of the Yellowquill Indian Band, dated November 17, 1993¹, is repealed.

^a SOR/97-138

¹ Not published in the *Canada Gazette*

Enregistrement
DORS/2000-408 25 novembre 2000

LOI SUR LES INDIENS

Arrêté abrogeant certains arrêtés modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes

Attendu qu'il a été déclaré que le conseil des bandes de Nut Lake (bande auparavant connue sous le nom de Yellowquill), Neskainlith, Sucker Creek, N'Quatqua (bande auparavant connue sous le nom de Anderson Lake), Adams Lake, Chemawawin First Nation, Matsqui, North Thompson, Norway House, Sumas, Chawathil, Nisichawayasihk (bande auparavant connue sous le nom de Nelson House), Skwah, Squiala, Ochapowace, Cross Lake, Beardy's and Okemasis, Siksika Nation, Muskeg Lake, Pelican Lake et de la Nation Huronne-Wendat serait constitué au moyen d'élections tenues selon la *Loi sur les Indiens*;

Attendu que, au moyen des arrêtés visés dans l'*Arrêté abrogeant certains arrêtés modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*, ci-après, le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien se proposait, en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*, de modifier l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*^a en vue de supprimer l'exigence voulant que l'élection du conseil de ces bandes se tienne selon la *Loi sur les Indiens*;

Attendu que ces arrêtés n'ont pas été enregistrés conformément à l'article 6 de la *Loi sur les textes réglementaires*;

Attendu que ces arrêtés ne sont donc pas entrés en vigueur,

À ces causes, en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*, le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien prend l'*Arrêté abrogeant certains arrêtés modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*, ci-après.

Ottawa, le 24 novembre 2000

Le ministre des Affaires indiennes
et du Nord canadien,
Robert D. Nault

ARRÊTÉ ABROGEANT CERTAINS ARRÊTÉS MODIFIANT L'ARRÊTÉ SUR L'ÉLECTION DU CONSEIL DE BANDES INDIENNES

ABROGATIONS

1. L'arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le 17 novembre 1993¹ en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* à l'égard de la bande de Yellowquill est abrogé.

^a DORS/97-138

¹ Non publié dans la *Gazette du Canada*

2. The Order made by the Minister of Indian Affairs and Northern Development under subsection 74(1) of the *Indian Act* in respect of the Neskainlith Indian Band, dated January 22, 1997¹, is repealed.

3. The Order made by the Minister of Indian Affairs and Northern Development under subsection 74(1) of the *Indian Act* in respect of the Sucker Creek Indian Band, dated January 28, 1997¹, is repealed.

4. The Order made by the Minister of Indian Affairs and Northern Development under subsection 74(1) of the *Indian Act* in respect of the N'Quatqua Indian Band (formerly the Anderson Lake Indian Band), dated April 8, 1997¹, is repealed.

5. The Order made by the Minister of Indian Affairs and Northern Development under subsection 74(1) of the *Indian Act* in respect of the Adams Lake Indian Band, dated April 8, 1997¹, is repealed.

6. The Order made by the Minister of Indian Affairs and Northern Development under subsection 74(1) of the *Indian Act* in respect of the Chemawawin First Nation, dated April 25, 1997¹, is repealed.

7. The Order made by the Minister of Indian Affairs and Northern Development under subsection 74(1) of the *Indian Act* in respect of the Matsqui Indian Band, dated May 16, 1997¹, is repealed.

8. The Order made by the Minister of Indian Affairs and Northern Development under subsection 74(1) of the *Indian Act* in respect of the North Thompson Indian Band, dated November 21, 1997¹, is repealed.

9. The Order made by the Minister of Indian Affairs and Northern Development under subsection 74(1) of the *Indian Act* in respect of the Norway House Indian Band, dated January 23, 1998¹, is repealed.

10. The Order made by the Minister of Indian Affairs and Northern Development under subsection 74(1) of the *Indian Act* in respect of the Sumas Indian Band, dated February 26, 1998¹, is repealed.

11. The Order made by the Minister of Indian Affairs and Northern Development under subsection 74(1) of the *Indian Act* in respect of the Chawathil Indian Band, dated June 29, 1998¹, is repealed.

12. The Order made by the Minister of Indian Affairs and Northern Development under subsection 74(1) of the *Indian Act* in respect of the Nisichawayasihk Indian Band (formerly the Nelson House Indian Band), dated August 5, 1998¹, is repealed.

13. The Order made by the Minister of Indian Affairs and Northern Development under subsection 74(1) of the *Indian Act* in respect of the Skwah Indian Band, dated March 24, 1999¹, is repealed.

14. The Order made by the Minister of Indian Affairs and Northern Development under subsection 74(1) of the *Indian Act* in respect of the Squiala Indian Band, dated March 25, 1999¹, is repealed.

15. The Order made by the Minister of Indian Affairs and Northern Development under subsection 74(1) of the *Indian Act* in respect of the Ochapowace Indian Band, dated April 27, 1999¹, is repealed.

2. L'arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le 22 janvier 1997¹ en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* à l'égard de la bande de Neskainlith est abrogé.

3. L'arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le 28 janvier 1997¹ en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* à l'égard de la bande de Sucker Creek est abrogé.

