

Canada Gazette

Part I



Gazette du Canada

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, MARCH 25, 2017

OTTAWA, LE SAMEDI 25 MARS 2017

Notice to Readers

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

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday
- Part II Statutory instruments (regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 11, 2017, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after royal assent

The two electronic versions of the *Canada Gazette* are available free of charge. A Portable Document Format (PDF) version of Part I, Part II and Part III as an official version since April 1, 2003, and a HyperText Mark-up Language (HTML) version of Part I and Part II as an alternate format are available on the *Canada Gazette* website at <http://gazette.gc.ca>. The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the Parliament of Canada website at <http://www.parl.gc.ca>.

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

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

For information regarding reproduction rights, please contact Public Services and Procurement Canada by email at TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

Avis au lecteur

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

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 11 janvier 2017 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

Les deux versions électroniques de la *Gazette du Canada* sont offertes gratuitement. Le format de document portable (PDF) de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III à titre de version officielle depuis le 1^{er} avril 2003 et le format en langage hypertexte (HTML) de la Partie I et de la Partie II comme média substitut sont disponibles sur le site Web de la *Gazette du Canada* à l'adresse <http://gazette.gc.ca>. La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse <http://www.parl.gc.ca>.

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

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

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Services publics et Approvisionnement Canada par courriel à l'adresse TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

TABLE OF CONTENTS

Government House	1302
(orders, decorations and medals)	
Government notices	1308
Appointments.....	1317
Appointment opportunities.....	1373
Parliament	
House of Commons	1378
Commissions	1379
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	1385
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Index	1387

TABLE DES MATIÈRES

Résidence du gouverneur général	1302
(ordres, décorations et médailles)	
Avis du gouvernement	1308
Nominations	1317
Possibilités de nominations	1373
Parlement	
Chambre des communes.....	1378
Commissions	1379
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	1385
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Index	1388

GOVERNMENT HOUSE**THE CANADIAN HERALDIC AUTHORITY — GRANTS, REGISTRATIONS AND CONFIRMATIONS**

The Governor General, His Excellency the Right Honourable David Johnston, is pleased to advise that the following grants, registrations and confirmation of Armorial Bearings have been made, as entered in the *Public Register of Arms, Flags and Badges of Canada* (Volume, page):

Grant of Arms and Flag to Claude Clément, C.M., Saint-Bruno-de-Montarville, Quebec, with differences to Catherine Clément, Karl-Philippe Clément, Maxime Olivier Cardin and Johan-Frédéric Clément, June 15, 2016 (Vol. VI, p. 626).

Grant of Arms to the Coopérative des paramédics de l'Outaouais, Gatineau, Quebec, June 15, 2016 (Vol. VI, p. 627).

Grant of a Badge and Flag to the Camrose Police Service, Camrose, Alberta, June 15, 2016 (Vol. VI, p. 628).

Registration of the Badge for the 2016 Royal Tour of HRH Prince William, Duke of Cambridge, Ottawa, Ontario, June 15, 2016 (Vol. VI, p. 629).

Grant of Arms to Mathieu Jacques Dupont, Ottawa, Ontario, July 15, 2016 (Vol. VI, p. 630).

Grant of a Flag to Derwin James Kah Wai Mak, Toronto, Ontario, July 15, 2016 (Vol. VI, p. 631).

Grant of Arms and Badge to Peter Hugh O'Neil Roe, Waterloo, Ontario, with differences to Robert Hugh O'Neil Roe and Mary Elizabeth Anne Roe Pfeifer, August 15, 2016 (Vol. VI, p. 632).

Grant of Arms and Supporters to the Royal College of Chiropractic Sports Sciences (Canada), Calgary (Alberta), August 15, 2016 (Vol. VI, p. 633).

Grant of Arms to the Association de la famille Girouard, Giroir, Gerrior Inc., Moncton, New Brunswick, August 15, 2016 (Vol. VI, p. 634).

Grant of differenced Arms to Ian Powell, North Saanich, British Columbia, for use by Jacob Ian Dalzell Carmichael and Greyson Hunter Willis Carmichael, September 15, 2016 (Vol. VI, p. 635).

Grant of Arms, Flag and Badges to Dale Palmer, Brampton, Ontario, with differences and additional crests to Sean Eric Palmer, Jason Ryan Palmer and

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL**L'AUTORITÉ HÉRALDIQUE DU CANADA — CONCESSIONS, ENREGISTREMENTS ET CONFIRMATIONS**

Le gouverneur général, Son Excellence le très honorable David Johnston, est heureux d'annoncer les concessions, enregistrements et confirmation d'emblèmes héraldiques suivants, tels qu'ils sont consignés dans le *Registre public des armoiries, drapeaux et insignes du Canada* (volume, page) :

Concession d'armoiries et d'un drapeau à Claude Clément, C.M., Saint-Bruno-de-Montarville (Québec), avec brisures à Catherine Clément, à Karl-Philippe Clément, à Maxime Olivier Cardin et à Johan-Frédéric Clément, le 15 juin 2016 (vol. VI, p. 626).

Concession d'armoiries à la Coopérative des paramédics de l'Outaouais, Gatineau (Québec), le 15 juin 2016 (vol. VI, p. 627).

Concession d'un insigne et d'un drapeau au Camrose Police Service, Camrose (Alberta), le 15 juin 2016 (vol. VI, p. 628).

Enregistrement de l'insigne pour la tournée royale 2016 de SAR le prince William, duc de Cambridge, Ottawa (Ontario), le 15 juin 2016 (vol. VI, p. 629).

Concession d'armoiries à Mathieu Jacques Dupont, Ottawa (Ontario), le 15 juillet 2016 (vol. VI, p. 630).

Concession d'un drapeau à Derwin James Kah Wai Mak, Toronto (Ontario), le 15 juillet 2016 (vol. VI, p. 631).

Concession d'armoiries et d'un insigne à Peter Hugh O'Neil Roe, Waterloo (Ontario), avec brisures à Robert Hugh O'Neil Roe et à Mary Elizabeth Anne Roe Pfeifer, le 15 août 2016 (vol. VI, p. 632).

Concession d'armoiries et de supports au Royal College of Chiropractic Sports Sciences (Canada), Calgary (Alberta), le 15 août 2016 (vol. VI, p. 633).

Concession d'armoiries à l'Association de la famille Girouard, Giroir, Gerrior Inc., Moncton (Nouveau-Brunswick), le 15 août 2016 (vol. VI, p. 634).

Concession d'armoiries brisées à Ian Powell, North Saanich (Colombie-Britannique), pour l'usage de Jacob Ian Dalzell Carmichael et de Greyson Hunter Willis Carmichael, le 15 septembre 2016 (vol. VI, p. 635).

Concession d'armoiries, d'un drapeau et d'insignes à Dale Palmer, Brampton (Ontario), avec brisures et cimiers additionnels à Sean Eric Palmer, à Jason Ryan

Christopher Lawrence Palmer, October 20, 2016 (Vol. VI, p. 637).

Grant of Arms, Flag and Badge to Glenda Jeanette King-Palmer, Brampton, Ontario, with differences and additional badges to Sean Eric Palmer, Jason Ryan Palmer and Christopher Lawrence Palmer, October 20, 2016 (Vol. VI, p. 638).

Grant of Arms and Badge to Roger Damien Bibaud, M.S.M., C.D., Alouette, Quebec, October 20, 2016 (Vol. VI, p. 639).

Grant of Arms, Flag and Badge to Léon Ghislain Joseph Gilissen, Laval, Quebec, October 20, 2016 (Vol. VI, p. 640).

Grant of Arms and Flag to Richard David Christy, Kitchener, Ontario, with differences to Elizabeth Luella Christy, Elena Rebecca Anne Christy and Emily Victoria Ruth Christy, October 20, 2016 (Vol. VI, p. 642).

Grant of Arms and Supporters to Jonathan Holbert Vance, C.M.M., M.S.C., C.D., Ottawa, Ontario, with differences to Olivia Nicole Vance, Nora Mahon Wheelehan, Mara Mahon Wheelehan, Julia Mahon Wheelehan and Fiona Mahon Wheelehan, October 20, 2016 (Vol. VI, p. 643).

Grant of Arms and Supporters to the Right Honourable Beverley Marian McLachlin, P.C., Ottawa, Ontario, with differences to Angus McLachlin, November 15, 2016 (Vol. VI, p. 644).

Grant of Arms to Jacques Jean Simon Janson, Ottawa, Ontario, November 15, 2016 (Vol. VI, p. 645).

Grant of Arms, Flags and Badges to Udo Hanebaum, Lethbridge, Alberta, with differences and additional badges to Simone Hanebaum and Katja Hanebaum, November 15, 2016 (Vol. VI, p. 647).

Grant of Arms, Flag and Badge to the Honourable Mark George Peacock, Westmount, Quebec, with differences to Grant Seaton Spencer Peacock and Claire Katherine Ann Peacock, November 15, 2016 (Vol. VI, p. 648).

Grant of Arms and Badge to the Very Reverend Donald Angus Davidson, Kingston, Ontario, November 15, 2016 (Vol. VI, p. 649).

Registration of the Arms of Bryan Erik Manuel, Innisfil, Ontario, November 15, 2016 (Vol. VI, p. 652).

Registration of the Crest and Badge of Bryan Erik Manuel, Innisfil, Ontario, November 15, 2016 (Vol. VI, p. 653).

Palmer et à Christopher Lawrence Palmer, le 20 octobre 2016 (vol. VI, p. 637).

Concession d'armoiries, d'un drapeau et d'un insigne à Glenda Jeanette King-Palmer, Brampton (Ontario), avec brisures et insignes additionnels à Sean Eric Palmer, à Jason Ryan Palmer et à Christopher Lawrence Palmer, le 20 octobre 2016 (vol. VI, p. 638).

Concession d'armoiries et d'un insigne à Roger Damien Bibaud, M.S.M., C.D., Alouette (Québec), le 20 octobre 2016 (vol. VI, p. 639).

Concession d'armoiries, d'un drapeau et d'un insigne à Léon Ghislain Joseph Gilissen, Laval (Québec), le 20 octobre 2016 (vol. VI, p. 640).

Concession d'armoiries et d'un drapeau à Richard David Christy, Kitchener (Ontario), avec brisures à Elizabeth Luella Christy, à Elena Rebecca Anne Christy et à Emily Victoria Ruth Christy, le 20 octobre 2016 (vol. VI, p. 642).

Concession d'armoiries et de supports à Jonathan Holbert Vance, C.M.M., C.S.M., C.D., Ottawa (Ontario), avec brisures à Olivia Nicole Vance, à Nora Mahon Wheelehan, à Mara Mahon Wheelehan, à Julia Mahon Wheelehan et à Fiona Mahon Wheelehan, le 20 octobre 2016 (vol. VI, p. 643).

Concession d'armoiries et de supports à la très honorable Beverley Marian McLachlin, C.P., Ottawa (Ontario), avec brisures à Angus McLachlin, le 15 novembre 2016 (vol. VI, p. 644).

Concession d'armoiries à Jacques Jean Simon Janson, Ottawa (Ontario), le 15 novembre 2016 (vol. VI, p. 645).

Concession d'armoiries, de drapeaux et d'insignes à Udo Hanebaum, Lethbridge (Alberta), avec brisures et insignes additionnels à Simone Hanebaum et à Katja Hanebaum, le 15 novembre 2016 (vol. VI, p. 647).

Concession d'armoiries, d'un drapeau et d'un insigne à l'honorable Mark George Peacock, Westmount (Québec), avec brisures à Grant Seaton Spencer Peacock et à Claire Katherine Ann Peacock, le 15 novembre 2016 (vol. VI, p. 648).

Concession d'armoiries et d'un insigne au très révérend Donald Angus Davidson, Kingston (Ontario), le 15 novembre 2016 (vol. VI, p. 649).

Enregistrement des armoiries de Bryan Erik Manuel, Innisfil (Ontario), le 15 novembre 2016 (vol. VI, p. 652).

Enregistrement du cimier et de l'insigne de Bryan Erik Manuel, Innisfil (Ontario), le 15 novembre 2016 (vol. VI, p. 653).

Grant of Arms and Badge to Jason Charles Burgoin, C.D., Hamilton, Ontario, December 15, 2016 (Vol. VI, p. 654).

Grant of Arms and Supporters to the Honourable Michel Doyon, Québec, Quebec, November 15, 2016 (Vol. VI, p. 655).

Grant of Arms to Marie Francine Lavoie, Saint-Basile-le-Grand, Quebec, December 15, 2016 (Vol. VI, p. 656).

Grant of Arms to the Right Reverend George Robinson Sumner, a Canadian citizen residing in Dallas, Texas, United States of America, December 15, 2016 (Vol. VI, p. 657).

Grant of a Flag to The Trinity College School, Port Hope, Ontario, December 15, 2016 (Vol. VI, p. 659).

Grant of a Badge to The Walrus Foundation, Toronto, Ontario, December 15, 2016 (Vol. VI, p. 660).

Grant of Arms, Flag and Badge to the Very Reverend Leighton James Lee, Calgary, Alberta, January 20, 2017 (Vol. VI, p. 661).

Grant of Arms, Flag and Badge to Cory Douglas Martinson, a Canadian citizen residing in George Town, Cayman Islands, January 20, 2017 (Vol. VI, p. 662).

Grant of Arms to Acadia University, Wolfville, Nova Scotia, January 20, 2017 (Vol. VI, p. 663).

Registration of the Arms of Sir Hugh Montagu Allan, C.V.O., Montréal, Quebec, January 20, 2017 (Vol. VI, p. 664).

Registration of the Arms of William Ernest Bolton, Montréal, Quebec, January 20, 2017 (Vol. VI, p. 665).

Registration of the Arms and Badge of Sir James Hamet Dunn, Bt., Bathurst, New Brunswick, January 20, 2017 (Vol. VI, p. 666).

Registration of the Arms and Badge of Sir Donald Macmaster, Bt., Montréal, Quebec, January 20, 2017 (Vol. VI, p. 667).

Registration of the Arms of James Skitt Matthews, Vancouver, British Columbia, January 20, 2017 (Vol. VI, p. 668).

Registration of the Arms of Howard Cantley, New Glasgow, Nova Scotia, January 20, 2017 (Vol. VI, p. 669).

Concession d'armoiries et d'un insigne à Jason Charles Burgoin, C.D., Hamilton (Ontario), le 15 décembre 2016 (vol. VI, p. 654).

Concession d'armoiries et de supports à l'honorable Michel Doyon, Québec (Québec), le 15 novembre 2016 (vol. VI, p. 655).

Concession d'armoiries à Marie Francine Lavoie, Saint-Basile-le-Grand (Québec), le 15 décembre 2016 (vol. VI, p. 656).

Concession d'armoiries au très révérend George Robinson Sumner, un citoyen canadien résidant à Dallas (Texas, États-Unis d'Amérique), le 15 décembre 2016 (vol. VI, p. 657).

Concession d'un drapeau à The Trinity College School, Port Hope (Ontario), le 15 décembre 2016 (vol. VI, p. 659).

Concession d'un insigne à The Walrus Foundation, Toronto (Ontario), le 15 décembre 2016 (vol. VI, p. 660).

Concession d'armoiries, d'un drapeau et d'un insigne au très révérend Leighton James Lee, Calgary (Alberta), le 20 janvier 2017 (vol. VI, p. 661).

Concession d'armoiries, d'un drapeau et d'un insigne à Cory Douglas Martinson, un citoyen canadien résidant à George Town, Îles Caïmans, le 20 janvier 2017 (vol. VI, p. 662).

Concession d'armoiries à l'Acadia University, Wolfville (Nouvelle-Écosse), le 20 janvier 2017 (vol. VI, p. 663).

Enregistrement des armoiries de sir Hugh Montagu Allan, C.V.O., Montréal (Québec), le 20 janvier 2017 (vol. VI, p. 664).

Enregistrement des armoiries de William Ernest Bolton, Montréal (Québec), le 20 janvier 2017 (vol. VI, p. 665).

Enregistrement des armoiries et de l'insigne de sir James Hamet Dunn, Bt., Bathurst (Nouveau-Brunswick), le 20 janvier 2017 (vol. VI, p. 666).

Enregistrement des armoiries et de l'insigne de sir Donald Macmaster, Bt., Montréal (Québec), le 20 janvier 2017 (vol. VI, p. 667).

Enregistrement des armoiries de James Skitt Matthews, Vancouver (Colombie-Britannique), le 20 janvier 2017 (vol. VI, p. 668).

Enregistrement des armoiries de Howard Cantley, New Glasgow (Nouvelle-Écosse), le 20 janvier 2017 (vol. VI, p. 669).

Registration of the Arms of Donald Fraser Cantley, New Glasgow, Nova Scotia, January 20, 2017 (Vol. VI, p. 670).

Registration of the Arms of Ernest Henry Godfrey, Ottawa, Ontario, January 20, 2017 (Vol. VI, p. 671).

Registration of the Arms and Supporters of the Hudson's Bay Company, London, England, January 20, 2017 (Vol. VI, p. 672).

Confirmation of the blazon of the Flags of the Hudson's Bay Company, London, England, January 20, 2017 (Vol. VI, p. 673).

Grant of Arms of the Most Reverend Robert Michael Kasun, Toronto, Ontario, January 20, 2017 (Vol. VI, p. 674).

Registration of the Arms of Alison Jean Watt, née Logan, North Vancouver, British Columbia, January 20, 2017 (Vol. VI, p. 675).

Registration of the Arms of Montague Arthur Tuck, West Vancouver, British Columbia, January 20, 2017 (Vol. VI, p. 676).

Registration of the Arms of Matthew Ford Muir, Burford, Ontario, January 20, 2017 (Vol. VI, p. 677).

Registration of the Arms of Thomas Mulvey, Ottawa, Ontario, January 20, 2017 (Vol. VI, p. 678).

Registration of the Arms of Samuel Morgan Gray, Cornwall, Ontario, January 20, 2017 (Vol. VI, p. 679).

Registration of the Arms of the Honourable Sir Albert Edward Kemp, K.C.M.G., P.C., Toronto, Ontario, February 15, 2017 (Vol. VI, p. 680).

Registration of the Arms of the Right Reverend George Exton Lloyd, Prince Albert, Saskatchewan, February 15, 2017 (Vol. VI, p. 681).

Registration of the Arms of William Chase Thomson, Montréal, Quebec, February 15, 2017 (Vol. VI, p. 682).

Registration of the Arms of Lonn Clark Buchanan, Belmont Township, Ontario, February 15, 2017 (Vol. VI, p. 683).

Registration of the Arms of Sir Joseph Wesley Flavelle, Bt., Toronto, Ontario, February 15, 2017 (Vol. VI, p. 684).

Registration of the Arms of the Reverend Canon Bernard Bryan, Toronto, Ontario, February 15, 2017 (Vol. VI, p. 685).

Enregistrement des armoiries de Donald Fraser Cantley, New Glasgow (Nouvelle-Écosse), le 20 janvier 2017 (vol. VI, p. 670).

Enregistrement des armoiries d'Ernest Henry Godfrey, Ottawa (Ontario), le 20 janvier 2017 (vol. VI, p. 671).

Enregistrement des armoiries et des supports de la Compagnie de la Baie d'Hudson, Londres (Angleterre), le 20 janvier 2017 (vol. VI, p. 672).

Confirmation du blasonnement des drapeaux de la Compagnie de la Baie d'Hudson, Londres (Angleterre), le 20 janvier 2017 (vol. VI, p. 673).

Concession d'armoiries à monseigneur Robert Michael Kasun, Toronto (Ontario), le 20 janvier 2017 (vol. VI, p. 674).

Enregistrement des armoiries d'Alison Jean Watt, née Logan, North Vancouver (Colombie-Britannique), le 20 janvier 2017 (vol. VI, p. 675).

Enregistrement des armoiries de Montague Arthur Tuck, West Vancouver (Colombie-Britannique), le 20 janvier 2017 (vol. VI, p. 676).

Enregistrement des armoiries de Matthew Ford Muir, Burford (Ontario), le 20 janvier 2017 (vol. VI, p. 677).

Enregistrement des armoiries de Thomas Mulvey, Ottawa (Ontario), le 20 janvier 2017 (vol. VI, p. 678).

Enregistrement des armoiries de Samuel Morgan Gray, Cornwall (Ontario), le 20 janvier 2017 (vol. VI, p. 679).

Enregistrement des armoiries de l'honorable sir Albert Edward Kemp, K.C.M.G., C.P., Toronto (Ontario), le 15 février 2017 (vol. VI, p. 680).

Enregistrement des armoiries du très révérend George Exton Lloyd, Prince Albert (Saskatchewan), le 15 février 2017 (vol. VI, p. 681).

Enregistrement des armoiries de William Chase Thomson, Montréal (Québec), le 15 février 2017 (vol. VI, p. 682).

Enregistrement des armoiries de Lonn Clark Buchanan, Belmont Township (Ontario), le 15 février 2017 (vol. VI, p. 683).

Enregistrement des armoiries de sir Joseph Wesley Flavelle, Bt., Toronto (Ontario), le 15 février 2017 (vol. VI, p. 684).

Enregistrement des armoiries du révérend chanoine Bernard Bryan, Toronto (Ontario), le 15 février 2017 (vol. VI, p. 685).

Registration of the Arms of Frederick Baker, Vancouver, British Columbia, February 15, 2017 (Vol. VI, p. 686).

Registration of the Arms of Gerald Lynham Porte Grant-Suttie, Toronto, Ontario, March 15, 2017 (Vol. VI, p. 687).

Registration of the Arms and Badge of the Honourable John Dowsley Reid, P.C., Prescott, Ontario, March 15, 2017 (Vol. VI, p. 688).

Registration of the Arms (1927) of the Honourable Charles Vincent Massey, P.C., Toronto, Ontario, March 15, 2017 (Vol. VI, p. 689).

Registration of the Arms (1963) of the Right Honourable Charles Vincent Massey, P.C., C.H., C.D., Port Hope, Ontario, March 15, 2017 (Vol. VI, p. 690).

Registration of the Arms of John Andrew MacLaren Forin, Vancouver, British Columbia, March 15, 2017 (Vol. VI, p. 691).

Registration of the Arms of James Harold Crang, Toronto, Ontario, March 15, 2017 (Vol. VI, p. 692).

Registration of the Arms of Arthur Baylis, Melfort, Saskatchewan, March 15, 2017 (Vol. VI, p. 693).

Registration of the Arms of the Metropolitan of the Ecclesiastical Province of Ontario for use by the Provincial Synod of Ontario, London, Ontario, March 15, 2017 (Vol. VI, p. 694).

Registration of the Arms of Clyde MacLean-Kennedy, London, Ontario, March 15, 2017 (Vol. VI, p. 695).

Registration of the Arms of Henry Francis Cawthra Burnham, Toronto, Ontario, March 15, 2017 (Vol. VI, p. 696).

Registration of the Arms of James Sutherland Brown, C.M.G., D.S.O., Simcoe, Ontario, March 15, 2017 (Vol. VI, p. 697).

Registration of the Arms of James Bryce Allan, Montréal, Quebec, March 15, 2017 (Vol. VI, p. 698).

Registration of the Arms of Gilbert Emilius Fauquier, Ottawa, Ontario, March 15, 2017 (Vol. VI, p. 699).

Registration of the Arms of Robert Saint Fillan Dewar, Kirkintilloch, Scotland, March 15, 2017 (Vol. VI, p. 700).

Enregistrement des armoiries de Frederick Baker, Vancouver (Colombie-Britannique), le 15 février 2017 (vol. VI, p. 686).

Enregistrement des armoiries de Gerald Lynham Porte Grant-Suttie, Toronto (Ontario), le 15 mars 2017 (vol. VI, p. 687).

Enregistrement des armoiries et de l'insigne de l'honorable John Dowsley Reid, C.P., Prescott (Ontario), le 15 mars 2017 (vol. VI, p. 688).

Enregistrement des armoiries (1927) de l'honorable Charles Vincent Massey, C.P., Toronto (Ontario), le 15 mars 2017 (vol. VI, p. 689).

Enregistrement des armoiries (1963) du très honorable Charles Vincent Massey, C.P., C.H., C.D., Port Hope (Ontario), le 15 mars 2017 (vol. VI, p. 690).

Enregistrement des armoiries de John Andrew MacLaren Forin, Vancouver (Colombie-Britannique), le 15 mars 2017 (vol. VI, p. 691).

Enregistrement des armoiries de James Harold Crang, Toronto (Ontario), le 15 mars 2017 (vol. VI, p. 692).

Enregistrement des armoiries d'Arthur Baylis, Melfort (Saskatchewan), le 15 mars 2017 (vol. VI, p. 693).

Enregistrement des armoiries du Metropolitan of the Ecclesiastical Province of Ontario pour l'usage du Provincial Synod of Ontario, London (Ontario), le 15 mars 2017 (vol. VI, p. 694).

Enregistrement des armoiries de Clyde MacLean-Kennedy, London (Ontario), le 15 mars 2017 (vol. VI, p. 695).

Enregistrement des armoiries de Henry Francis Cawthra Burnham, Toronto (Ontario), le 15 mars 2017 (vol. VI, p. 696).

Enregistrement des armoiries de James Sutherland Brown, C.M.G., D.S.O., Simcoe (Ontario), le 15 mars 2017 (vol. VI, p. 697).

Enregistrement des armoiries de James Bryce Allan, Montréal (Québec), le 15 mars 2017 (vol. VI, p. 698).

Enregistrement des armoiries de Gilbert Emilius Fauquier, Ottawa (Ontario), le 15 mars 2017 (vol. VI, p. 699).

Enregistrement des armoiries de Robert Saint Fillan Dewar, Kirkintilloch (Écosse), le 15 mars 2017 (vol. VI, p. 700).

Stephen Wallace
Herald Chancellor

Le chancelier d'armes
Stephen Wallace

THE CANADIAN HERALDIC AUTHORITY — APPROVALS AND CONFIRMATIONS

The Governor General, His Excellency the Right Honourable David Johnston, is pleased to advise, as Commander-in-Chief of Canada, that the following approvals and confirmations of Armorial Bearings have been made, as entered in the *Public Register of Arms, Flags and Badges of Canada* (Volume, page):

Approval of the Badge of the Canadian Army, Ottawa, Ontario, September 15, 2016 (Vol. VI, p. 636).

Confirmation of the Motto of the Royal Canadian Armoured Corps School, Gagetown, New Brunswick, October 20, 2016 (Vol. VI, p. 641).

Confirmation of the Badge of the Cadet Flying Training Centre – Eastern Region, Saint-Jean-sur-Richelieu, Quebec, November 15, 2016 (Vol. VI, p. 646).

Approval of the Queen's Colour of the Stormont, Dundas and Glengarry Highlanders, Cornwall, Ontario, November 15, 2016 (Vol. VI, p. 650).

Approval of the Queen's Colour of The Essex and Kent Scottish, Windsor, Ontario, November 15, 2016 (Vol. VI, p. 651).

Approval of the Queen's Colour of the Royal Canadian Navy, Ottawa, Ontario, December 15, 2016 (Vol. VI, p. 658).

Stephen Wallace
Herald Chancellor

[12-1-o]

TERMINATION OF APPOINTMENT TO THE ORDER OF MILITARY MERIT

Notice is hereby given that the appointment of Warrant Officer Richard Fancy, C.D. (Retired) to the Order of Military Merit was terminated by Ordinance signed by the Governor General on March 3, 2017.

Ottawa, March 25, 2017

Stephen Wallace
Secretary General of the Order of Military Merit

[12-1-o]

L'AUTORITÉ HÉRALDIQUE DU CANADA — APPROBATIONS ET CONFIRMATIONS

Le gouverneur général, Son Excellence le très honorable David Johnston, est heureux d'annoncer, à titre de commandant en chef du Canada, les approbations et confirmations des emblèmes héraldiques suivantes, telles qu'elles sont consignées dans le *Registre public des armoiries, drapeaux et insignes du Canada* (volume, page) :

Approbation de l'insigne de l'Armée canadienne, Ottawa (Ontario), le 15 septembre 2016 (vol. VI, p. 636).

Confirmation de la devise de l'École du corps blindé royal canadien, Gagetown (Nouveau-Brunswick), le 20 octobre 2016 (vol. VI, p. 641).

Confirmation de l'insigne du Centre d'entraînement de vol des cadets – Région de l'Est, Saint-Jean-sur-Richelieu (Québec), le 15 novembre 2016 (vol. VI, p. 646).

Approbation du drapeau royal du Stormont, Dundas and Glengarry Highlanders, Cornwall (Ontario), le 15 novembre 2016 (vol. VI, p. 650).

Approbation du drapeau royal de The Essex and Kent Scottish, Windsor (Ontario), le 15 novembre 2016 (vol. VI, p. 651).

Approbation du drapeau royal de la Marine royale du Canada, Ottawa (Ontario), le 15 décembre 2016 (vol. VI, p. 658).

Le chancelier d'armes
Stephen Wallace

[12-1-o]

RÉVOCATION D'UNE NOMINATION À L'ORDRE DU MÉRITE MILITAIRE

Avis est par les présentes donné que la nomination de l'adjudant Richard Fancy, C.D. (retraité) à l'Ordre du mérite militaire a été révoquée par ordonnance du gouverneur général le 3 mars 2017.

Ottawa, le 25 mars 2017

Le secrétaire général de l'Ordre du mérite militaire
Stephen Wallace

[12-1-o]

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT****DEPARTMENT OF HEALTH****CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999**

Publication after screening assessment of two substances — hexanoic acid, 2-ethyl-, calcium salt (calcium 2-ethylhexanoate), CAS¹ RN 136-51-6; and hexanoic acid, 2-ethyl-, 2-ethylhexyl ester (2-ethylhexyl-2-ethylhexanoate), CAS RN 7425-14-1 — specified on the Domestic Substances List (paragraphs 68(b) and (c) or subsection 77(1) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Whereas calcium 2-ethylhexanoate is a substance on the *Domestic Substances List* identified under subsection 73(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas a summary of the draft screening assessment conducted on the two substances, pursuant to paragraphs 68(b) and (c) of the Act for 2-ethylhexyl-2-ethylhexanoate and section 74 of the Act for calcium 2-ethylhexanoate, is annexed hereby;

Whereas it is proposed to conclude that 2-ethylhexyl-2-ethylhexanoate meets one or more of the criteria set out in section 64 of the Act;

Whereas it is proposed to conclude that calcium 2-ethylhexanoate does not meet any of the criteria set out in section 64 of the Act,

Notice therefore is hereby given that the Minister of the Environment and the Minister of Health (the ministers) propose to take no further action on calcium 2-ethylhexanoate at this time under section 77 of the Act.

Notice therefore is hereby given that the ministers propose to recommend to His Excellency the Governor in Council that 2-ethylhexyl-2-ethylhexanoate be added to Schedule 1 to the Act.

Notice is furthermore given that the ministers have released a risk management scope document for 2-ethylhexyl-2-ethylhexanoate to initiate discussions with

¹ The Chemical Abstracts Service Registry Number (CAS RN) is the property of the American Chemical Society, and any use or redistribution, except as required in supporting regulatory requirements and/or for reports to the Government of Canada when the information and the reports are required by law or administrative policy, is not permitted without the prior, written permission of the American Chemical Society.

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT****MINISTÈRE DE LA SANTÉ****LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)**

Publication après évaluation préalable de deux substances — le bis(2-éthylhexanoate) de calcium (2-éthylhexanoate de calcium), NE CAS¹ 136-51-6; le 2-éthylhexanoate de 2-éthylhexyle, NE CAS 7425-14-1 — inscrites sur la Liste intérieure [alinéas 68b) et c) ou paragraphe 77(1) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]

Attendu que le 2-éthylhexanoate de calcium est une substance qui satisfait aux critères du paragraphe 73(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu qu'un résumé de l'ébauche d'évaluation préalable concernant les deux substances, réalisée en application des alinéas 68b) et c) de la Loi pour le 2-éthylhexanoate de 2-éthylhexyle et de l'article 74 de la Loi pour le 2-éthylhexanoate de calcium, est ci-annexé;

Attendu qu'il est proposé de conclure que le 2-éthylhexanoate de 2-éthylhexyle satisfait à au moins un des critères énoncés à l'article 64 de la Loi;

Attendu qu'il est proposé de conclure que le 2-éthylhexanoate de calcium ne satisfait à aucun des critères énoncés à l'article 64 de la Loi,

Avis est par les présentes donné que la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé (les ministres) ont l'intention de ne rien faire pour le moment à l'égard du 2-éthylhexanoate de calcium conformément à l'article 77 de la Loi.

Avis est par les présentes donné que les ministres ont l'intention de recommander à Son Excellence le Gouverneur en conseil que le 2-éthylhexanoate de 2-éthylhexyle soit ajouté à l'annexe 1 de la Loi.

Avis est de plus donné que les ministres ont publié le cadre de gestion des risques pour le 2-éthylhexanoate de 2-éthylhexyle afin d'amorcer des discussions avec les

¹ Le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS) est la propriété de l'American Chemical Society. Toute utilisation ou redistribution, sauf si elle sert à répondre aux besoins législatifs ou si elle est nécessaire pour les rapports au gouvernement du Canada lorsque des renseignements et des rapports sont exigés par la loi ou une politique administrative, est interdite sans l'autorisation écrite préalable de l'American Chemical Society.

stakeholders on the development of risk management actions.