4. L'arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le 8 avril 1997¹ en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* à l'égard de la bande de N'Quatqua (auparavant connue sous le nom de Anderson Lake) est abrogé.

5. L'arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le 8 avril 1997¹ en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* à l'égard de la bande de Adams Lake est abrogé.

6. L'arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le 25 avril 1997¹ en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* à l'égard de la bande de Chemawawin First Nation est abrogé.

7. L'arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le 16 mai 1997¹ en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* à l'égard de la bande de Matsqui est abrogé.

8. L'arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le 21 novembre 1997¹ en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* à l'égard de la bande de North Thompson est abrogé.

9. L'arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le 23 janvier 1998¹ en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* à l'égard de la bande de Norway House est abrogé.

10. L'arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le 26 février 1998¹ en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* à l'égard de la bande de Sumas est abrogé.

11. L'arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le 29 juin 1998¹ en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* à l'égard de la bande de Chawathil est abrogé.

12. L'arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le 5 août 1998¹ en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* à l'égard de la bande de Nisichawayasihk (auparavant connue sous le nom de Nelson House) est abrogé.

13. L'arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le 24 mars 1999¹ en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* à l'égard de la bande de Skwah est abrogé.

14. L'arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le 25 mars 1999¹ en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* à l'égard de la bande de Squiala est abrogé.

15. L'arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le 27 avril 1999¹ en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* à l'égard de la bande de Ochapowace est abrogé.

16. The Order made by the Minister of Indian Affairs and Northern Development under subsection 74(1) of the *Indian Act* in respect of the Cross Lake Indian Band, dated September 29, 1999¹, is repealed.

17. The Order made by the Minister of Indian Affairs and Northern Development under subsection 74(1) of the *Indian Act* in respect of the Beardy's and Okemasis Indian Band, dated October 14, 1999¹, is repealed.

18. The Order made by the Minister of Indian Affairs and Northern Development under subsection 74(1) of the *Indian Act* in respect of the Siksika Nation, dated November 8, 1999¹, is repealed.

19. The Order made by the Minister of Indian Affairs and Northern Development under subsection 74(1) of the *Indian Act* in respect of the Muskeg Lake Indian Band, dated February 24, 2000¹, is repealed.

20. The Order made by the Minister of Indian Affairs and Northern Development under subsection 74(1) of the *Indian Act* in respect of the Pelican Lake Band, dated April 14, 2000¹, is repealed.

21. The Order made by the Minister of Indian Affairs and Northern Development under subsection 74(1) of the *Indian Act* in respect of the Nation Huronne-Wendat, dated July 19, 2000¹, is repealed.

COMING INTO FORCE

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Order.)

Description

This Order repeals certain Orders issued under provisions of the *Indian Act* which were intended to amend the *Indian Bands Council Elections Order* of March 4, 1997. The 1997 Order lists all the bands which conduct their elections under the *Indian Act*.

Due to administrative oversight, those Orders were not registered as required under the *Statutory Instruments Act*. As a consequence, those Orders have not come into force and cannot now be registered. Those Orders are being repealed and replaced by an Order which will amend the *Indian Bands Council Elections Order*.

Alternatives

There is no alternative but to repeal those Orders which will permit the administrative oversight to be corrected.

Benefits and Costs

The repealing of those Orders will allow the proper procedures to be taken to correct the administrative oversight, which will remove any uncertainty regarding the validity of the Chief and Council of those bands.

16. L'arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le 29 septembre 1999¹ en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* à l'égard de la bande de Cross Lake est abrogé.

17. L'arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le 14 octobre 1999¹ en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* à l'égard de la bande de Beardy's and Okemasis est abrogé.

18. L'arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le 8 novembre 1999¹ en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* à l'égard de la bande de Siksika Nation est abrogé.

19. L'arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le 24 février 2000¹ en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* à l'égard de la bande de Muskeg Lake est abrogé.

20. L'arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le 14 avril 2000¹ en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* à l'égard de la bande de Pelican Lake est abrogé.

21. L'arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le 19 juillet 2000¹ en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* à l'égard de la bande de la Nation Huronne-Wendat est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

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

Description

Cet arrêté abroge certains arrêtés émis en vertu de la *Loi sur les Indiens* lesquels avaient pour but de modifier l'*Arrêté sur les élections de bandes indiennes* du 4 mars 1997. L'arrêté de 1997 énumère les bandes qui sont soumises à l'application des dispositions électorales de la *Loi sur les Indiens*.

Une erreur de procédure fut constatée en ce que ces arrêtés ministériels ne furent pas enregistrés conformément à la *Loi sur les textes réglementaires*. Conséquemment, ces arrêtés ne sont pas en vigueur. Ces arrêtés sont abrogés et sont remplacés par un arrêté qui modifie l'*Arrêté sur les élections de bandes indiennes*.

Solutions envisagées

Il n'existe pas d'alternative autrement que d'abroger ces arrêtés afin de corriger l'erreur procédurale.

Avantages et coûts

L'abrogation de ces arrêtés ministériels permettra d'effectuer les étapes nécessaires pour annuler toute incertitude juridique quant à la validité des Chefs et conseils de ces bandes indiennes.

Consultation

No consultation was undertaken as this process is merely remedying an administrative oversight.

Compliance and Enforcement

Failing to correct the administrative oversight could result in uncertainty regarding the authority of the Chief and Council of those bands.