Notice is further given that options are being considered for follow-up activities to track changes in human exposure to calcium 2-ethylhexanoate.

Public comment period

Any person may, within 60 days after publication of this notice, file with the Minister of the Environment written comments on the measure the ministers propose to take and on the scientific considerations on the basis of which the measure is proposed. More information regarding the scientific considerations may be obtained from the Government of Canada's Chemical Substances website (www.chemicalsubstances.gc.ca). All comments must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the Executive Director, Program Development and Engagement Division, Environment Canada, Gatineau, Quebec K1A 0H3, by fax to 819-938-5212, or by email to eccc.substances.eccc@canada.ca.

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

Jacqueline Gonçalves

Director General
Science and Risk Assessment Directorate

On behalf of the Minister of the Environment

Marc D'Iorio

Director General
Industrial Sectors, Chemicals and Waste Directorate

On behalf of the Minister of the Environment

David Morin

Director General
Safe Environments Directorate

On behalf of the Minister of Health

parties intéressées au sujet de l'élaboration d'une approche de gestion des risques.

Avis est de plus donné que des options seront considérées afin de faire le suivi des changements dans l'exposition humaine au 2-éthylhexanoate de calcium.

Délai pour recevoir les commentaires du public

Dans les 60 jours suivant la publication du présent avis, quiconque le souhaite peut soumettre par écrit, à la ministre de l'Environnement, ses commentaires sur la mesure que les ministres se proposent de prendre et les considérations scientifiques la justifiant. Des précisions sur les considérations scientifiques peuvent être obtenues à partir du site Web du gouvernement du Canada portant sur les substances chimiques (www.substanceschimiques.gc.ca). Tous les commentaires doivent mentionner la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis, et être envoyés au Directeur exécutif, Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, Ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3, par télécopieur au 819-938-5212 ou par courriel à eccc.substances.eccc@canada.ca.

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

La directrice générale

Direction des sciences et de l'évaluation des risques
Jacqueline Gonçalves

Au nom de la ministre de l'Environnement

Le directeur général

Direction des secteurs industriels, substances chimiques et déchets

Marc D'Iorio

Au nom de la ministre de l'Environnement

Le directeur général

Direction de la sécurité des milieux

David Morin

Au nom de la ministre de la Santé

ANNEX

Summary of the draft screening assessment of calcium 2-ethylhexanoate and 2-ethylhexyl-2-ethylhexanoate

Pursuant to sections 68 and 74 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), the Minister of the Environment and the Minister of Health have conducted a screening assessment of calcium 2-ethylhexanoate and 2-ethylhexyl-2-ethylhexanoate. These substances were identified as priorities for assessment as they met categorization criteria under subsection 73(1) of CEPA or were considered a priority based on other human health concerns. The Chemical Abstracts Service Registry Numbers (CAS RN, their *Domestic Substances List* (DSL) names and their common names are listed in the table below.

Substances in this assessment

CAS RN	DSL name	Common name
136-51-6	Hexanoic acid, 2-ethyl-, calcium salt	Calcium 2-ethylhexanoate
7425-14-1 ^a	Hexanoic acid, 2-ethyl-, 2-ethylhexyl ester	2-Ethylhexyl-2-ethylhexanoate

In 2011, there were no reports of manufacture of calcium 2-ethylhexanoate above the reporting threshold of 100 kg, but between 10 000 and 100 000 kg of calcium 2-ethylhexanoate were imported into Canada. There were no reports of manufacture or import for 2-ethylhexyl-2-ethylhexanoate above the reporting threshold of 100 kg for the same year. Calcium 2-ethylhexanoate is used predominantly as an additive in interior and exterior paints. It is also reported to be used in the manufacture of food packaging materials. 2-Ethylhexyl-2-ethylhexanoate is an ingredient in cosmetics.

The ecological risk of calcium 2-ethylhexanoate and 2-ethylhexyl-2-ethylhexanoate was characterized using the ecological risk classification of organic substances (ERC). The ERC is a risk-based approach that employs multiple metrics for both hazard and exposure based on

^a This substance was not identified under subsection 73(1) of CEPA, but was included in this assessment as it was considered as a priority based on other human health concerns.

ANNEXE

Résumé de l'ébauche d'évaluation préalable du 2-éthylhexanoate de calcium et du 2-éthylhexanoate de 2-éthylhexyle

En vertu des articles 68 et 74 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE], la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ont procédé à une évaluation préalable du 2-éthylhexanoate de calcium et du 2-éthylhexanoate de 2-éthylhexyle. Ces substances font partie de celles qui ont été déterminées comme d'intérêt prioritaire pour une évaluation, car elles satisfont aux critères de catégorisation du paragraphe 73(1) de la LCPE ou ont été considérées comme étant d'intérêt prioritaire en raison d'inquiétudes ayant trait à la santé humaine. Dans le tableau ci-après se trouvent le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS), le nom sur la *Liste intérieure* (LI) et le nom commun de ces substances.

Substances visées par la présente évaluation

NE CAS	Nom sur la LI	Nom commun
136-51-6	Bis(2-éthylhexanoate) de calcium	2-Éthylhexanoate de calcium
7425-14-1 ^a	2-Éthylhexanoate de 2-éthylhexyle	2-Éthylhexanoate de 2-éthylhexyle

En 2011, au Canada, il n'y a eu aucune déclaration de production de 2-éthylhexanoate de calcium supérieure au seuil de déclaration de 100 kg, mais entre 10 000 et 100 000 kg de ce composé y ont été importés. La même année, il n'y a eu aucune déclaration de production ou d'importation de 2-éthylhexanoate de 2-éthylhexyle supérieure au seuil de déclaration de 100 kg. Le 2-éthylhexanoate de calcium est utilisé principalement comme additif dans des peintures pour l'intérieur ou l'extérieur. Son utilisation est aussi rapportée pour la production de matériaux d'emballage alimentaire. Le 2-éthylhexanoate de 2-éthylhexyle est un ingrédient de cosmétiques.

Les risques pour l'environnement posés par le 2-éthylhexanoate de calcium et le 2-éthylhexanoate de 2-éthylhexyle ont été caractérisés au moyen de la classification des risques écologiques des substances organiques (CRE). La CRE est une approche basée sur les risques, qui

^a Cette substance n'a pas fait l'objet d'une détermination en vertu du paragraphe 73(1) de la LCPE, mais a été incluse dans la présente évaluation, car elle a été considérée comme étant prioritaire compte tenu d'autres inquiétudes ayant trait à la santé humaine.

weighted consideration of multiple lines of evidence for determining risk classification. Hazard profiles are established based principally on metrics regarding mode of toxic action, chemical reactivity, food web-derived internal toxicity thresholds, bioavailability, and chemical and biological activity. Metrics considered in the exposure profiles include potential emission rate, overall persistence, and long-range transport potential. A risk matrix is then used to assign a low, moderate or high level of potential concern for substances based on their hazard and exposure profiles. The ERC identified calcium 2-ethylhexanoate and 2-ethylhexyl-2-ethylhexanoate as having low potential to cause ecological harm.

Considering all available lines of evidence presented in this draft screening assessment, there is low risk of harm to organisms and the broader integrity of the environment from calcium 2-ethylhexanoate and 2-ethylhexyl-2-ethylhexanoate. It is proposed to conclude that calcium 2-ethylhexanoate and 2-ethylhexyl-2-ethylhexanoate do not meet the criteria under paragraph 64(a) or (b) of CEPA, as they are not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity or that constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends.

In Canada, calcium 2-ethylhexanoate may be present in certain food packaging materials. 2-Ethylhexyl-2-ethylhexanoate was reported as a volatile component in certain food samples collected outside of Canada. However, exposure of the general population to calcium 2-ethylhexanoate and 2-ethylhexyl-2-ethylhexanoate from food is expected to be negligible.

Dermal exposure to calcium 2-ethylhexanoate may occur from the use of interior and exterior household paints, and to 2-ethylhexyl-2-ethylhexanoate from the use of certain cosmetics, namely foot lotion and face makeup. Substance-specific health effects data for the relevant routes and durations of exposure were not identified. However, 2-ethylhexanoic acid (2-EHA) was selected as an analogue for the characterization of potential health effects of both substances. Laboratory studies conducted on exposure via the oral route identified liver and developmental effects. Margins of exposure between critical effect levels in laboratory studies and estimates of dermal exposure to calcium 2-ethylhexanoate were considered adequate to address uncertainties in the health effects and exposure databases. Margins of exposure between critical effect levels in laboratory studies and estimates of dermal exposure to 2-ethylhexyl-2-ethylhexanoate were considered potentially inadequate to address uncertainties in the health effects and exposure databases.

tient compte de plusieurs paramètres liés au danger et à l'exposition et basés sur une pondération des éléments de preuve. Les profils de danger sont établis principalement en fonction des paramètres liés au mode d'action toxique, à la réactivité chimique, aux seuils de toxicité interne dérivés du réseau trophique, à la biodisponibilité et à l'activité chimique et biologique. Parmi les paramètres pris en compte pour les profils d'exposition, on retrouve le taux d'émission potentiel, la persistance globale et le potentiel de transport à grande distance. Une matrice de risques est utilisée pour assigner aux substances un potentiel faible, moyen ou élevé, basé sur leurs profils de danger et d'exposition. La CRE a permis d'identifier le 2-éthylhexanoate de calcium et le 2-éthylhexanoate de 2-éthylhexyle comme composés ayant un faible potentiel d'effets nocifs sur l'environnement.

Compte tenu de tous les éléments de preuve disponibles avancés dans la présente ébauche d'évaluation préalable, le 2-éthylhexanoate de calcium et le 2-éthylhexanoate de 2-éthylhexyle posent un faible risque d'effets nocifs sur les organismes et l'intégrité globale de l'environnement. Il est proposé de conclure que le 2-éthylhexanoate de calcium et le 2-éthylhexanoate de 2-éthylhexyle ne satisfont à aucun des critères des alinéas 64a) ou 64b) de la LCPE, car ils ne pénètrent pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique, ou à mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie.

Au Canada, le 2-éthylhexanoate de calcium peut être présent dans certains matériaux d'emballage alimentaire. Le 2-éthylhexanoate de 2-éthylhexyle a été signalé à titre de composé volatil dans certains échantillons d'aliments collectés en dehors du Canada. Toutefois, l'exposition de la population générale au 2-éthylhexanoate de calcium ou au 2-éthylhexanoate de 2-éthylhexyle due aux aliments devrait être négligeable.

Une exposition dermale au 2-éthylhexanoate de calcium peut survenir suite à l'utilisation de peintures pour l'intérieur ou l'extérieur, et une exposition au 2-éthylhexanoate de 2-éthylhexyle peut être causée par l'utilisation de certains cosmétiques, à savoir des lotions pour les pieds ou du maquillage pour le visage. Aucune donnée sur les effets sur la santé spécifiques de ces substances pour les voies et les durées d'exposition pertinentes n'a été trouvée. Toutefois, l'acide 2-éthylhexanoïque a été retenu comme analogue pour la caractérisation des effets potentiels sur la santé de ces deux substances. Des études en laboratoire menées sur l'exposition par voie orale ont permis de cerner comme paramètres le foie et les effets sur le développement. Les marges d'exposition entre les niveaux d'effet critique observés lors des études en laboratoire et les estimations d'exposition dermique au 2-éthylhexanoate de calcium ont été considérées comme adéquates pour tenir compte des incertitudes des bases de données sur l'exposition et sur les effets sur la santé. Les marges d'exposition

Based on available information, it is proposed to conclude that calcium 2-ethylhexanoate does not meet the criteria under paragraph 64(c) of CEPA, as it is not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

Based on available information, it is proposed to conclude that 2-ethylhexyl-2-ethylhexanoate meets the criteria under paragraph 64(c) of CEPA as it is entering or may enter the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

Proposed conclusion

It is proposed to conclude that calcium 2-ethylhexanoate does not meet any of the criteria set out in section 64 of CEPA.

It is proposed to conclude that 2-ethylhexyl-2-ethylhexanoate meets one or more of the criteria set out in section 64 in CEPA.

Consideration for follow-up

While exposure of the general population to calcium 2-ethylhexanoate is not of concern at current levels, this substance is considered to have a health effect of concern based on its potential developmental toxicity. Therefore, there may be a concern for human health if exposure were to increase. Follow-up activities to track changes in exposure and/or commercial use patterns are under consideration.

Stakeholders are encouraged to provide, during the 60-day public comment period on the draft screening assessment, any information pertaining to the substance that may help inform the choice of follow-up activity. This could include information on new or planned import, manufacture or use of the substance, or information not previously submitted to the ministers.

The draft screening assessment for these two substances and the risk management scope document for 2-ethylhexyl-2-ethylhexanoate are available on the

entre les niveaux d'effet critique observés lors des études en laboratoire et les estimations de l'exposition dermique au 2-éthylhexanoate de 2-éthylhexyle ont été considérées comme potentiellement inadéquates pour tenir compte des incertitudes des bases de données sur l'exposition et sur les effets sur la santé.

Selon les renseignements présentés dans la présente ébauche d'évaluation préalable, il est proposé de conclure que le 2-éthylhexanoate de calcium ne satisfait à aucun des critères de l'alinéa 64c) de la LCPE, car il ne pénètre pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ni dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines.

Selon les renseignements présentés dans la présente ébauche d'évaluation préalable, il est proposé de conclure que le 2-éthylhexanoate de 2-éthylhexyle satisfait aux critères de l'alinéa 64c) de la LCPE, car il pénètre ou peut pénétrer dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines.

Conclusion proposée

Il est proposé de conclure que le 2-éthylhexanoate de calcium ne satisfait à aucun des critères de l'article 64 de la LCPE.

Il est proposé de conclure que le 2-éthylhexanoate de 2-éthylhexyle satisfait à un ou à plusieurs des critères de l'article 64 de la LCPE.

Considérations dans le cadre d'un suivi

Bien qu'aux niveaux actuels, l'exposition de la population générale au 2-éthylhexanoate de calcium ne soit pas une source d'inquiétude, cette substance est associée à des effets préoccupants pour la santé humaine en raison de sa potentielle toxicité pour le développement. Par conséquent, il pourrait y avoir des préoccupations pour la santé humaine si l'exposition augmentait. Des mesures sont actuellement considérées pour faire le suivi des changements dans les tendances en matière d'exposition ou d'utilisation commerciale.

Les intervenants sont encouragés à fournir, pendant la période de commentaires du public de 60 jours sur l'ébauche d'évaluation préalable, toute information concernant la substance qui pourrait aider à choisir l'activité de suivi appropriée. Ceci peut inclure de l'information sur de nouvelles importations réelles ou planifiées, et la fabrication ou l'utilisation de cette substance, si cette information n'a pas préalablement été soumise aux ministres.

L'ébauche d'évaluation préalable pour ces deux substances et le cadre de gestion des risques pour le 2-éthylhexanoate de 2-éthylhexyle sont accessibles sur le

Government of Canada's Chemical Substances website (www.chemicalsubstances.gc.ca).

[12-1-o]

DEPARTMENT OF HEALTH

HAZARDOUS MATERIALS INFORMATION REVIEW ACT

Decisions, undertakings and orders on claims for exemption

Pursuant to paragraph 18(1)(a) of the *Hazardous Materials Information Review Act*, the Chief Screening Officer hereby gives notice of the decisions of the screening officer respecting each claim for exemption and the relevant material safety data sheet (MSDS) and (where applicable) the label listed below.

In accordance with section 20 of the *Hazardous Materials Information Review Act*, a claimant or any affected party, as defined, may appeal a decision or order of a screening officer. An affected party may also appeal an undertaking in respect of which a notice has been published in the *Canada Gazette*. To initiate the appeal process, a Statement of Appeal (Form 1) as prescribed by the *Hazardous Materials Information Review Act Appeal Board Procedures Regulations* must be completed and delivered, along with the fee prescribed by section 12 of the *Hazardous Materials Information Review Regulations*, within 45 days of the publication of this notice in the *Canada Gazette*, Part I, to the Chief Appeals Officer at the following address: Workplace Hazardous Materials Bureau, 269 Laurier Avenue West, 8th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0K9.

Julie Calendino

Chief Screening Officer

On February 11, 2015, the *Hazardous Products Act* (HPA) was amended, and the *Controlled Products Regulations* (CPR) and the Ingredient Disclosure List were repealed and replaced with the new *Hazardous Products Regulations* (HPR). The revised legislation (HPA/HPR) is referred to as WHMIS 2015 and the former legislation (HPA/CPR) is referred to as WHMIS 1988.

Transitional provisions allow compliance with either WHMIS 1988 or WHMIS 2015 for a specified period of time. All claims for exemption in this publication were filed and evaluated in accordance with the provisions of WHMIS 1988.

site Web du gouvernement du Canada portant sur les substances chimiques à l'adresse www.substanceschimiques.gc.ca.