Contact

Mr. Randall Hanes
Manager, Elections Unit (Operations)
Department of Indian Affairs and Northern Development
10 Wellington Street, Room 1834
Hull, Quebec
K1A 0H4
Tel.: (819) 997-8237
E-mail: hanesr@inac.gc.ca

Consultations

Aucune consultation ne fut entreprise pour corriger cette erreur administrative en ce que cette correction est purement administrative.

Respect et exécution

Un doute pourrait être soulevé quant à la légitimité des conseils de bande concernés si cette erreur administrative n'était pas corrigée.

Personne-ressource

M. Randall Hanes
Gestionnaire, Section des opérations électorales
Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien
10, rue Wellington, pièce 1834
Hull (Québec)
K1A 0H4
Tél. : (819) 997-8237
Courriel : hanesr@inac.gc.ca

Registration
SOR/2000-409 25 November, 2000

INDIAN ACT

Order Amending the Indian Bands Council Elections Order

Whereas it has been declared that the councils of the Adams Lake Indian Band, N'Quatqua Indian Band (formerly Anderson Lake Indian Band), Chawathil Indian Band, Matsqui Indian Band, Neskainlith Indian Band, North Thompson Indian Band, Skwah Indian Band, Squiala Indian Band, Sumas Indian Band, Siksika Nation, Sucker Creek Indian Band, Beardy's and Okemasis Indian Band, Muskeg Lake Indian Band, Nut Lake Indian Band, Ochapowace Indian Band, Pelican Lake Indian Band, Chemawawin First Nation, Cross Lake Indian Band, Nisichawayasihk Indian Band (formerly Nelson House Indian Band) and Norway House Indian Band should be selected by elections to be held in accordance with the *Indian Act*;

Whereas those bands have developed their own election codes and local community systems for selecting a chief and councillors;

Whereas conversion to a local community electoral system would better serve the needs of those bands;

And whereas the Minister of Indian Affairs and Northern Development no longer deems it advisable for the good government of those bands that elections of the councils of those bands be held in accordance with the *Indian Act*;

Therefore, the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order*.

Ottawa, November 24, 2000

Robert D. Nault
Minister of Indian Affairs
and Northern Development

ORDER AMENDING THE INDIAN BANDS COUNCIL ELECTIONS ORDER

AMENDMENTS

1. Item 1 of Part I of Schedule I to the *Indian Bands Council Elections Order*¹ is repealed.
2. Item 6 of Part I of Schedule I to the Order is repealed.
3. Item 19 of Part I of Schedule I to the Order is repealed.
4. Item 49 of Part I of Schedule I to the Order is repealed.
5. Item 57 of Part I of Schedule I to the Order is repealed.

¹ SOR/97-138

Enregistrement
DORS/2000-409 25 novembre 2000

LOI SUR LES INDIENS

Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes

Attendu qu'il a été déclaré que le conseil des bandes de Adams Lake, N'Quatqua (auparavant connue sous le nom de Anderson Lake), Chawathil, Matsqui, Neskainlith, North Thompson, Skwah, Squiala, Sumas, Siksika Nation, Sucker Creek, Beardy's and Okemasis, Muskeg Lake, Nut Lake, Ochapowace, Pelican Lake, Chemawawin First Nation, Cross Lake, Nisichawayasihk (auparavant connue sous le nom de Nelson House) et Norway House serait constitué au moyen d'élections tenues selon la *Loi sur les Indiens*;

Attendu que ces bandes ont établi leurs propres règles électorales et un système électoral local pour l'élection du chef et des conseillers;

Attendu que la conversion à un système électoral local servirait mieux les intérêts de ces bandes;

Attendu que le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien ne juge plus utile à la bonne administration de ces bandes que leurs conseils soient constitués au moyen d'élections tenues selon la *Loi sur les Indiens*,

À ces causes, en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*, le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien prend l'*Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*, ci-après.

Ottawa, le 24 novembre 2000

Le ministre des Affaires indiennes
et du Nord canadien,
Robert D. Nault

ARRÊTÉ MODIFIANT L'ARRÊTÉ SUR L'ÉLECTION DU CONSEIL DE BANDES INDIENNES

MODIFICATIONS

1. L'article 1 de la partie I de l'annexe I de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*¹ est abrogé.
2. L'article 6 de la partie I de l'annexe I du même arrêté est abrogé.
3. L'article 19 de la partie I de l'annexe I du même arrêté est abrogé.
4. L'article 49 de la partie I de l'annexe I du même arrêté est abrogé.
5. L'article 57 de la partie I de l'annexe I du même arrêté est abrogé.

¹ DORS/97-138

6. Item 60 of Part I of Schedule I to the Order is repealed.
7. Item 77 of Part I of Schedule I to the Order is repealed.
8. Item 84 of Part I of Schedule I to the Order is repealed.
9. Item 87 of Part I of Schedule I to the Order is repealed.
10. Items 9 and 10 of Part II of Schedule I to the Order are repealed.
11. Item 2 of Part III of Schedule I to the Order is repealed.
12. Item 20 of Part III of Schedule I to the Order is repealed.
13. Items 22 and 23 of Part III of Schedule I to the Order are repealed.
14. Item 26 of Part III of Schedule I to the Order is repealed.
15. Item 5 of Part IV of Schedule I to the Order is repealed.
16. Item 7 of Part IV of Schedule I to the Order is repealed.
17. Item 24 of Part IV of Schedule I to the Order is repealed.
18. Item 26 of Part IV of Schedule I to the Order is repealed.