[12-1-o]

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

LOI SUR LE CONTRÔLE DES RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX MATIÈRES DANGEREUSES

Décisions, engagements et ordres rendus relativement aux demandes de dérogation

En vertu de l'alinéa 18(1)a) de la *Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses*, l'agente de contrôle en chef donne, par les présentes, avis des décisions rendues par l'agente de contrôle au sujet de chaque demande de dérogation, de la fiche signalétique (FS) et de l'étiquette, le cas échéant, énumérées ci-dessous.

Conformément à l'article 20 de la *Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses*, un demandeur ou une partie touchée, telle qu'elle est définie, peut appeler d'une décision rendue ou d'un ordre donné par un agent de contrôle. Une partie touchée peut également appeler d'un engagement à l'égard duquel un avis a été publié dans la *Gazette du Canada*. Pour ce faire, il faut remplir une Déclaration d'appel (formule 1) prescrite par le *Règlement sur les procédures des commissions d'appel constituées en vertu de la Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux marchandises dangereuses* et la livrer, ainsi que les droits exigés par l'article 12 du *Règlement sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses*, dans les 45 jours suivant la date de publication du présent avis dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, à l'Agent d'appel en chef, à l'adresse suivante : Bureau des matières dangereuses utilisées au travail, 269, avenue Laurier Ouest, 8^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0K9.

L'agente de contrôle en chef

Julie Calendino

Le 11 février 2015, la *Loi sur les produits dangereux* (LPD) a été modifiée, et le *Règlement sur les produits contrôlés* (RPC) et la Liste de divulgation des ingrédients ont été abrogés et remplacés par le *Règlement sur les produits dangereux* (RPD). La loi révisée (LPD/RPD) est appelée SIMDUT 2015 et l'ancienne législation (LPD/RPC) est appelée SIMDUT 1988.

Les dispositions transitoires permettent la conformité avec soit le SIMDUT 1988, soit le SIMDUT 2015 pour une période de temps précise. Toutes les demandes de dérogation dans cette publication ont été déposées et évaluées conformément aux dispositions du SIMDUT 1988.

There were no written representations from affected parties with respect to any of the claims for exemption and related MSDSs or labels mentioned below.

Registry number (RN) 10070 was found to be valid and RN 9849 was found to be invalid. The screening officer reached this decision after reviewing the information in support of the claim, having regard exclusively to the criteria found in section 3 of the *Hazardous Materials Information Review Regulations*.

Les parties touchées n'ont présenté aucune observation à l'égard des demandes de dérogations énumérées ci-dessous, ni aux FS ou aux étiquettes s'y rapportant.

Le numéro d'enregistrement (NE) 10070 a été jugé fondé, et le NE 9849 a été jugé invalide. L'agente de contrôle a rendu cette décision après avoir étudié l'information présentée à l'appui de la demande, eu égard exclusivement aux critères figurant à l'article 3 du *Règlement sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses*.

Claimant/ Demandeur	Product Identifier/ Identificateur du produit	RN/ NE	Date of Decision/ Date de la décision
The Lubrizol Corporation	LUBAD 1885	9849	2017-02-03
The Lubrizol Corporation	LUBRIZOL® GR161A	10070	2017-01-27

In all cases where the MSDS or the label was determined not to be in compliance with the relevant legislation, pursuant to subsection 16.1(1) of the *Hazardous Materials Information Review Act*, the claimant was given 30 days to provide the screening officer with a signed undertaking accompanied by the MSDS or the label amended as necessary.

CLAIM FOR WHICH THE SCREENING OFFICER WAS SATISFIED THAT THE CLAIMANT HAD TAKEN THE MEASURES SET OUT IN THE UNDERTAKING

Pursuant to paragraph 18(1)(b) of the *Hazardous Materials Information Review Act*, the Chief Screening Officer hereby gives notice of information that has been disclosed on the relevant MSDS or label in compliance with an undertaking and the date on which the notice referred to in subsection 16.1(3) of the Act was issued.

RN: 10070 Date: 2017-02-03

The claimant had been advised to amend certain aspects of the content, format and wording of the MSDS and had been further advised to amend the MSDS as indicated below.

1. Disclose an additional ingredient along with its CAS registry number and its concentration or concentration range.
2. Disclose that an ingredient has been shown to cause embryotoxic and reproductive effects.
3. Disclose the additional WHMIS D2A classification for the controlled product if WHMIS classifications are to remain on the MSDS.

Dans tous les cas où la FS ou l'étiquette a été jugée non conforme à la législation applicable, en vertu du paragraphe 16.1(1) de la *Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses*, un délai de 30 jours a été accordé au demandeur pour renvoyer à l'agente de contrôle l'engagement signé, accompagné de la FS ou de l'étiquette modifiée selon les exigences.

DEMANDE POUR LAQUELLE L'AGENTE DE CONTRÔLE ÉTAIT CONVAINCUE QUE LE DEMANDEUR AVAIT RESPECTÉ L'ENGAGEMENT

En vertu de l'alinéa 18(1)(b) de la *Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses*, l'agente de contrôle en chef donne, par les présentes, avis de renseignements qui ont été divulgués sur la FS ou l'étiquette pertinente en exécution d'un engagement et de la date à laquelle l'avis prévu au paragraphe 16.1(3) de la Loi a été envoyé.

NE : 10070 Date : 2017-02-03

Le demandeur avait reçu avis de modifier certains aspects du contenu, du format et du libellé de la FS et avait aussi reçu avis de modifier la FS de la façon suivante.

1. Divulguer un ingrédient additionnel ainsi que le numéro d'enregistrement CAS et sa concentration ou sa plage de concentration.
2. Divulguer qu'il a été établi qu'un ingrédient provoque des effets embryotoxiques et des effets sur la reproduction.
3. Divulguer la classification additionnelle du SIMDUT D2A pour le produit contrôlé si les classifications du SIMDUT doivent demeurer sur la FS.

CLAIM FOR WHICH THE SCREENING OFFICER ISSUED THE DECISION THAT THE CLAIM FOR EXEMPTION WAS EITHER PARTIALLY VALID OR INVALID

In the case of the following claim, the screening officer issued the decision that the claim for exemption was invalid.

Pursuant to section 18 of the *Hazardous Materials Information Review Act*, the Chief Screening Officer hereby gives notice of information that the screening officer ordered to be disclosed on an MSDS or a label pursuant to subsection 16(1) and information that has been disclosed on the relevant MSDS or label in compliance with an undertaking, and the dates on which the orders and notices referred to in subsection 16.1(3) of the Act were issued.

RN: 9849

Date of compliance undertaking: 2017-03-03

The claimant had been advised to amend certain aspects of the content, format and wording of the MSDS and had been further advised to amend the MSDS as indicated below.

1. Disclose two additional ingredients, their CAS registry numbers and their concentrations or concentration ranges.
2. Disclose an LD₅₀ (rat, oral) value of 3.1 g/kg for an additional ingredient.
3. Disclose the additional WHMIS D2A classification for the controlled product if WHMIS classifications are to remain on the MSDS.

[12-1-o]

DEPARTMENT OF HEALTH

HAZARDOUS MATERIALS INFORMATION REVIEW ACT

Filing of claims for exemption

Pursuant to paragraph 12(1)(a) of the *Hazardous Materials Information Review Act*, the Chief Screening Officer hereby gives notice of the filing of the claims for exemption listed below.

In accordance with subsection 12(2) of the *Hazardous Materials Information Review Act*, affected parties, as defined, may make written representations to the screening officer with respect to the claim for exemption and the (material) safety data sheet ([M]SDS) or label to which it

DEMANDE POUR LAQUELLE L'AGENTE DE CONTRÔLE A RENDU LA DÉCISION QUE LA DEMANDE DE DÉROGATION ÉTAIT PARTIELLEMENT VALIDE OU INVALIDE

Pour la demande ci-dessous, l'agente de contrôle a rendu la décision que la demande de dérogation était invalide.

En vertu de l'article 18 de la *Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses*, l'agente de contrôle en chef donne, par les présentes, avis de renseignements que l'agente de contrôle a ordonné de divulguer sur la FS ou l'étiquette en vertu du paragraphe 16(1) et avis de renseignements qui ont été divulgués sur la FS ou l'étiquette pertinente en exécution d'un engagement, et les dates auxquelles les ordres et les avis prévus au paragraphe 16.1(3) de la Loi ont été envoyés.

NE : 9849

Date de l'engagement de conformité : 2017-03-03

Le demandeur avait reçu avis de modifier certains aspects du contenu, du format et du libellé de la FS et avait aussi reçu avis de modifier la FS de la façon suivante.

1. Divulguer deux ingrédients additionnels, ainsi que leurs numéros d'enregistrement CAS et leurs concentrations ou leurs plages de concentrations.
2. Divulguer une valeur DL₅₀ (rat, voie orale) de 3,1 g/kg pour un ingrédient additionnel.
3. Divulguer la classification additionnelle du SIMDUT D2A pour le produit contrôlé si les classifications du SIMDUT doivent demeurer sur la FS.

[12-1-o]

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

LOI SUR LE CONTRÔLE DES RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX MATIÈRES DANGEREUSES

Dépôt des demandes de dérogation

En vertu de l'alinéa 12(1)a) de la *Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses*, l'agente de contrôle en chef donne, par les présentes, avis de la réception des demandes de dérogation énumérées ci-dessous.

Conformément au paragraphe 12(2) de la *Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses*, toute partie touchée, telle qu'elle est définie, peut faire des représentations par écrit auprès de l'agente de contrôle sur la demande de dérogation et la fiche

relates. Written representations must cite the appropriate registry number, state the reasons and evidence upon which the representations are based and be delivered within 30 days of the date of the publication of this notice in the *Canada Gazette*, Part I, to the screening officer at the following address: Workplace Hazardous Materials Bureau, 269 Laurier Avenue West, 8th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0K9.

Julie Calendino

Chief Screening Officer

On February 11, 2015, the *Hazardous Product Act* (HPA) was amended, and the *Controlled Products Regulations* (CPR) and the Ingredient Disclosure List were repealed and replaced with the new *Hazardous Products Regulations* (HPR). The revised legislation (HPA/HPR) is referred to as WHMIS 2015 and the former legislation (HPA/CPR) is referred to as WHMIS 1988. Transitional provisions allow compliance with either the WHMIS 1988 or WHMIS 2015 for a specified period of time.

The claims listed below seek an exemption from the disclosure of supplier confidential business information in respect of a hazardous product; such disclosure would otherwise be required under the provisions of the relevant legislation.

signalétique/la fiche de données de sécurité (FS/FDS) ou l'étiquette en cause. Les observations écrites doivent faire mention du numéro d'enregistrement pertinent et comprendre les raisons et les faits sur lesquels elles se fondent. Elles doivent être envoyées, dans les 30 jours suivant la date de publication du présent avis dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, à l'agente de contrôle à l'adresse suivante : Bureau des matières dangereuses utilisées au travail, 269, avenue Laurier Ouest, 8^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0K9.

L'agente de contrôle en chef

Julie Calendino

Le 11 février 2015, la *Loi sur les produits dangereux* (LPD) a été modifiée, et le *Règlement sur les produits contrôlés* (RPC) et la Liste de divulgation des ingrédients ont été abrogés et remplacés par le *Règlement sur les produits dangereux* (RPD). La loi révisée (LPD/RPD) est appelée « SIMDUT 2015 » et l'ancienne législation (LPD/RPC) est appelée « SIMDUT 1988 ». Les dispositions transitoires permettent la conformité avec soit le SIMDUT 1988, soit le SIMDUT 2015 pour une période de temps spécifiée.

Les demandes ci-dessous portent sur la dérogation à l'égard de la divulgation de renseignements commerciaux confidentiels d'un fournisseur concernant un produit dangereux, qui devraient autrement être divulgués en vertu des dispositions de la législation pertinente.

Claimant/ Demandeur	Product Identifier/ Identificateur du produit	Subject of the Claim for Exemption	Objet de la demande de dérogation	Registry Number/ Numéro d'enregistrement
Afton Chemical Corporation	Polartech® 6000	C.i. and C. of five ingredients	I.c. et C. de cinq ingrédients	11109
Halliburton Group Canada	FDP-S873-07	C.i. and C. of one ingredient, C. of one ingredient	I.c. et C. d'un ingrédient, C. d'un ingrédient	11110
3M Canada Company	3M™ Scotch-Weld™ Low Odor Acrylic Adhesive DP8805NS, Green, Part A	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	11111
3M Canada Company	3M™ Scotch-Weld™ Low Odor Acrylic Adhesive DP8810NS, Green, Part A	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	11112
3M Canada Company	3M™ Scotch-Weld™ Low Odor Acrylic Adhesive DP8810NS Green, Part B	C.i. and C. of one ingredient, C. of two ingredients	I.c. et C. d'un ingrédient, C. de deux ingrédients	11113
3M Canada Company	3M™ Scotch-Weld™ Acrylic Adhesive DP8405NS, Green, Part A	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	11114
3M Canada Company	3M™ Scotch-Weld™ Acrylic Adhesive DP8405NS, Green, Part B	C.i. and C. of one ingredient, C. of two ingredients	I.c. et C. d'un ingrédient, C. de deux ingrédients	11115
3M Canada Company	3M™ Scotch-Weld™ Low Odor Acrylic Adhesive DP8810NS, Off-White, Part A	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	11116
3M Canada Company	3M™ Plastic Adhesive 2262	C.i. and C. of one ingredient, C. of one ingredient	I.c. et C. d'un ingrédient, C. d'un ingrédient	11117

Claimant/ Demandeur	Product Identifier/ Identificateur du produit	Subject of the Claim for Exemption	Objet de la demande de dérogação	Registry Number/ Numéro d'enregistrement
3M Canada Company	3M™ Scotch-Weld™ Acrylic Adhesive DP8410NS Green, Part A	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	11118
Covestro LLC	Bayfit 566 X Comp B	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	11119
Chevron Oronite Company LLC	OLOA® 46600	C.i. of two ingredients	I.c. de deux ingrédients	11120
Nalco Canada ULC	FFS4195	C.i. and C. of one ingredient	I.c. et C. d'un ingrédient	11121
Dow Chemical Canada ULC	ROMAX™ Activator 1003	C.i. of three ingredients	I.c. de trois ingrédients	11122
Nalco Canada ULC	EMBR18083A	C.i. and C. of two ingredients, C. of four ingredients	I.c. et C. de deux ingrédients, C. de quatre ingrédients	11123
3M Canada Company	3M™ Process Colour 880I Toner	C. of two ingredients	C. de deux ingrédients	11124
Canadian Energy Services	Stimwrx-Poly-Cl-B	C.i. and C. of two ingredients	I.c. et C. de deux ingrédients	11125
Baker Hughes Canada Company	TOLAD™ 9715 ADDITIVE	C.i. of one ingredient	I.c. d'un ingrédient	11126
Canadian Energy Services	ELESG-1	C.i. and C. of three ingredients	I.c. et C. de trois ingrédients	11127
Baker Hughes Canada Company	BPR 34363 ASPHALTENE DISPERSANT	C.i. and C. of one ingredient	I.c. et C. d'un ingrédient	11128
CRC Canada Co.	Super Citrus™ Degreaser	C. of four ingredients	C. de quatre ingrédients	11129
Canadian Energy Services	Stimwrx-Poly-Cl-A	C.i. and C. of one ingredient	I.c. et C. d'un ingrédient	11130
Fluid Energy Group Ltd.	Cl-7	C.i. of four ingredients	I.c. de quatre ingrédients	11131
Sekisui Specialty Chemicals America, LLC	SELVOL™ Ultiloc® 5000 Series	C.i. of one ingredient	I.c. d'un ingrédient	11132
Sekisui Specialty Chemicals America, LLC	SELVOL Ultiloc® 5100 Series	C.i. of one ingredient	I.c. d'un ingrédient	11133
BLASER Swisslube	AF166	C.i. and C. of four ingredients	I.c. et C. de quatre ingrédients	11134
Nalco Canada ULC	NALCO® 61999	C.i. and C. of one ingredient, C. of two ingredients	I.c. et C. d'un ingrédient, C. de deux ingrédients	11135
Interglass Technology AG	Interglass IG102	C.i. and C. of four ingredients	I.c. et C. de quatre ingrédients	11136

Note: C.i. = chemical identity and C. = concentration
Nota : I.c. = identité chimique et C. = concentration

[12-1-o]

[12-1-o]

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

OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL

BUREAU DU REGISTRAIRE GÉNÉRAL

*Appointments**Nominations*

Name and position/Nom et poste

Order in Council/Décret

Dittmann, Paul George

2017-207

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board/Bureau canadien d'enquête
sur les accidents de transport et de la sécurité des transports

Full-time member/Membre à temps plein

Name and position/Nom et poste	Order in Council/Décret
Immigration and Refugee Board/Commission de l'immigration et du statut de réfugié	
Full-time members/Commissaires à temps plein	
Brittain, Laura	2017-212
Cordisco, Philippe	2017-220
Dolin, Benjamin Raymond	2017-210
Goff, Dechen Dolkar	2017-216
Hart, Linda	2017-215
Pay, Cynthia Jen	2017-214
Robitaille, Paule	2017-219
Sloan, James George	2017-213
Stanners, Roxane Jacqueline	2017-221
Thompson, Paula Lynne	2017-208
Supreme Court of Canada/Cour suprême du Canada	2017-233
Commissioners to administer oaths/Commissaires à l'assermentation	
Alam, Micheline	
Desrosiers, François Pierre Fernand	
Gagné, Denis Leo Joseph	

March 17, 2017

Diane Bélanger

Official Documents Registrar

[12-1-o]

Le 17 mars 2017

La registraire des documents officiels

Diane Bélanger

[12-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORT

AERONAUTICS ACT

Notice of intent to amend the Canadian Aviation Regulations

Further to the notice of intent published in the *Canada Gazette*, Part I, on August 8, 2015, notice is hereby given that Transport Canada is progressing with the initiative of amending the *Canadian Aviation Regulations* (CARs) to address flight crew fatigue management and is communicating to Canadians and interested stakeholders its most current policy direction with respect to this very important initiative.