COMING INTO FORCE

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Order.)

Description

Ministerial Orders were issued purporting to remove 20 Indian bands from the application of the *Indian Act* election provisions between November 1993 and April 2000. Through an administrative oversight, those Orders were not registered as required under the *Statutory Instruments Act*. Therefore, those Orders did not come into force.

Section 74 of the *Indian Act* provides that whenever the Minister of Indian Affairs and Northern Development deems it advisable for the good government of a band, he may declare by order that after a day to be named therein the council of the band, consisting of a chief and councillors, shall be selected by elections to be held in accordance with the Act.

This Ministerial Order confirms the revocation of the application of the election provisions of the *Indian Act* and amends the *Indian Bands Council Elections Order* of March 4, 1997. The 1997 Order lists those bands which are subject to *Indian Act* elections.

6. L'article 60 de la partie I de l'annexe I du même arrêté est abrogé.
7. L'article 77 de la partie I de l'annexe I du même arrêté est abrogé.
8. L'article 84 de la partie I de l'annexe I du même arrêté est abrogé.
9. L'article 87 de la partie I de l'annexe I du même arrêté est abrogé.
10. Les articles 9 et 10 de la partie II de l'annexe I du même arrêté sont abrogés.
11. L'article 2 de la partie III de l'annexe I du même arrêté est abrogé.
12. L'article 20 de la partie III de l'annexe I du même arrêté est abrogé.
13. Les articles 22 et 23 de la partie III de l'annexe I du même arrêté sont abrogés.
14. L'article 26 de la partie III de l'annexe I du même arrêté est abrogé.
15. L'article 5 de la partie IV de l'annexe I du même arrêté est abrogé.
16. L'article 7 de la partie IV de l'annexe I du même arrêté est abrogé.
17. L'article 24 de la partie IV de l'annexe I du même arrêté est abrogé.
18. L'article 26 de la partie IV de l'annexe I du même arrêté est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

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

Description

Des arrêtés ministériels ont été émis entre novembre 1993 et avril 2000 afin de retirer 20 bandes indiennes des dispositions électorales de la *Loi sur les Indiens*. Une erreur de procédure fut constatée en ce que ces arrêtés ne furent pas enregistrés conformément à la *Loi sur les textes réglementaires*.

L'article 74 de la *Loi sur les Indiens* prévoit que lorsque le ministre juge utile à la bonne administration d'une bande de désigner qu'une bande indienne soit constitué d'un Chef et de ses conseillers en vertu de la Loi, il en déclare ainsi par arrêté.

Cet arrêté ministériel confirme l'annulation de l'application des dispositions électorales de la *Loi sur les Indiens* et la mise à jour de l'*Arrêté sur les élections de bandes indiennes* du 4 mars 1997. L'arrêté de 1997 énumère les bandes qui sont soumises au système électorale de la *Loi sur les Indiens*.

Those bands have satisfied the Department's *Conversion to Community Election System Policy*.

Alternatives

In the absence of this Order, the bands cannot hold their leadership selection according to their community elections systems.

Benefits and Costs

Amendment of the *Indian Bands Elections Order* would ensure that those bands can operate their leadership selection process according to their own systems.

There is no cost consequence to remove those Bands from the *Indian Bands Council Elections Order*. Those First Nations assume full responsibility for the conduct of the entire electoral process.

Consultation

There was no consultation with the Department's partners with respect to this particular Order as it remedies an administrative oversight.

When the Custom Election Codes of those First Nations were originally being developed, the department provided some assistance in explaining the requirements of the *Conversion to Community Election System Policy* which in turn, fulfilled Canada's commitment to strengthen aboriginal governance in its *Gathering Strength: Canada's Aboriginal Action Plan's* initiative.

Compliance and Enforcement

By failing to register this Ministerial Order, the administrative oversight will not be remedied and thereby, those First Nations cannot validly elect their leaders according to their community elections systems.

Contact

Mr. Randall Hanes
Manager, Elections Unit (Operations)
Department of Indian Affairs and Northern Development
10 Wellington Street, Room 1834
Hull, Quebec
K1A 0H4
Tel.: (819) 997-8237
E-mail: hanesr@inac.gc.ca

Ces bandes ont rencontré les exigences de la *Politique sur la conversion à un système électoral coutumier* du ministère.

Solutions envisagées

Les bandes concernées ne peuvent choisir leurs représentants selon leur système électoral coutumier tant que l'arrêté ministériel n'est pas enregistré.

Avantages et coûts

La modification à l'*Arrêté sur les élections de bandes indiennes* confirmerait que les bandes ont droit de tenir leurs élections selon leurs propres systèmes.

Il n'y a aucun coût associé à retirer ces bandes de l'*Arrêté sur les élections de bandes indiennes*. Ces Premières Nations assument l'entière responsabilité de la mise en oeuvre de leurs systèmes électoraux coutumiers.

Consultations

Il n'y a pas eu de consultations auprès des partenaires du ministère du fait que cet arrêté ministériel a pour but de remédier à une erreur procédurale.

Lorsque ces codes électoraux communautaires ont été soumis originalement, le ministère, conformément à son engagement à renforcer les gouvernements locaux autochtones tel que promu dans *Rassembler nos forces : Le plan d'action du Canada pour les questions autochtones*, a fourni l'aide nécessaire à ces Premières Nations pour connaître les exigences de la *Politique sur la conversion à un système électoral coutumier*.

Respect et exécution

À défaut d'enregistrer cet arrêté ministériel consolidé, l'erreur administrative ne pourra être corrigée ce qui empêcherait la reconnaissance des élections tenues conformément à leurs codes électoraux coutumiers.

Personne-ressource

M. Randall Hanes
Gestionnaire, Section des opérations électorales
Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien
10, rue Wellington, pièce 1834
Hull (Québec)
K1A 0H4
Tél. : (819) 997-8237
Courriel : hanesr@inac.gc.ca

Registration
SI/2000-107 6 December, 2000

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Leo Vandenbrand Remission Order

P.C. 2000-1679 14 November, 2000

Her Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)^a of the *Financial Administration Act*, hereby remits to Leo Vandenbrand \$3,976.68 of tax paid under Part IX of the *Excise Tax Act* in respect of the construction of a residence and for which no rebate is payable, on condition that a written claim for the remission is made to the Minister of National Revenue within two years after the date of this Order.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order remits \$3,976.68 of the goods and services tax (GST), a rebate of which the taxpayer became disentitled to as a result of failing to apply for the rebate in a timely manner after relying upon inaccurate information provided to him by Canada Customs and Revenue Agency (CCRA) officials.

Enregistrement
TR/2000-107 6 décembre 2000

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise concernant Leo Vandenbrand

C.P. 2000-1679 14 novembre 2000

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, fait remise à Leo Vandenbrand de la somme de 3 976,68 \$ payée au titre de la taxe aux termes de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* relativement à la construction d'une résidence pour laquelle aucun remboursement n'est payable, à la condition qu'il présente une demande écrite à cet effet au ministre du Revenu national dans les deux ans suivant la date du présent décret.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le décret accorde une remise de 3 976,68 \$ au titre d'un remboursement de la taxe sur les produits et services (TPS) auquel le contribuable est devenu inadmissible parce qu'il a omis de présenter sa demande dans le délai prescrit en raison de renseignements inexacts reçus de fonctionnaires de l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC).

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

Registration
SI/2000-108 6 December, 2000

TERRITORIAL LANDS ACT

Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Ross River Dena Council, Y.T.)

P.C. 2000-1685 14 November, 2000

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to paragraph 23(a) of the *Territorial Lands Act*, hereby makes the annexed *Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Ross River Dena Council, Y.T.)*.

ORDER RESPECTING THE WITHDRAWAL FROM DISPOSAL OF CERTAIN LANDS IN THE YUKON TERRITORY (ROSS RIVER DENA COUNCIL, Y.T.)

PURPOSE

1. The purpose of this Order is to withdraw certain lands from disposal to facilitate the settlement of the Ross River Dena claims in the Yukon Territory.

LANDS WITHDRAWN FROM DISPOSAL

2. Subject to sections 3 and 4, the tracts of territorial lands set out in the schedule are withdrawn from disposal for the period beginning on the day on which this Order is made and ending on August 31, 2002.

EXCEPTIONS

3. Section 2 does not apply to the disposition of
(a) substances or materials under the *Territorial Quarrying Regulations*; or
(b) timber under the *Yukon Timber Regulations*.

EXISTING RIGHTS AND INTERESTS

4. For greater certainty, section 2 does not apply to
(a) existing recorded mineral claims in good standing acquired under the *Yukon Placer Mining Act* or the *Yukon Quartz Mining Act*;
(b) existing oil and gas rights and interests granted under the *Canada Petroleum Resources Act*; or
(c) existing rights acquired under section 8 of the *Territorial Lands Act* or under the *Territorial Lands Regulations*.

REPEAL

5. The *Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Ross River Dena Council, Y.T.)*¹ is repealed.

¹ SI/96-114

Enregistrement
TR/2000-108 6 décembre 2000

LOI SUR LES TERRES TERRITORIALES

Décret déclarant inaliénables certaines terres du Yukon (Conseil Déna de Ross River, Yuk.)

C.P. 2000-1685 14 novembre 2000

Sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'alinéa 23a) de la *Loi sur les terres territoriales*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret déclarant inaliénables certaines terres du Yukon (Conseil Déna de Ross River, Yuk.)*, ci-après.

DÉCRET DÉCLARANT INALIÉNABLES CERTAINES TERRES DU YUKON (CONSEIL DÉNA DE ROSS RIVER, YUK.)

OBJET

1. Le présent décret a pour objet de déclarer inaliénables certaines terres pour faciliter le règlement de la revendication des Déna de Ross River au Yukon.

TERRES INALIÉNABLES

2. Sous réserve des articles 3 et 4, les terres territoriales décrites à l'annexe sont déclarées inaliénables pour la période commençant à la date de la prise du présent décret et se terminant le 31 août 2002.

EXCEPTIONS

3. L'article 2 ne s'applique pas :
a) aux matières et matériaux qui peuvent être aliénés en vertu du *Règlement sur l'exploitation de carrières territoriales*;
b) au bois qui peut être aliéné en vertu du *Règlement sur le bois du Yukon*.