The information provided hereinafter with this notice of intent is only a representation of Transport Canada's policy direction and is in no way to be interpreted as proposed regulations, for which there will be formal consultations once they are prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, later in 2017.

The proposed amendments to the CARs will comprise the following elements:

- Prescriptive requirements — A more comprehensive set of new requirements on flight crew fatigue management will integrate annual flight time limitations, flight duty time limitations, rest periods, and requirements for time free from duty. These proposed amendments will apply to air taxi operators (Subpart 703), commuter

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Avis d'intention de modifier le Règlement de l'aviation canadien

À la suite de l'avis d'intention publié dans la *Partie I* de la *Gazette du Canada* le 8 août 2015, avis est par la présente donné que Transports Canada fait des progrès dans l'initiative visant la modification du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) afin d'aborder la question de la gestion de la fatigue des équipages de conduite et communique aux Canadiens et aux intervenants intéressés son orientation stratégique la plus à jour en ce qui concerne cette initiative fort importante.

Les renseignements fournis ci-après dans le présent avis d'intention ne font que présenter l'orientation stratégique de Transports Canada et ne doivent en aucun cas être interprétés comme étant un projet de règlement, qui sera soumis à consultation officielle lorsqu'il fera l'objet d'une publication préalable dans la *Partie I* de la *Gazette du Canada* plus tard en 2017.

Les modifications proposées au RAC comprendront les éléments suivants :

- Exigences normatives — Un ensemble plus complet de nouvelles exigences en matière de gestion de la fatigue des équipages de conduite intégrera les limites annuelles de temps de vol, les limites de temps de service de vol, les périodes de repos et les exigences relatives à la période sans service. Ces modifications

operators (Subpart 704) and airline operators (Subpart 705).

- **Fatigue Risk Management System (FRMS)** — FRMS will provide a mechanism for air operators to deviate from prescriptive requirements provided they meet the requirements for FRMS and can demonstrate that neither pilot fatigue nor alertness is impacted. The proposed amendments will apply to air taxi operators (Subpart 703), commuter operators (Subpart 704) and airline operators (Subpart 705). It is also Transport Canada's intent to provide the option to aerial work operators (Subpart 702) to implement an FRMS, allowing them to move outside of the prescribed limits specific to their operations.
- **Fit for duty** — Several factors may affect fitness for duty. They include consumption of alcohol or drugs, mental and physical conditions, and fatigue. Transport Canada intends to amend CARs section 602.02 to prohibit any person from acting as a flight crew member or carrying out any pre-flight duties while they are not fit for duty, and to amend CARs section 602.03 by prohibiting a crew member from working within 12 hours after consuming an alcoholic beverage (up from the current limit of 8 hours).

The proposed implementation period for Subpart 705 air operators will be 12 months from the date of publication in the *Canada Gazette*, Part II, and for Subparts 703 and 704 air operators, 48 months from the date of publication in the *Canada Gazette*, Part II.

Consultation

Transport Canada (TC) first engaged industry stakeholders on the issue of flight crew fatigue management in 2010 by creating a working group in response to the internationally recognized issue of flight crew fatigue and the introduction of requirements under International Civil Aviation Organization (ICAO) standards in 2009. The Flight Crew Fatigue Management Working Group included pilots and representatives of industry associations. The Working Group met for approximately 43 days over 18 months, and published a final report in August 2012 titled *Report of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council Flight Crew Fatigue Management Working Group*. Following the publication of the Working Group Report, a TC Technical Committee meeting was held in 2012 in which TC employees and industry members participated. As a result of the recommendations of the

proposées s'appliqueront aux exploitants d'un taxi aérien (sous-partie 703), aux exploitants d'un service aérien de navette (sous-partie 704) et aux exploitants d'une entreprise de transport aérien (sous-partie 705).

- **Système de gestion des risques liés à la fatigue (SGRF)** — Le SGRF offrira un mécanisme aux exploitants aériens qui leur permet de se soustraire aux exigences normatives à condition qu'ils respectent les exigences du SGRF et qu'ils puissent faire la démonstration que la fatigue et la vigilance des pilotes ne sont pas affectées. Les modifications proposées s'appliqueront aux exploitants d'un taxi aérien (sous-partie 703), aux exploitants d'un service aérien de navette (sous-partie 704) et aux exploitants d'une entreprise de transport aérien (sous-partie 705). Transports Canada entend également offrir aux exploitants d'opérations de travail aérien (sous-partie 702) l'option de mettre en œuvre un SGRF, leur permettant ainsi de contourner les limites prévues propres à leurs opérations.
- **Aptitude au travail** — Plusieurs facteurs peuvent avoir une incidence sur l'aptitude au travail, notamment la consommation d'alcool ou de drogues, les maladies mentales et physiques et la fatigue. Transports Canada a l'intention de modifier l'article 602.02 du RAC pour interdire à toute personne d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite ou d'exercer des fonctions avant le vol si elle est inapte à exercer ses fonctions, et de modifier l'article 602.03 du RAC qui interdira aux membres d'équipage de travailler dans les 12 heures suivant la consommation d'une boisson alcoolisée (au lieu de la limite actuelle de 8 heures).

La période proposée de mise en œuvre pour les exploitants aériens régis par la sous-partie 705 sera de 12 mois suivant la date de publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*; pour les exploitants aériens régis par les sous-parties 703 et 704, la période sera de 48 mois suivant la publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Consultations

C'est en 2010 que Transports Canada (TC) a ouvert le dialogue avec les intervenants de l'industrie sur la question de la gestion de la fatigue des membres d'équipage de conduite, en créant un groupe de travail en réponse à ce problème reconnu à l'échelle internationale et à l'entrée en vigueur d'exigences en vertu des normes établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en 2009. Le Groupe de travail sur la gestion de la fatigue des équipages de conduite était notamment composé de pilotes et de représentants d'associations de l'industrie. Le Groupe de travail s'est réuni environ 43 jours pendant une période de 18 mois et a publié un rapport final en août 2012 intitulé *Rapport du Groupe de travail sur la gestion de la fatigue des équipages de conduite du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne*. À la suite de la publication du Rapport du Groupe de travail,

Working Group Report and the Technical Committee, a notice of proposed amendment (NPA) was created and underwent a consultation process through the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC). The NPA about which consultations were conducted included various proposed regulatory amendments and implementation dates for all air operators. However, based on the stakeholder feedback received on the NPA, TC decided to propose a two-phase approach to the regulatory proposal to bring Canadian regulations into alignment with scientific fatigue principles and knowledge and with international standards. Phase 1 would apply only to operators under Subpart 705 of the CARs, while Phase 2 would apply to all other operators (Subparts 604, 702, 703 and 704). A notice of intent was published in the *Canada Gazette*, Part I, in August 2015 to communicate this approach to Canadians and industry stakeholders.

A review of all the comments received during consultations with stakeholders, including the notice of intent in August 2015, led TC to finalize its policy direction with respect to this important regulatory initiative. On June 22, 2016, TC confirmed to industry stakeholders, through the CARAC process, that the Department was proceeding with the amendment of the prescriptive limitations and the introduction of FRMS for all air transport services in Canada. It further confirmed that the proposed amendments would be introduced as one amendment for air taxi operators (Subpart 703), commuter operators (Subpart 704) and airline operators (Subpart 705) only, and that it would not apply to private operators (Subpart 604) or to aerial work operators (Subpart 702). Most recently, TC has been collaborating closely with industry representatives by involving them in the development of guidance material in support of the future regulations.

Comments

Any person, member of the public, and other interested party, may, within 30 days of the publication of this notice, provide their comments on this notice of intent, in writing, to the person named below at the address provided. Comments will be acknowledged only.

Questions and comments regarding this notice of intent may be directed to the Chief, Regulatory Affairs, Civil Aviation, Transport Canada, Safety and Security, AARBH, Place de Ville, Tower C, Ottawa, Ontario K1A 0N5, CARRAC@tc.gc.ca.

une réunion du Comité technique de TC, à laquelle ont participé des employés de TC et des membres de l'industrie, a eu lieu en 2012. Les recommandations du Rapport du Groupe de travail et celles du Comité technique ont mené à la formulation d'un avis de proposition de modification (APM), lequel a fait l'objet de consultations tout au long du processus suivi par le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Cet APM ayant fait l'objet de consultations comprenait diverses propositions relatives à des modifications réglementaires et des dates de mise en œuvre visant tous les exploitants aériens; cependant, compte tenu des commentaires reçus des intervenants au sujet de l'APM, TC a décidé de proposer une approche en deux étapes à l'égard du projet de règlement afin que la réglementation canadienne concorde avec les principes et les connaissances scientifiques en matière de fatigue, ainsi qu'avec les normes internationales à cet égard. La phase 1 se limiterait aux exploitants régis par la sous-partie 705 du RAC, tandis que la phase 2 s'appliquerait à tous les autres exploitants (sous-parties 604, 702, 703 et 704). Un avis d'intention a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en août 2015 pour communiquer cette approche à la population canadienne et aux intervenants de l'industrie.

Après avoir examiné tous les commentaires générés par les consultations auprès des intervenants, y compris l'avis d'intention d'août 2015, TC a finalisé son orientation stratégique quant à cette importante initiative réglementaire. Le 22 juin 2016, TC a confirmé aux intervenants de l'industrie, par l'entremise du processus du CCRAC, que le Ministère allait de l'avant dans la modification des limites prescriptives et dans l'introduction d'un SGRF pour tous les services de transport aérien au Canada. Il a par ailleurs confirmé que les modifications proposées en une seule modification pour les taxis aériens (sous-partie 703), les services de navette (sous-partie 704) et les entreprises de transport aérien (sous-partie 705) ne s'appliqueraient pas aux exploitants privés (sous-partie 604) et aux opérations de travail aérien (sous-partie 702). Plus récemment, TC a collaboré étroitement avec des représentants de l'industrie en les faisant participer à l'élaboration de documents d'orientation pour les règlements futurs.

Commentaires

Toute personne, tout membre du public et toute autre partie intéressée peuvent, dans les 30 jours suivant la publication du présent avis, envoyer leurs commentaires sur le présent avis d'intention, par écrit, à la personne et à l'adresse indiquées ci-dessous. Les commentaires feront uniquement l'objet d'un accusé de réception.

Les questions et les commentaires concernant le présent avis d'intention peuvent être acheminés au Chef, Affaires réglementaires, Aviation civile, Transports Canada, Sécurité et sûreté, AARBH, Place de Ville, tour C, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, CCRAC@tc.gc.ca.

Statement of Policy - Flight Crew Member Hours of Work and Rest Periods

1 (1) The definitions *flight deck duty time* and *flight duty time* in subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations* are repealed.

(2) The definition *local approprié* in subsection 101.01(1) of the French version of the Regulations is repealed.

(3) The definition *période de repos minimale* in subsection 101.01(1) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

période de repos minimale Période qui ne peut être interrompue par l'exploitant aérien ou l'exploitant privé au cours de laquelle le membre d'équipage de conduite n'est pas en service et peut se voir accorder au moins huit heures de sommeil consécutives dans un poste de repos approprié et le temps requis pour s'y rendre et en revenir ainsi que pour les soins d'hygiène personnelle et les repas. (*minimum rest period*)

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

fit for duty, in respect of a person, means that their ability to act as a flight crew member of an aircraft is not impaired by fatigue, the consumption of alcohol or drugs or any mental or physical condition; (*apte au travail*)

flight duty period means the period that begins at the earliest of the following events and ends at *engines off* or *rotors stopped* at the end of a flight:

- (a) the flight crew member carries out any duties assigned by the air operator or delegated by the Minister before reporting for a flight,
- (b) the member reports for a flight or, if the flight duty period consists of more than one flight, reports for the first flight,
- (c) the member reports for positioning, and
- (d) the member reports as a flight crew member on standby; (*période de service de vol*)

home base means the location where a flight crew member normally begins and ends a flight duty period; (*base d'affectation*)

Énoncé de politique – Heures de travail des membres d'équipage de conduite et périodes de repos

1 (1) Les définitions de «*temps de service au poste de pilotage*» et de «*temps de service de vol*», au paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien*, sont abrogées.

(2) La définition de «*local approprié*» au paragraphe 101.01(1) de la version française du même règlement, est abrogée.

(3) La définition de «*période de repos minimale*» au paragraphe 101.01(1) de la version française du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

période de repos minimale Période qui ne peut être interrompue par l'exploitant aérien ou l'exploitant privé au cours de laquelle le membre d'équipage de conduite n'est pas en service et peut se voir accorder au moins huit heures de sommeil consécutives dans un poste de repos approprié et le temps requis pour s'y rendre et en revenir ainsi que pour les soins d'hygiène personnelle et les repas. (*minimum rest period*)

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

apte au travail Se dit d'une personne dont l'habilité à agir en qualité de membre d'équipage de conduite d'un aéronef n'est pas affaiblie par la fatigue, la consommation d'alcool ou de drogues ou un problème de santé mentale ou physique. (*fit for duty*)

base d'affectation Endroit où un membre d'équipage de conduite commence et termine normalement une période de service de vol. (*home base*)

mise en place Transfert, à la demande de l'exploitant aérien, d'un membre d'équipage de conduite du transfert de ce membre d'un endroit à un autre, à l'exclusion du déplacement, à partir ou à destination d'un poste de repos approprié ou l'hébergement du membre. (*positioning*)

période de repos Période continue au cours de laquelle un membre d'équipage de conduite n'est pas en service mais ne comprenant pas le temps de déplacement à partir ou à destination d'un poste de repos approprié fourni par l'exploitant privé ou par un exploitant aérien. (*rest period*)

période de service de vol Période qui commence lors de la première des éventualités ci-après à survenir et qui se

positioning means the transfer of a flight crew member from one location to another, at the request of the air operator, but does not include travel to or from suitable accommodation or the member's lodging; (*mise en place*)

rest period means the continuous period during which a flight crew member is off duty, excluding the travel time to or from suitable accommodation provided by a private operator or an air operator; (*période de repos*)

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

poste de repos approprié Chambre pour une personne qui est exposée à un bruit minimal, est bien ventilée et est dotée de dispositifs de contrôle de la température et de la lumière ou, lorsqu'une telle chambre n'est pas disponible, local qui est approprié au lieu et à la saison, qui est exposé à un bruit minimal et offrant un confort et une protection convenables contre les éléments. (*suitable accomodation*)

2 The references "Subsection 700.14(1)" to "Subsection 700.21(2)" in column I of Part VII of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations and the corresponding amounts in column II are replaced by the following:

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 700.20(1)	3,000	15,000
Subsection 700.20(2)	1,000	5,000
Subsection 700.20(3)	1,000	5,000
Subsection 700.20(4)	1,000	5,000
Subsection 700.21(3)	1,000	5,000
Subsection 700.26(1)	5,000	25,000
Subsection 700.26(2)	1,000	5,000
Subsection 700.26(3)	1,000	5,000
Subsection 700.26(4)	1,000	5,000
Subsection 700.26(5)	1,000	5,000
Subsection 700.27(1)	5,000	25,000
Subsection 700.28(1)	5,000	25,000

termine à l'arrêt des moteurs ou des hélices à la fin d'un vol :