DROITS ET TITRES EXISTANTS

4. Il est entendu que l'article 2 ne s'applique pas :
a) aux claims miniers existants, inscrits et en règle, qui ont été acquis conformément à la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* ou à la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*;
b) aux droits et titres pétroliers et gaziers existants, octroyés en vertu de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*;
c) aux droits existants, acquis en vertu de l'article 8 de la *Loi sur les terres territoriales* ou en vertu du *Règlement sur les terres territoriales*.

ABROGATION

5. Le *Décret soustrayant certaines terres à l'aliénation (Conseil Déna de Ross River, Yuk.)*¹ est abrogé.

¹ TR/96-114

SCHEDULE
(Section 2)**ANNEXE**
(article 2)**TRACTS OF LAND WITHDRAWN FROM DISPOSAL**
(ROSS RIVER DENA COUNCIL, Y.T.)**TERRES TERRITORIALES DÉCLARÉES INALIÉNABLES**
(CONSEIL DÉNA DE ROSS RIVER, YUK.)

In the Yukon Territory, all those parcels of land shown as Rural Lands and Site Specific Settlement Land on the following maps on file at the Federal Claims Office, Department of Indian Affairs and Northern Development, at Whitehorse in the Yukon Territory, copies of which have been deposited with the Head, Land Dispositions, at Whitehorse and with the Mining Recorders at Whitehorse, Watson Lake, Mayo and Dawson, in the Yukon Territory:

Dans le Yukon, les parcelles de terre qui sont désignées comme « Rural Lands » et « Site Specific Settlement Lands » sur les cartes mentionnées ci-après, versées aux dossiers du Bureau fédéral des revendications, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, à Whitehorse (Yukon), et dont des copies ont été déposées auprès du chef de l'aliénation des terres, à Whitehorse (Yukon) et au bureau des registres miniers, à Whitehorse, à Watson Lake, à Mayo et à Dawson (Yukon) :

TERRITORIAL RESOURCE BASE MAPS**CARTES DE BASE — RESSOURCES TERRITORIALES**

105F/09,	105F/10,	105F/11,	105F/14,	105F/15,	105F/16,
105G/06,	105G/07,	105G/08,	105G/09,	105G/10,	105G/11,
105G/12,	105G/13,	105G/14,	105G/15,	105G/16,	105H/05,
105H/06,	105H/12,	105J/01,	105J/02,	105J/03,	105J/04,
105J/05,	105J/06,	105J/07,	105J/08,	105J/09,	105J/10,
105J/11,	105J/12,	105J/13,	105J/14,	105J/15,	105K/01,
105K/02,	105K/03,	105K/04,	105K/05,	105K/06,	105K/07,
105K/08,	105K/09,	105K/10,	105K/11,	105K/12,	105L/08,
105L/09,	105O/01,	105O/02,	105O/03		

105F/09,	105F/10,	105F/11,	105F/14,	105F/15,	105F/16,
105G/06,	105G/07,	105G/08,	105G/09,	105G/10,	105G/11,
105G/12,	105G/13,	105G/14,	105G/15,	105G/16,	105H/05,
105H/06,	105H/12,	105J/01,	105J/02,	105J/03,	105J/04,
105J/05,	105J/06,	105J/07,	105J/08,	105J/09,	105J/10,
105J/11,	105J/12,	105J/13,	105J/14,	105J/15,	105K/01,
105K/02,	105K/03,	105K/04,	105K/05,	105K/06,	105K/07,
105K/08,	105K/09,	105K/10,	105K/11,	105K/12,	105L/08,
105L/09,	105O/01,	105O/02,	105O/03		

EXPLANATORY NOTE**NOTE EXPLICATIVE***(This note is not part of the Order.)**(La présente note ne fait pas partie du décret.)*

The purpose of this Order is to repeal the *Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Ross River Dena Council, Y.T.)*, made by Order in Council P.C. 1996-1872 of December 5, 1996 and to make the annexed *Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Ross River Dena Council, Y.T.)*, for the period beginning on the day on which this Order is made and ending on August 31, 2002, for the reason that the lands may be required to facilitate the settlement of Aboriginal land claims.

Le décret a pour objet d'abroger le *Décret soustrayant certaines terres à l'aliénation (Conseil Déna de Ross River, Yuk.)*, pris par le décret C.P. 1996-1872 du 5 décembre 1996, et de prendre en remplacement le *Décret déclarant inaliénables certaines terres du Yukon (Conseil Déna de Ross River, Yuk.)*, pour la période commençant à la date de la prise du décret et se terminant le 31 août 2002, afin de faciliter le règlement des revendications territoriales des Autochtones.

Registration
SI/2000-109 6 December, 2000

TERRITORIAL LANDS ACT

Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Asi Keyi Natural Environment Park, Y.T.)

P.C. 2000-1687 14 November, 2000

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to paragraph 23(a) of the *Territorial Lands Act*, hereby makes the annexed *Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Asi Keyi Natural Environment Park, Y.T.)*.

**ORDER RESPECTING THE WITHDRAWAL
FROM DISPOSAL OF CERTAIN LANDS
IN THE YUKON TERRITORY
(ASI KEYI NATURAL ENVIRONMENT PARK, Y.T.)**

PURPOSE

1. The purpose of this Order is to withdraw certain lands from disposal to facilitate the establishment of the Asi Keyi Natural Environment Park, in the Yukon Territory.