- a) le membre d'équipage de conduite effectue toute fonction assignée par l'exploitant aérien ou déléguée par le ministre avant de se présenter au travail pour un vol;
- b) il se présente au travail pour un vol ou, si la période de service de vol comprend plus d'un vol, pour le premier vol;
- c) il se présente pour la mise en place;
- d) il se présente à titre de membre d'équipage de conduite en attente. (*flight duty period*)

(5) Le paragraphe 101.01(1) de la version française du même règlement, est remplacée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

poste de repos approprié Chambre pour une personne qui est exposée à un bruit minimal, est bien ventilée et est dotée de dispositifs de contrôle de la température et de la lumière ou, lorsqu'une telle chambre n'est pas disponible, local qui est approprié au lieu et à la saison, qui est exposé à un bruit minimal et offrant un confort et une protection convenables contre les éléments. (*suitable accommodation*)

2 Les mentions « Paragraphe 700.14(1) » à « Paragraphe 700.21(2) » qui figurent dans la colonne I de la partie VII de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement et les montants figurant dans la colonne II en regard de ces mentions sont remplacés par ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 700.20(1)	3 000	15 000
Paragraphe 700.20(2)	1 000	5 000
Paragraphe 700.20(3)	1 000	5 000
Paragraphe 700.20(4)	1 000	5 000
Paragraphe 700.21(3)	1 000	5 000
Paragraphe 700.26(1)	5 000	25 000
Paragraphe 700.26(2)	1 000	5 000
Paragraphe 700.26(3)	1 000	5 000
Paragraphe 700.26(4)	1 000	5 000
Paragraphe 700.26(4)	1 000	5 000
Paragraphe 700.26(4)	1 000	5 000
Paragraphe 700.26(4)	1 000	5 000
Paragraphe 700.26(5)	1 000	5 000
Paragraphe 700.27(1)	5 000	25 000
Paragraphe 700.28(1)	5 000	25 000

Column I	Column II		Colonne I	Colonne II	
	Maximum Amount of Penalty (\$)			Montant maximal de l'amende (\$)	
Designated Provision	Individual	Corporation	Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Subsection 700.29(1)	5,000	25,000	Paragraphe 700.29(1)	5 000	25 000
Subsection 700.29(5)	3,000	15,000	Paragraphe 700.29(5)	3 000	15 000
Section 700.37	1,000	5,000	Article 700.37	1 000	5 000
Subsection 700.40(1)	5,000	25,000	Paragraphe 700.40(1)	5 000	25 000
Subsection 700.41(1)	5,000	25,000	Paragraphe 700.41(1)	5 000	25 000
Subsection 700.42(1)	5,000	25,000	Paragraphe 700.42(1)	5 000	25 000
Subsection 700.42(2)	5,000	25,000	Paragraphe 700.42(2)	5 000	25 000
Subsection 700.43(1)	5,000	25,000	Paragraphe 700.43(1)	5 000	25 000
Subsection 700.43(2)	3,000	15,000	Paragraphe 700.43(2)	3 000	15 000
Subsection 700.51(1)	5,000	25,000	Paragraphe 700.51(1)	5 000	25 000
Subsection 700.52(4)	5,000	25,000	Paragraphe 700.52(4)	5 000	25 000
Section 700.61	5,000	25,000	Article 700.61	5 000	25 000
Subsection 700.62(1)	5,000	25,000	Paragraphe 700.62(1)	5 000	25 000
Subsection 700.62(2)	5,000	25,000	Paragraphe 700.62(2)	5 000	25 000
Subsection 700.63(3)	5,000	25,000	Paragraphe 700.63(3)	5 000	25 000
Subsection 700.70(1)	3,000	15,000	Paragraphe 700.70(1)	3 000	15 000
Subsection 700.70(2)	3,000	15,000	Paragraphe 700.70(2)	3 000	15 000
Subsection 700.70(3)	3,000	15,000	Paragraphe 700.70(3)	3 000	15 000
Subsection 700.70(4)	3,000	15,000	Paragraphe 700.70(4)	3 000	15 000
Subsection 700.70(5)	3,000	15,000	Paragraphe 700.70(5)	3 000	15 000
Subsection 700.70(6)	3,000	15,000	Paragraphe 700.70(6)	3 000	15 000
Subsection 700.70(7)	3,000	15,000	Paragraphe 700.70(7)	3 000	15 000
Subsection 700.70(10)	3,000	15,000	Paragraphe 700.70(10)	3 000	15 000
Subsection 700.71(1)	3,000	15,000	Paragraphe 700.71(1)	3 000	15 000
Subsection 700.71(2)	3,000	15,000	Paragraphe 700.71(2)	3 000	15 000
Subsection 700.72(1)	3,000	15,000	Paragraphe 700.72(1)	3 000	15 000
Subsection 700.73(1)	3,000	15,000	Paragraphe 700.73(1)	3 000	15 000
Subsection 700.73(2)	1,000	5,000	Paragraphe 700.73(2)	1 000	5 000
Subsection 700.73(3)	1,000	5,000	Paragraphe 700.73(3)	1 000	5 000
Subsection 700.73(4)	1,000	5,000	Paragraphe 700.73(4)	1 000	5 000

3 Subpart 2 of Part VII of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 702.84(2)”:

Column I	Column II	
	Maximum Amount of Penalty (\$)	
Designated Provision	Individual	Corporation
Subsection 702.91(1)	3,000	15,000
Subsection 702.91(2)	1,000	5,000

3 La sous-partie 2 de la partie VII de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 702.84(2) », de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	
	Montant maximal de l'amende (\$)	
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 702.91(1)	3 000	15 000
Paragraphe 702.91(2)	1 000	5 000

Column I	Column II	
	Maximum Amount of Penalty (\$)	
Designated Provision	Individual	Corporation
Subsection 702.92(1)	5,000	25,000
Subsection 702.93(1)	5,000	25,000
Subsection 702.93(2)	5,000	25,000
Subsection 702.96(1)	3,000	15,000
Subsection 702.96(3)	1,000	5,000
Section 702.97	3,000	15,000

4 Section 602.02 of the Regulations is replaced by the following:

602.02 No operator of an aircraft shall require a person to act as a flight crew member or to carry out a preflight duty, and no person shall act as a flight crew member or carry out such a duty, if the operator or the person has reason to believe that the person is not, or is not likely to be, fit for duty.

5 Paragraph 602.03(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) within 12 hours after consuming an alcoholic beverage;

6 The reference [602.47 to 602.56 reserved] after section 602.46 of the Regulations is replaced by the following:

Suitable Accommodation

602.47 A private operator or an air operator, as the case may be, shall provide a flight crew member with suitable accommodation for the purposes of rest periods away from home base.

[602.48 to 602.56 reserved]

7 Subsection 604.01(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

flight deck duty time means the period spent by a flight crew member at a flight crew member position in an aeroplane during flight time. (*temps de service au poste de pilotage*)

8 Paragraph 604.102(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) the flight duty period is extended as a result of unforeseen operational circumstances that occur after the beginning of the flight duty period;

Colonne I	Colonne II	
	Montant maximal de l'amende (\$)	
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 702.92(1)	5 000	25 000
Paragraphe 702.93(1)	5 000	25 000
Paragraphe 702.93(2)	5 000	25 000
Paragraphe 702.96(1)	3 000	15 000
Paragraphe 702.96(3)	1 000	5 000
Article 702.97	3 000	15 000

4 L'article 602.02 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

602.02 Il est interdit à l'utilisateur d'un aéronef d'enjoindre à une personne d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite ou d'effectuer des tâches avant vol, et à toute personne d'agir en cette qualité ou d'effectuer de telles tâches, si l'utilisateur ou la personne a des raisons de croire qu'elle n'est pas ou ne sera probablement pas au apte au travail.

5 L'alinéa 602.03a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) dans les douze heures qui suivent l'ingestion d'une boisson alcoolisée;

6 La mention [602.47 à 602.56 réservés] qui suit l'article 602.46 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Poste de repos approprié

602.47 L'exploitant privé ou l'exploitant aérien, selon le cas, doit fournir au membre d'équipage de conduite un poste de repos approprié pour les périodes de repos à l'extérieur de la base d'affectation.

[602.48 à 602.56 réservés]

7 Le paragraphe 604.01(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

temps de service au poste de pilotage Temps que passe un membre d'équipage de conduite à son poste à bord d'un avion pendant le temps de vol. (*flight deck duty time*)

8 L'alinéa 604.102(1)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) la période de service de vol est prolongé à la suite d'une circonstance opérationnelle imprévue qui a lieu après le début de la période de service;

9 Section 700.01 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

acclimatized refers to the physiological and mental state of a flight crew member whose biorhythm is considered aligned with local time; (*acclimaté*)

early duty means hours of work that begin during the period beginning at 02:00 and ending at 06:59 at the location where a flight crew member is acclimatized; (*service de début de journée*)

flight crew member on deployed standby means a flight crew member on standby who is located at or near an aerodrome and who has been provided with suitable accommodation by an air operator for the duration of the period during which the member is available to report for flight duty; (*membre d'équipage de conduite en attente de déploiement*)

late duty means hours of work that end during the period beginning at midnight and ending at 01:59 at the location where a flight crew member is acclimatized; (*service de fin de journée*)

local night's rest means the period beginning at 22:30 and ending at 07:30 at the location where a flight crew member is acclimatized; (*nuît de repos locale*)

night duty means hours of work that begin during the period beginning at 13:00 and ending at 01:59 and that end after 01:59 at a location where the flight crew member is acclimatized; (*service de nuit*)

reserve availability period means the period in any period of 24 consecutive hours during which a flight crew member on reserve is available to report for flight duty; (*période de disponibilité en réserve*)

reserve duty period means the period beginning at the time that a flight crew member on reserve is available to report for flight duty and ending at the time that the flight duty period ends; (*période de service en réserve*)

single day free from duty means a period free from duty between the end of one local night's rest and the beginning of the following local night's rest; (*journée isolée sans service*)

window of circadian low means the period of time beginning at 02:00 and ending at 05:59 at the location where a flight crew member is acclimatized; (*phase de dépression circadienne*)

9 L'article 700.01 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

acclimaté Se dit de l'état physiologique et mental du membre d'équipage de conduite dont le biorythme est en phase avec l'heure locale. (*acclimatized*)

journée isolée sans service Période sans service comprise entre la fin de la première nuit de repos locale et le début de la nuit de repos locale suivante. (*single day free from duty*)

membre d'équipage de conduite en attente de déploiement Membre d'équipage de conduite qui est en attente à un aéroport ou près d'un aéroport et à qui l'exploitant aérien a fourni un poste de repos approprié pour la période au cours de laquelle il est disponible pour se présenter au travail pour le service de vol. (*flight crew member on deployed standby*)

nuît de repos locale Période commençant à 22 h 30 et se terminant à 7 h 30 à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté. (*local night's rest*)

période de disponibilité en réserve Période comprise dans une période de 24 heures consécutives au cours de laquelle le membre d'équipage de conduite en réserve est disponible pour se présenter au travail pour le service de vol. (*reserve availability period*)

période de service en réserve Période commençant au moment où le membre d'équipage de conduite en réserve est disponible pour se présenter au travail pour le service de vol et se terminant au moment où la période de service de vol prend fin. (*reserve duty period*)

phase de dépression circadienne Période commençant à 2 h et se terminant à 5 h 59 pendant la quelle le membre d'équipage de conduite se trouve à l'endroit où il est acclimaté. (*window of circadian low*)

service de début de journée S'entend des heures de travail qui commencent au plus tôt à 2 h et au plus tard à 6 h 59 à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté. (*early duty*)

service de fin de journée S'entend des heures de travail qui se terminent au plus tôt à minuit et au plus tard à 1 h 59 à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté. (*late duty*)

service de nuit S'entend des heures de travail qui commencent au plus tôt à 13 h et au plus tard à 1 h 59 et qui se terminent après 1 h 59 à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté. (*night duty*)

10 The reference [700.12 to 700.13 reserved] after section 700.11 is replaced by the following:

[700.12 to 700.18 reserved]

11 Division III of Part VII of the Regulations is replaced by the following:**Division III — Flight Crew Member Fatigue Management**

Non-application and Interpretation

700.19 (1) This Division does not apply to an air operator who operates an aircraft under Subpart 2 of Part VII or a flight crew member who operates an aircraft under that Subpart.

(2) For the purposes of this Division, references to time of day are

- (a)** if a flight crew member is acclimatized to their location, to the local time at that location; or
- (b)** if a flight crew member is not acclimatized to their location, to the local time of the last location at which the member was acclimatized.

Monitoring System and Records

700.20 (1) An air operator shall have a system that monitors the flight time, flight duty periods, duty periods and rest periods of each of its flight crew members and shall include in its company operations manual the details of that system.

(2) An air operator shall, for each flight crew member, keep a record of

- (a)** all flight times;
- (b)** the start and end time as well as the duration of each flight duty period;
- (c)** the start and end time as well as the duration of each duty period;
- (d)** the start and end time as well as the duration of each rest period; and
- (e)** time free from duty.

(3) An air operator shall keep a record of all notifications provided to it by a pilot-in-command to the air operator under subsection 700.63(4).

10 La mention [700.12 et 700.13 réservés] qui suit l'article 700.11 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

[700.12 à 700.18 réservés]

11 La section III de la partie VII du même règlement est remplacée par ce qui suit :**Section III — Gestion de la fatigue des membres d'équipage de conduite**

Non-application et interprétation

700.19 (1) La présente section ne s'applique pas à l'exploitant aérien qui exploite un aéronef en vertu de la sous-partie 2 de la partie VII ni au membre d'équipage de conduite qui utilise un aéronef en vertu de cette sous-partie.

(2) Pour l'application de la présente section, la mention d'une heure vaut mention :

- a)** si un membre d'équipage de conduite est acclimaté à l'endroit où il se trouve, de l'heure locale à cet endroit;
- b)** s'il ne l'est pas, de l'heure locale au dernier endroit où il l'était.

Système de contrôle et dossiers

700.20 (1) L'exploitant aérien doit avoir un système pour contrôler le temps de vol, les périodes de service de vol, les périodes de service et les périodes de repos de chacun de ses membres d'équipage de conduite et doit consigner les détails de ce système dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

(2) L'exploitant aérien doit conserver pour chaque membre d'équipage de conduite un dossier dans lequel sont consignés les renseignements suivants :

- a)** tous les temps de vol;
- b)** l'heure du début et de la fin ainsi que la durée de chaque période de service de vol;
- c)** l'heure du début et de la fin ainsi que la durée de chaque période de service;
- d)** le début et la fin ainsi que la durée de chaque période de repos;
- e)** les périodes sans service.

(3) L'exploitant aérien doit conserver un dossier de tout avis que lui a transmis le commandant de bord en application du paragraphe 700.63(4).

(4) An air operator shall keep a record referred to in this section for a period of 24 months after the day on which they are made.

Air Operator Obligations — Scheduling

700.21 (1) An air operator shall provide a flight crew member with his or her schedule sufficiently in advance for the member to plan for adequate rest.

(2) An air operator shall, on a monthly basis, determine if the maximum flight duty period with respect to a flight is exceeded more than 10% of the time in a period of 90 consecutive days.

(3) If an air operator determines that more than 10% of maximum flight duty periods are exceeded as a result of an unforeseen operational circumstance, the air operator shall change the schedule or the flight crew member pairing for the flight not later than 28 days after the day on which the determination was made.

(4) If the air operator sets schedules on a seasonal basis, the changes referred to in subsection (3) may be delayed until the beginning of the same season in the following year.

[700.22 to 700.25 reserved]

Fitness for Duty

700.26 (1) No air operator shall allow a flight crew member to begin a flight duty period if, before the beginning of the period, the member advises the air operator that he or she is fatigued to the extent that he or she is not fit for duty.

(2) A flight crew member shall advise every other flight crew member and the air operator as soon as the member becomes aware that he or she has become fatigued during a flight duty period to the extent that he or she is not fit for duty.

(3) If there is only one flight crew member on board the aircraft, and the member becomes aware during a flight duty period that he or she has become fatigued to the extent that the member is not fit for duty, the member shall advise the air operator immediately or, if the aircraft is in flight, as soon as feasible after the aircraft has landed.

(4) When a person who is assigned by an air operator to act as a flight crew member, or any other person, becomes aware that the assignment would result in the maximum flight time, maximum flight duty period or maximum duty time being exceeded, the member or other person shall advise the air operator as soon as feasible.

(4) L'exploitant aérien doit conserver les dossiers visés au présent article pendant une période de 24 mois à compter du jour où ils sont constitués.

Obligations de l'exploitant aérien — horaire de travail

700.21 (1) L'exploitant aérien doit fournir au membre d'équipage de conduite l'horaire de travail suffisamment à l'avance afin que ce dernier puisse prévoir un repos approprié.

(2) L'exploitant aérien doit décider, sur une base mensuelle, si la période maximale de service de vol à l'égard d'un vol est dépassée de plus de dix pour cent au cours d'une période de 90 jours consécutifs.