LANDS WITHDRAWN FROM DISPOSAL

2. Subject to sections 3 and 4, the tracts of territorial lands set out in the schedule are withdrawn from disposal for the period beginning on the day on which this Order is made and ending on August 31, 2005.

EXCEPTIONS

3. Section 2 does not apply to the disposition of
(a) substances or materials that may be disposed of under the *Territorial Quarrying Regulations*;
(b) timber under the *Yukon Timber Regulations*.

EXISTING RIGHTS AND INTERESTS

4. For greater certainty, section 2 does not apply to
(a) existing recorded mineral claims in good standing acquired under the *Yukon Placer Mining Act* or the *Yukon Quartz Mining Act*;
(b) existing oil and gas rights and interests granted under the *Canada Petroleum Resources Act*; or
(c) existing rights acquired under section 8 of the *Territorial Lands Act* or under the *Territorial Lands Regulations*.

Enregistrement
TR/2000-109 6 décembre 2000

LOI SUR LES TERRES TERRITORIALES

Décret déclarant inaliénables certaines terres du Yukon (Asi Keyi Natural Environment Park, Yuk.)

C.P. 2000-1687 14 novembre 2000

Sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'alinéa 23a) de la *Loi sur les terres territoriales*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret déclarant inaliénables certaines terres du Yukon (Asi Keyi Natural Environment Park, Yuk.)*, ci-après.

**DÉCRET DÉCLARANT INALIÉNABLES
CERTAINES TERRES DU YUKON
(ASI KEYI NATURAL ENVIRONMENT PARK, YUK.)**

OBJET

1. Le présent décret a pour objet de déclarer inaliénables certaines terres pour faciliter l'établissement du *Asi Keyi Natural Environment Park*, au Yukon.

TERRES INALIÉNABLES

2. Sous réserve des articles 3 et 4, les terres territoriales décrites à l'annexe sont déclarées inaliénables pour la période commençant à la date de la prise du présent décret et se terminant le 31 août 2005.

EXCEPTIONS

3. L'article 2 ne s'applique pas :
a) aux matières et matériaux qui peuvent être aliénés en vertu du *Règlement sur l'exploitation de carrières territoriales*;
b) au bois qui peut être aliéné en vertu du *Règlement sur le bois du Yukon*.

DROITS ET TITRES EXISTANTS

4. Il est entendu que l'article 2 ne s'applique pas :
a) aux claims miniers existants, inscrits et en règle, qui ont été acquis conformément à la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* ou à la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*;
b) aux droits et titres pétroliers et gaziers existants, octroyés en vertu de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*;
c) aux droits existants, acquis en vertu de l'article 8 de la *Loi sur les terres territoriales* ou en vertu du *Règlement sur les terres territoriales*.

SCHEDULE
(Section 2)**ANNEXE**
(article 2)**TRACTS OF LAND WITHDRAWN FROM DISPOSAL**
(ASI KEYI NATURAL ENVIRONMENT PARK, Y.T.)**TERRES TERRITORIALES DÉCLARÉES INALIÉNABLES**
(ASI KEYI NATURAL ENVIRONMENT PARK, YUK.)

In the Yukon Territory, all those parcels of land indicated as Asi Keyi Natural Environment Park on the following maps on file at the Federal Claims Office, Department of Indian Affairs and Northern Development, at Whitehorse in the Yukon Territory, copies of which have been deposited with the Head, Land Dispositions, at Whitehorse and with the Mining Recorders at Whitehorse, Watson Lake, Mayo and Dawson, all in the said Territory:

Dans le territoire du Yukon, les parcelles de terre désignées comme Asi Natural Environment Park sur les cartes mentionnées ci-après qui figurent aux dossiers du Bureau fédéral des revendications, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, à Whitehorse, dans le territoire du Yukon, et dont des copies ont été déposées auprès du chef de l'aliénation des terres, à Whitehorse (territoire du Yukon) et au bureau des Registres miniers, à Whitehorse, à Watson Lake, à Mayo et à Dawson (territoire du Yukon) :

TERRITORIAL RESOURCE BASE MAPS

CARTES DE BASE — RESSOURCES TERRITORIALES

115F/01,	115F/02,	115F/07,	115F/08,	115F/09,
115F/10,	115F/15,	115F/16,	115G/05,	115G/12,

115F/01,	115F/02,	115F/07,	115F/08,	115F/09,
115F/10,	115F/15,	115F/16,	115G/05,	115G/12,

EXPLANATORY NOTE**NOTE EXPLICATIVE**

(This note is not part of the Order.)

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

The purpose of this Order is to make the annexed *Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Asi Keyi Natural Environment Park, Y.T.)*, for the period beginning on the day on which this Order is made and ending on August 31, 2005, for the reason that the lands may be required to facilitate establishment of the Asi Keyi Natural Environment Park, in the Yukon Territory.

Le décret ci-joint a pour objet d'abroger le *Décret déclarant inaliénables certaines terres du territoire du Yukon (Asi Keyi Natural Environment Park, Yuk.)* pour la période commençant à la date de la prise du présent décret jusqu'au 31 août 2005 afin de faciliter l'établissement du Asi Keyi Natural Environment Park au Yukon.