(3) Si l'exploitant aérien détermine que la période maximale de service de vol d'un membre d'équipage de conduite est dépassée, en raison d'une circonstance opérationnelle imprévue, de plus de dix pour cent, il doit modifier l'horaire ou l'appariement des membres d'équipage de conduite pour le vol au plus tard 28 jours après le jour de la décision.

(4) Si l'exploitant aérien établit ses horaires sur une base saisonnière, les modifications visées au paragraphe (3) peuvent être faites au début de la même saison l'année suivante.

[700.22 à 700.25 réservés]

Aptitude au travail

700.26 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à un membre d'équipage de conduite de commencer une période de service de vol si, avant le début de celle-ci, le membre l'avise qu'il souffre de fatigue au point de n'être pas apte au travail.

(2) Le membre d'équipage de conduite doit aviser tout autre membre d'équipage de conduite et l'exploitant aérien dès qu'il se rend compte au cours d'une période de service de vol qu'il souffre de fatigue au point de n'être pas apte au travail.

(3) Lorsqu'un aéronef est utilisé avec un seul membre d'équipage de conduite et que celui-ci se rend compte au cours d'une période de service de vol qu'il souffre de fatigue au point de n'être pas apte au travail, il doit en aviser immédiatement l'exploitant aérien ou, si l'aéronef est en vol, dès que possible après l'atterrissage.

(4) Lorsqu'une personne a été assignée par l'exploitant aérien pour agir en qualité de membre d'équipage de conduite, ou toute autre personne, se rend compte que l'assignation entraînerait le dépassement du temps de vol maximal, de la période maximale de service de vol ou du temps maximal de service, le membre ou cette personne doit en informer l'exploitant aérien dès que possible.

(5) When a flight crew member or any other person becomes aware that the member was not granted their rest period or time free from duty, the member or other person shall advise the air operator as soon as feasible.

(5) Lorsqu'un membre d'équipage de conduite, ou toute autre personne, se rend compte que le membre ne s'est pas vu accorder une période de repos ou une période sans service, le membre ou la personne doit en aviser dès que possible l'exploitant aérien.

Maximum Flight Time

Temps de vol maximal

700.27 (1) No air operator shall assign a flight crew member for flight time, and no flight crew member shall accept such an assignment, if the member's total flight time in all flights conducted by him or her will, as a result, exceed

700.27 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner du temps de vol à un membre d'équipage de conduite, et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation, s'il doit en résulter que le temps de vol total de ce membre dépassera :

- (a)** 112 hours in any 28 consecutive days;
- (b)** 300 hours in any 90 consecutive days;
- (c)** 1,000 hours in any 365 consecutive days; or
- (d)** in the case of a single-pilot operation, 8 hours in any 24 consecutive hours.

- a)** 112 heures par période de 28 jours consécutifs;
- b)** 300 heures par période de 90 jours consécutifs;
- c)** 1 000 heures par période de 365 jours consécutifs;
- d)** dans le cas d'un aéronef utilisé par un seul pilote, 8 heures par période de 24 heures consécutives.

(2) For the purpose of subsection (1), a flight crew member's flight time includes the following:

(2) Pour l'application du paragraphe (1), le temps de vol d'un membre d'équipage de conduite comprend :

- (a)** the flight time accumulated from other flight operations; and
- (b)** the total flight time of a flight with an augmented flight crew.

- a)** d'une part, le temps de vol accumulé provenant d'autres opérations aériennes;
- b)** d'autre part, le temps de vol total d'un vol avec un équipage de conduite renforcé.

Maximum Flight Duty Period

Période maximale de service de vol

700.28 (1) No air operator shall assign a flight duty period to a flight crew member, and no flight crew member shall accept such an assignment, if the flight duty period exceeds the maximum flight duty period set out in this section.

700.28 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner une période de service de vol à un membre d'équipage de conduite, et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation, si la période de service de vol dépasse la période maximale de service de vol prévue au présent article.

(2) If the average duration of all scheduled flights is less than 30 minutes, the maximum flight duty period that begins during a period set out in column 1 of the table to this subsection is set out in column 2, 3 or 4, according to the number of flights scheduled during the flight duty period.

(2) Si la durée moyenne de tous les vols prévus est de moins de 30 minutes, la période maximale de service de vol qui commence au cours de la période indiquée à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe correspond à celle indiquée aux colonnes 2, 3 ou 4, selon le nombre de vols prévus au cours de la période de service de vol.

TABLE

MAXIMUM FLIGHT DUTY PERIOD — AVERAGE FLIGHT DURATION OF LESS THAN 30 MINUTES

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Start Time of Flight Duty Period	1 to 11 Flights	12 to 17 Flights	18 or More Flights
1	24:00 to 03:59	9.0 hours	9.0 hours	9.0 hours
2	04:00 to 04:59	10.0 hours	9.0 hours	9.0 hours

TABLEAU

PÉRIODE MAXIMALE DE SERVICE DE VOL — DURÉE MOYENNE DE VOL DE MOINS DE 30 MINUTES

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Début de la période de service de vol	1 à 11 vols	12 à 17 vols	18 vols ou plus
1	0 h à 3 h 59	9 heures	9 heures	9 heures
2	4 h à 4 h 59	10 heures	9 heures	9 heures

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Start Time of Flight Duty Period	1 to 11 Flights	12 to 17 Flights	18 or More Flights
3	05:00 to 05:59	11.0 hours	10.0 hours	9.0 hours
4	06:00 to 06:59	12.0 hours	11.0 hours	10.0 hours
5	07:00 to 12:59	13.0 hours	12.0 hours	11.0 hours
6	13:00 to 16:59	12.5 hours	11.5 hours	10.5 hours
7	17:00 to 21:59	12.0 hours	11.0 hours	10.0 hours
8	22:00 to 22:59	11.0 hours	10.0 hours	9.0 hours
9	23:00 to 23:59	10.0 hours	9.0 hours	9.0 hours

(3) If the average duration of all scheduled flights is 30 minutes or more but less than 50 minutes, the maximum flight duty period that begins during a period set out in column 1 of the table to this subsection is set out in column 2, 3 or 4, according to the number of flights scheduled during the flight duty period.

TABLE

MAXIMUM FLIGHT DUTY PERIOD — AVERAGE FLIGHT DURATION OF 30 MINUTES OR MORE BUT LESS THAN 50 MINUTES

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Start Time of Flight Duty Period	1 to 7 Flights	8 to 11 Flights	12 or More Flights
1	24:00 to 03:59	9.0 hours	9.0 hours	9.0 hours
2	04:00 to 04:59	10.0 hours	9.0 hours	9.0 hours
3	05:00 to 05:59	11.0 hours	10.0 hours	9.0 hours
4	06:00 to 06:59	12.0 hours	11.0 hours	10.0 hours
5	07:00 to 12:59	13.0 hours	12.0 hours	11.0 hours
6	13:00 to 16:59	12.5 hours	11.5 hours	10.5 hours
7	17:00 to 21:59	12.0 hours	11.0 hours	10.0 hours
8	22:00 to 22:59	11.0 hours	10.0 hours	9.0 hours
9	23:00 to 23:59	10.0 hours	9.0 hours	9.0 hours

(4) If the average duration of all scheduled flights is 50 minutes or more, the maximum flight duty period that begins during a period set out in column 1 of the table to this subsection is set out in column 2, 3 or 4, according to the number of flights scheduled during the flight duty period.

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Début de la période de service de vol	1 à 11 vols	12 à 17 vols	18 vols ou plus
3	5 h à 5 h 59	11 heures	10 heures	9 heures
4	6 h à 6 h 59	12 heures	11 heures	10 heures
5	7 h à 12 h 59	13 heures	12 heures	11 heures
6	13 h à 16 h 59	12,5 heures	11,5 heures	10,5 heures
7	17 h à 21 h 59	12 heures	11 heures	10 heures
8	22 h à 22 h 59	11 heures	10 heures	9 heures
9	23 h à 23 h 59	10 heures	9 heures	9 heures

(3) Si la durée moyenne de tous les vols prévus est de 30 minutes ou plus mais moins de 50 minutes, la période maximale de service de vol qui commence au cours de la période indiquée à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe correspond à celle indiquée aux colonnes 2, 3 ou 4, selon le nombre de vols prévus au cours de la période de service de vol.

TABLEAU

PÉRIODE MAXIMALE DE SERVICE DE VOL — DURÉE MOYENNE DE VOL DE 30 MINUTES OU PLUS MAIS DE MOINS DE 50 MINUTES

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Début de la période de service de vol	1 à 7 vols	8 à 11 vols	12 vols ou plus
1	0 h à 3 h 59	9 heures	9 heures	9 heures
2	4 h à 4 h 59	10 heures	9 heures	9 heures
3	5 h à 5 h 59	11 heures	10 heures	9 heures
4	6 h à 6 h 59	12 heures	11 heures	10 heures
5	7 h à 12 h 59	13 heures	12 heures	11 heures
6	13 h à 16 h 59	12,5 heures	11,5 heures	10,5 heures
7	17 h à 21 h 59	12 heures	11 heures	10 heures
8	22 h à 22 h 59	11 heures	10 heures	9 heures
9	23 h à 23 h 59	10 heures	9 heures	9 heures

(4) Si la durée moyenne de tous les vols prévus est de 50 minutes ou plus, la période maximale de service de vol qui commence au cours de la période indiquée à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe correspond à celle indiquée aux colonnes 2, 3 ou 4, selon le nombre de vols prévus au cours de la période de service de vol.

TABLE

MAXIMUM FLIGHT DUTY PERIOD — AVERAGE FLIGHT DURATION OF 50 MINUTES OR MORE

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Start Time of Flight Duty Period	1 to 4 Flights	5 or 6 Flights	7 or More Flights
1	24:00 to 03:59	9.0 hours	9.0 hours	9.0 hours
2	04:00 to 04:59	10.0 hours	9.0 hours	9.0 hours
3	05:00 to 05:59	11.0 hours	10.0 hours	9.0 hours
4	06:00 to 06:59	12.0 hours	11.0 hours	10.0 hours
5	07:00 to 12:59	13.0 hours	12.0 hours	11.0 hours
6	13:00 to 16:59	12.5 hours	11.5 hours	10.5 hours
7	17:00 to 21:59	12.0 hours	11.0 hours	10.0 hours
8	22:00 to 22:59	11.0 hours	10.0 hours	9.0 hours
9	23:00 to 23:59	10.0 hours	9.0 hours	9.0 hours

(5) For the purposes of subsections (2) to (4), a flight crew member is considered acclimatized if

(a) in the case of a time zone difference of less than four hours between local time and the time at the last location where the member was acclimatized, any rest periods required under these Regulations have been provided and the member has spent 72 hours in the same time zone;

(b) in the case of a time zone difference of four hours or more between local time and the time at the last location where the member was acclimatized, any rest periods required under these Regulations have been provided and the member has spent 96 hours in the same time zone; or

(c) the member has spent 24 hours in the same time zone for each hour of difference between local time and the time at the last location where the member was acclimatized.

(6) For the purposes of subsection (5), the Canadian time zones are Pacific, Mountain, Central and Eastern and the Atlantic time zone which includes Newfoundland and Labrador.

(7) For the purposes of subsections (2) to (4), positioning is not to be considered a flight.

(8) The flight duty period for a flight crew member on standby begins at the time at which the member reports for duty at the specified location designated by the air operator.

(9) When all scheduled flights are conducted under day VFR, the maximum flight duty period that begins during a

TABLEAU

PÉRIODE MAXIMALE DE SERVICE DE VOL — DURÉE MOYENNE DE VOL DE 50 MINUTES OU PLUS

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Début de la période de service de vol	1 à 4 vols	5 ou 6 vols	7 vols ou plus
1	0 h à 3 h 59	9 heures	9 heures	9 heures
2	4 h à 4 h 59	10 heures	9 heures	9 heures
3	5 h à 5 h 59	11 heures	10 heures	9 heures
4	6 h à 6 h 59	12 heures	11 heures	10 heures
5	7 h à 12 h 59	13 heures	12 heures	11 heures
6	13 h à 16 h 59	12,5 heures	11,5 heures	10,5 heures
7	17 h à 21 h 59	12 heures	11 heures	10 heures
8	22 h à 22 h 59	11 heures	10 heures	9 heures
9	23 h à 23 h 59	10 heures	9 heures	9 heures

(5) Pour l'application des paragraphes (2) à (4), le membre d'équipage de conduite est considéré comme étant acclimaté dans les cas suivants :

a) le décalage entre l'heure locale et l'heure du dernier endroit où il était acclimaté est de moins de 4 heures et toutes les périodes de repos prévues au présent règlement ont été accordées et que le membre a passé 72 heures dans le même fuseau horaire;

b) le décalage entre l'heure locale et l'heure du dernier endroit où il était acclimaté est de 4 heures ou plus et toutes les périodes de repos prévues au présent règlement ont été accordées et que le membre a passé 96 heures dans le même fuseau horaire;

c) le membre a passé 24 heures dans le même fuseau horaire pour chaque heure de décalage entre l'heure locale et l'heure du dernier endroit où il était acclimaté.

(6) Pour l'application du paragraphe (5), les fuseaux horaires canadiens sont ceux du Pacifique, des Rocheuses, du Centre, de l'Est, de l'Atlantique, qui comprend Terre-Neuve-et-Labrador.

(7) Pour l'application des paragraphes (2) à (4), la mise en place n'est pas considérée comme un vol.

(8) La période de service de vol d'un membre d'équipage de conduite en attente commence au moment où il se présente pour le travail à l'endroit désigné par l'exploitant aérien.

(9) Lorsque tous les vols prévus sont effectués en vol VFR de jour, la période maximale de service de vol qui

period set out in column 1 of the table to this subsection is set out in column 2.

TABLE

MAXIMUM FLIGHT DUTY PERIOD — FLIGHTS CONDUCTED UNDER DAY VFR

	Column 1	Column 2
Item	Start Time of Flight Duty Period	Maximum Flight Duty Period
1	24:00 to 03:59	9.0 hours
2	04:00 to 04:59	10.0 hours
3	05:00 to 05:59	11.0 hours
4	06:00 to 06:59	12.0 hours
5	07:00 to 12:59	13.0 hours
6	13:00 to 16:59	12.5 hours
7	17:00 to 21:59	12.0 hours
8	22:00 to 22:59	11.0 hours
9	23:00 to 23:59	10.0 hours

Maximum Duty Time

700.29 (1) No air operator shall assign a duty to a flight crew member, and no flight crew member shall accept such an assignment, if, as a result, the member's duty time will exceed

- (a) 2,400 hours in any 365 consecutive days; or
- (b) the maximum duty time set out in column 1 of the table to this paragraph, if the air operator has provided the corresponding time free from duty set out in column 2 or 3 of that table.

TABLE

MAXIMUM DUTY TIME

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Maximum Duty Time	Time Free from Duty — Option 1	Time Free from Duty — Option 2
1	192 hours in any 28 consecutive days	(a) 1 single day free from duty in any 192 consecutive hours; and (b) 4 single days free from duty in any 672 consecutive hours	120 consecutive hours in any consecutive 504 consecutive hours

commence au cours de la période indiquée à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe correspond à celle indiquée à la colonne 2.

TABLEAU

PÉRIODE MAXIMALE DE SERVICE DE VOL — VOLS EFFECTUÉS EN VFR DE JOUR

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Début de la période de service de vol	Période maximale de service de vol
1	0 h à 3 h 59	9 heures
2	4 h à 4 h 59	10 heures
3	5 h à 5 h 59	11 heures
4	6 h à 6 h 59	12 heures
5	7 h à 12 h 59	13 heures
6	13 h à 16 h 59	12,5 heures
7	17 h à 21 h 59	12 heures
8	22 h à 22 h 59	11 heures
9	23 h à 23 h 59	10 heures

Temps maximal de service

700.29 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner à un membre d'équipage de conduite une fonction, et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation, s'il doit en résulter que le temps de service de ce membre dépassera :

- a) 2 400 heures en 365 jours consécutifs;
- b) le temps maximal de service indiqué à la colonne 1 du tableau du présent alinéa, si l'exploitant aérien a accordé la période sans service correspondante indiquée à la colonne 2 ou 3 de ce tableau.