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration No.	P.C. 2000	Department	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2000-402	1680	Transport	Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Roof Intrusion Protection)	2440
SOR/2000-403	1681	Health	Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1203 — Schedule F)	2444
SOR/2000-404	1682	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part V)	2448
SOR/2000-405	1683	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part I and II)...	2466
SOR/2000-406	1684	Indian Affairs and Northern Development	Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (2000, No. 8, Ross River Dena Council, Y.T.)	2476
SOR/2000-407	1686	Indian Affairs and Northern Development	Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (2000, No. 10, Asi Keyi Natural Environment Park, Y.T.)	2480
SOR/2000-408		Indian Affairs and Northern Development	Order Repealing Certain Orders Amending the Indian Bands Council Elections Order	2483
SOR/2000-409		Indian Affairs and Northern Development	Order Amending the Indian Bands Council Elections Order	2487
SI/2000-107	1679	National Revenue	Leo Vandenbrand Remission Order	2490
SI/2000-108	1685	Indian Affairs and Northern Development	Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Ross River Dena Council, Y.T.)	2491
SI/2000-109	1687	Indian Affairs and Northern Development	Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Asi Keyi Natural Environment Park, Y.T.)	2493

INDEX SOR: Statutory Instruments (Regulations)**SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)**Abbreviations: e — erratum
n — new
r — revises
x — revokes

Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments
Canadian Aviation Regulations (Part V)—Regulations Amending Aeronautics Act	SOR/2000-404	14/11/00	2448	
Canadian Aviation Regulations (Parts I and II)—Regulations Amending Aeronautics Act	SOR/2000-405	14/11/00	2466	
Food and Drug Regulations (1203—Schedule F)—Regulations Amending Food and Drugs Act	SOR/2000-403	14/11/00	2444	
Indian Bands Council Elections Order—Order Amending Indian Act	SOR/2000-409	25/11/00	2487	
Indian Bands Council Elections Order—Order Repealing Certain Orders Amending Indian Act	SOR/2000-408	25/11/00	2483	x
Leo Vandenbrand Remission Order Financial Administration Act	SI/2000-107	06/12/00	2490	n
Motor Vehicle Safety Regulations (Roof Intrusion Protection)—Regulations Amending Motor Vehicle Safety Act	SOR/2000-402	14/11/00	2440	
Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (2000, No. 8, Ross River Dena Council, Y.T.)—Order Yukon Placer Mining Act Yukon Quartz Mining Act	SOR/2000-406	14/11/00	2476	n
Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (2000, No. 10, Asi Keyi Natural Environment Park, Y.T.)—Order Yukon Placer Mining Act Yukon Quartz Mining Act	SOR/2000-407	14/11/00	2480	n
Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Ross River Dena Council, Y.T.)—Order Territorial Lands Act	SI/2000-108	06/12/00	2491	n
Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Asi Keyi Natural Environment Park, Y.T.)—Order Territorial Lands Act	SI/2000-109	06/12/00	2493	n

INDEX DORS: Textes réglementaires (Règlements)
TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

Abréviations : e — erratum
n — nouveau
r — revise
a — abroge

Règlements Lois	Enregistrement n°	Date	Page	Commentaires
Aliments et drogues (1203 — Annexe F) — Règlement modifiant le Règlement..... Aliments et drogues (Loi)	DORS/2000-403	14/11/00	2444	
Aviation canadien (Partie V) — Règlement modifiant le Règlement..... Aéronautique (Loi)	DORS/2000-404	14/11/00	2448	
Aviation canadien (Parties I et II) — Règlement modifiant le Règlement Aéronautique (Loi)	DORS/2000-405	14/11/00	2466	
Déclarant inaliénables certaines terres du Yukon (Asi Keyi Natural Environment Park, Yuk.) — Décret..... Terres territoriales (Loi)	TR/2000-109	06/12/00	2493	n
Déclarant inaliénables certaines terres du Yukon (Conseil Déna de Ross River, Yuk.) — Décret..... Terres territoriales (Loi)	TR/2000-108	06/12/00	2491	n
Élection du conseil de bandes indiennes — Arrêté abrogeant certains arrêtés modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes..... Indiens (Loi)	DORS/2000-408	25/11/00	2483	a
Élection du conseil de bandes indiennes — Arrêté modifiant l'Arrêté..... Indiens (Loi)	DORS/2000-409	25/11/00	2487	
Interdisant l'accès à des terrains du Yukon (2000, n° 10, Asi Keyi Natural Environment Park, Yuk.) — Décret..... Extraction de l'or dans le Yukon (Loi) Extraction du quartz dans le Yukon (Loi)	DORS/2000-407	14/11/00	2480	n
Interdisant l'accès à des terrains du Yukon (2000, n° 8, Conseil Déna de Ross River, Yuk.) — Décret..... Extraction de l'or dans le Yukon (Loi) Extraction du quartz dans le Yukon (Loi)	DORS/2000-406	14/11/00	2476	n
Leo Vandenbrand — Décret de remise..... Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2000-107	06/12/00	2490	n
Sécurité des véhicules automobiles (résistance du pavillon à la pénétration) — Règlement modifiant le Règlement..... Sécurité automobile (Loi)	DORS/2000-402	14/11/00	2440	



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9