TABLEAU

TEMPS MAXIMAL DE SERVICE

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Temps maximal de service	Période sans service — Option 1	Période sans service — Option 2
1	192 heures en 28 jours consécutifs	a) d'une part, 1 journée isolée sans service en 192 heures consécutives b) d'autre part, 4 journées isolées sans service en 672 heures consécutives	120 heures consécutives en 504 heures consécutives

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Maximum Duty Time	Time Free from Duty — Option 1	Time Free from Duty — Option 2
2	210 hours in any 28 consecutive days	120 consecutive hours in any 672 consecutive hours and no assignment of (a) early duty, late duty or night duty; or (b) flight duty period greater than 12 hours	Not applicable
3	60 hours in any 7 consecutive days	(a) 1 single day free from duty in the 192 consecutive hours; and (b) 4 single days free from duty in any 672 consecutive hours	Not applicable
4	70 hours in any 7 consecutive days	120 consecutive hours in any 504 consecutive hours and (a) no assignment of early duty, late duty or night duty; (b) no assignment of a flight duty period that is longer than 12 hours; and (c) the maximum duty time is 24 hours in any consecutive 48 hours	120 consecutive hours in any 672 consecutive hours and no assignment of (a) early duty, late duty or night duty; or (b) flight duty period greater than 12 hours

(2) Items 1 and 3 of column 2 of the table to paragraph (1)(b) do not apply if suitable accommodation is available for the flight crew member’s time free from duty.

(3) The time free from duty set out in column 2 of item 2 and column 3 of item 4 of the table to paragraph (1)(b)

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Temps maximal de service	Période sans service — Option 1	Période sans service — Option 2
2	210 heures en 28 jours consécutifs	120 heures consécutives en 672 heures consécutives et aucune assignation : a) soit, à un service de début de journée, à un service de fin de journée ou à un service de nuit b) soit, à une période de service de vol de plus de 12 heures	Sans objet
3	60 heures en 7 jours consécutifs	a) d’une part, 1 journée isolée sans service au cours des 192 heures consécutives b) d’autre part, 4 journées isolées sans service en 672 heures consécutives	Sans objet
4	70 heures en 7 jours consécutifs	120 heures consécutives en 504 heures consécutives si les conditions ci-après sont réunies : a) aucune assignation à un service de début de journée, à un service de fin de journée ou à un service de nuit b) aucune assignation à une période de service de vol de plus de 12 heures c) le temps maximal de service est de 24 heures en 48 heures consécutives	120 heures consécutives en 672 heures consécutives et aucune assignation : a) soit, à un service de début de journée, à un service de fin de journée ou à un service de nuit b) soit, à une période de service de vol de plus de 12 heures

(2) Les articles 1 et 3 de la colonne 2 du tableau de l’alinéa (1)b) ne s’appliquent pas lorsqu’un poste de repos approprié est disponible lors de la période sans service du membre d’équipage de conduite.

(3) La période sans service indiquée à la colonne 2 de l’article 2 et à la colonne 3 de l’article 4 du tableau de

may be used a maximum of six times during any 365 consecutive days.

(4) If the start of a single day free from duty is delayed by up to two hours due to an unforeseen operational circumstance, the single day free from duty shall be extended by a minimum of two hours.

(5) If an air operator changes its choice of option with respect to the maximum duty time set out in column 1 to the table to paragraph (1)(b), the air operator shall ensure that the flight crew member has five consecutive days free from duty before starting the next duty period.

(6) The calculation of a flight crew member's duty time is to include

- (a)** 33% of the time that the flight crew member on reserve is in a reserve availability period;
- (b)** 100% of the time that the flight crew member is a flight crew member on standby; and
- (c)** 20% of the time that the flight crew member is a flight crew member on deployed standby.

[700.30 to 700.35 reserved]

Home Base

700.36 An air operator shall assign a home base for each of its flight crew members.

Nutrition Break

700.37 An air operator shall provide a flight crew member with not less than 15 minutes every 6 hours within a flight duty period to eat and drink.

[700.38 to 700.39 reserved]

Rest Period — General

700.40 (1) An air operator shall provide a flight crew member with the following rest periods at the end of a flight duty period:

- (a)** if the flight duty period ends at home base,
 - (i)** either 12 hours, or 11 hours plus the travel time to or from the place where the rest period is taken, or
 - (ii)** if the air operator provides suitable accommodation, 10 hours in that suitable accommodation; and

l'alinéa (1)b) peut être utilisée un maximum de 6 fois par période de 365 jours consécutifs.

(4) Si le début d'une journée sans service est retardé d'au plus deux heures à cause d'une circonstance opérationnelle imprévue, cette journée sans service doit être prolongée d'au moins deux heures.

(5) Si l'exploitant aérien modifie son choix d'option à l'égard du temps maximal de service prévu à la colonne 1 du tableau de l'alinéa (1)b), il veille à ce que le membre d'équipage de conduite ait 5 jours consécutifs sans service avant le début de la prochaine période de service.

(6) Le temps de service du membre d'équipage de conduite comprend ce qui suit :

- a)** trente-trois pour cent du temps où le membre d'équipage de conduite en réserve est en période de disponibilité en réserve;
- b)** cent pour cent du temps où le membre d'équipage de conduite est un membre d'équipage de conduite en attente;
- c)** vingt pour cent du temps où le membre d'équipage de conduite est un membre d'équipage de conduite en attente de déploiement.

[700.30 à 700.35 réservés]

Base d'affectation

700.36 L'exploitant aérien doit assigner une base d'affectation à chacun de ses membres d'équipage de conduite.

Pause pour s'alimenter

700.37 L'exploitant aérien doit accorder au membre d'équipage de conduite une pause-repas d'au moins 15 minutes à toutes les 6 heures au cours d'une période de service de vol.

[700.38 à 700.39 réservés]

Périodes de repos — généralités

700.40 (1) L'exploitant aérien doit accorder au membre d'équipage de conduite les périodes de repos ci-après à la fin d'une période de service de vol :

- a)** si la période de service de vol se termine à la base d'affectation, selon le cas :
 - (i)** 12 heures, ou 11 heures auxquelles s'ajoute le temps de déplacement à partir ou à destination de l'endroit où est prise la période de repos,
 - (ii)** si l'exploitant aérien fournit un poste de repos approprié, 10 heures à ce poste de repos approprié;

(b) if the flight duty period ends away from home base, 10 hours in suitable accommodation.

(2) If an air operator assigns a duty to a flight crew member for a period that exceeds by one hour or more — excluding the time required for positioning — the maximum flight duty period referred to in section 700.28, the duration of the rest period shall be the longer of:

(a) the sum of the maximum flight duty period and the amount of time worked beyond the maximum flight duty period, and

(b) the rest period referred to in subsection (1).

(3) An air operator shall have a means to determine the travel time referred to in subparagraph (1)(a)(i).

Disruptive Schedules

700.41 (1) In addition to the rest periods referred to in section 700.40, an air operator shall provide a flight crew member with one local night's rest between the following duty periods:

(a) late duty or night duty and early duty; or

(b) early duty to late duty or night duty.

(2) Subsection (1) does not apply when a flight crew member is at a location where local time differs by more than four hours from the local time at the last location where the member was acclimatized.

Rest Period — Time Zone Differences

700.42 (1) Despite section 700.40, an air operator shall provide a flight crew member with the following rest periods when his or her duty period begins in another time zone and ends away from home base:

(a) 11 consecutive hours in suitable accommodation, if the local time of the location where the flight duty period began differs by up to four hours from the local time of the location where the flight duty period ends; and

(b) 14 consecutive hours in suitable accommodation, if the local time of the location where the flight duty period began differs by more than four hours from the local time of the location where the flight duty period ends.

(2) Despite section 700.40, an air operator shall provide a flight crew member with the following rest periods when

b) si elle se termine à l'extérieur de la base d'affectation, 10 heures à un poste de repos approprié.

(2) Si l'exploitant aérien assigne une fonction au membre d'équipage de conduite pour une période excédant d'une heure ou plus la période maximale de service de vol prévue à l'article 700.28, à l'exclusion du temps requis pour la mise en place, la durée de la période de repos doit être la plus longue des durées suivantes :

a) la période maximale de service de vol à laquelle s'ajoute l'excédent de la période travaillée sur la période maximale de service de vol;

b) la période de repos visée au paragraphe (1).

(3) L'exploitant aérien doit avoir un moyen d'établir le temps de déplacement visé au sous-alinéa (1)a)(i).

Horaires perturbateurs

700.41 (1) En plus des périodes de repos visées à l'article 700.40, l'exploitant aérien doit accorder au membre d'équipage de conduite une nuit de repos locale entre les périodes de service suivantes :

a) un service de fin de journée ou un service de nuit à un service de début de journée;

b) un service de début de journée à un service de fin de journée ou à un service de nuit.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas si le décalage entre l'heure locale de l'endroit où se trouve le membre d'équipage de conduite et l'heure du dernier endroit où il était acclimaté est de plus de 4 heures.

Périodes de repos — décalage horaire

700.42 (1) Malgré l'article 700.40, l'exploitant aérien doit accorder au membre d'équipage de conduite les périodes de repos ci-après lorsque la période de service de ce membre commence dans un autre fuseau horaire et ne se termine pas à sa base d'affectation :

a) 11 heures consécutives dans un poste de repos approprié, si le décalage entre l'heure de l'endroit où la période de service de vol a commencé et de l'heure locale de l'endroit où la période de service de vol se termine est d'au plus 4 heures;

b) 14 heures consécutives dans un poste de repos approprié, si le décalage entre l'heure de l'endroit où la période de service de vol a commencé et de l'heure de l'endroit où la période de service de vol se termine est de plus 4 heures.

(2) Malgré l'article 700.40, l'exploitant aérien doit accorder au membre d'équipage de conduite les périodes de

his or her duty period ends at home base and begins in another time zone:

(a) 13 consecutive hours, if the local time at the location where the flight duty period began differs by up to four hours from the local time at home base and the member has been away from home base for more than 36 consecutive hours;

(b) if the local time at the location where the flight duty period began differs by more than four, but not more than 10 hours from the local time at home base, and

(i) the member has been away from home base for 60 consecutive hours or less and no part of the flight duty period occurs during any part of the member's window of circadian low, one local night's rest before the beginning of the next flight duty period, or

(ii) the member has been away from home base for more than 60 consecutive hours, or any part of the flight duty period occurs within any part of the member's window of circadian low, two local night's rest before the beginning of the next flight duty period; or

(c) if the local time at the location where the flight duty period began differs by more than 10 hours from the local time at home base and

(i) the member has been away from home base for 60 consecutive hours or less, two local night's rest before the beginning of the next flight duty period, or

(ii) the member has been away from home base for more than 60 consecutive hours, three local night's rest before the beginning of the next flight duty period.

Rest Period — Positioning

700.43 (1) If a flight crew member is required by the air operator to travel for the purpose of positioning immediately after the completion of a flight duty period and the sum of flight duty period and the travel time required for positioning would exceed the maximum flight duty period set out in section 700.28, the air operator shall provide the member with a rest period before the beginning of the next flight duty period that is equal to the duration of

(a) the duty time, if the maximum flight duty period is exceeded by three hours or less; or

repos ci-après lorsque la période de service de ce membre commence dans un autre fuseau horaire et se termine à sa base d'affectation :

a) 13 heures consécutives si le décalage entre l'heure de l'endroit où la période de service de vol a commencé et l'heure locale à la base d'affectation est d'au plus de 4 heures et que le membre a été absent de sa base d'affectation pendant plus de 36 heures consécutives;

b) si le décalage entre l'heure de l'endroit où la période de service de vol a commencé et l'heure locale à la base d'affectation est de plus de 4 heures mais moins de 10 heures, et que, selon le cas :

(i) le membre a été absent de sa base d'affectation pendant au plus 60 heures consécutives et aucune partie de la période de service de vol n'a eu lieu au cours d'une partie de la phase de dépression circadienne du membre, 1 nuit de repos locale avant le début de la prochaine période de service de vol,

(ii) le membre a été absent de sa base d'affectation pendant plus de 60 heures consécutives, ou une partie de la période de service de vol a eu lieu au cours d'une partie de la phase de dépression circadienne du membre, 2 nuits de repos locales avant le début de la prochaine période de service de vol;

c) si le décalage entre l'heure de l'endroit où la période de service de vol a commencé et l'heure locale à la base d'affectation est de plus de 10 heures et que, selon le cas :

(i) le membre a été absent de sa base d'affectation pendant 60 heures consécutives ou moins, 2 nuits de repos locales avant le début de la prochaine période de service de vol,

(ii) le membre a été absent de sa base d'affectation pendant plus de 60 heures consécutives, 3 nuits de repos locales avant le début de la prochaine période de service de vol.

Périodes de repos — mise en place

700.43 (1) Si le membre d'équipage de conduite est tenu par l'exploitant aérien de se déplacer pour la mise en place immédiatement après la fin d'une période de service de vol et que la somme de la durée de la période de service de vol et du temps de déplacement dépassera la période maximale de service de vol prévue à l'article 700.28, l'exploitant aérien doit lui accorder avant le début de la prochaine période de service de vol l'une des périodes de repos ci-après qui correspond :

a) au temps de service, si la période maximale de service de vol est dépassée d'au plus 3 heures;

(b) the sum of the duty time and the amount of time in excess of the maximum flight duty period, if the maximum flight duty period is exceeded by more than three hours.

(2) An air operator shall not require the positioning of a flight crew member if the positioning would result in the member's maximum flight duty period being exceeded by more than three hours unless

- (a)** the member agrees to the positioning; and
- (b)** the flight duty period for the member is not exceeded by more than seven hours.

[700.44 to 700.49 reserved]

Split Flight Duty

700.50 (1) A flight crew member's flight duty period may exceed the maximum flight duty period set out in section 700.28 by the following amount of time, if the air operator provides the member with a break, in suitable accommodation, of at least 60 consecutive minutes during the flight duty period:

- (a)** 100% of the duration of the break provided to the member during the hours of 24:00 to 05:59;
- (b)** 50% of the duration of the break provided to the member during the hours of 06:00 to 23:59; and
- (c)** 50% of the duration of a break provided to the member in the case of the replanning of a flight duty period after it has begun.

(2) Before performing a calculation referred to in paragraphs (1)(a) to (c), the duration of the break provided to the flight crew member is reduced by 45 minutes.

(3) If a flight crew member is assigned to night duty, his or her flight duty period may only be extended under subsection (1) for three consecutive nights.

(4) The hours referred to in paragraphs (1)(a) and (b) are the hours to which the flight crew member is acclimatized.

(5) If a flight crew member on reserve is assigned to flight duty that includes split duty, the air operator may increase the reserve duty period by two hours if a break in accordance with this section is provided. The flight duty period following the break shall not consist of more than two flights.

b) au temps de service auquel s'ajoute la période qui a dépassé la période maximale de service de vol, si la période maximale de service de vol est dépassée de plus de 3 heures.

(2) L'exploitant aérien ne peut exiger la mise en place d'un membre d'équipage de conduite lorsque celle-ci résulterait en un dépassement de plus de 3 heures de la période maximale de service de vol du membre, sauf si les conditions ci-après ne soient réunies :

- a)** le membre accepte la mise en place;
- b)** sa période de service de vol n'est pas dépassée de plus de 7 heures.

[700.44 à 700.49 réservés]

Service de vol fractionné

700.50 (1) La période de service de vol du membre d'équipage de conduite peut dépasser, du pourcentage ci-après, la période maximale de service de vol prévue à l'article 700.28 si l'exploitant aérien lui accorde, dans un poste de repos approprié, une pause d'au moins 60 minutes consécutives au cours de la période de service de vol :

- a)** cent pour cent de la durée de la pause qu'il lui accorde au cours de la période commençant à minuit et se terminant à 5 h 59;
- b)** cinquante pour cent de la durée de la pause qu'il lui accorde au cours de la période commençant à 6 h et se terminant à 23 h 59;
- c)** cinquante pour cent de la durée de la pause qu'il lui accorde en cas de réaménagement de la période de service de vol après qu'elle a débuté.

(2) Avant d'effectuer le calcul prévu aux alinéas (1)a) à c), la durée de la pause à être accordée au membre d'équipage de conduite est réduite de 45 minutes.

(3) Si le membre d'équipage de conduite se voit assigner une période de service de nuit, sa période de service de vol ne peut être prolongée en vertu du paragraphe (1) que de 3 nuits consécutives.

(4) Les heures prévues aux alinéas (1)a) et b) sont des heures auxquelles le membre d'équipage de conduite est acclimaté.

(5) Si le membre d'équipage de conduite en réserve se voit assigner un service de vol qui comprend un service de vol fractionné, l'exploitant aérien peut prolonger la période de disponibilité en réserve de 2 heures si la pause visée au présent article est accordée. La période de service de vol suivant la pause ne doit pas comprendre plus de 2 vols.

Consecutive Night Duty Periods

700.51 (1) An air operator shall not assign to a flight crew member more than three consecutive night duty periods if any part of these periods falls during a period that begins at 02:00 and ending at 05:59, unless the air operator provides the member with one local night's rest at the end of the third duty period.

(2) However, an air operator may assign to a flight crew member up to five consecutive night duty periods even if any part of these periods falls during a period begins at 02:00 and ends at 05:59, if the member is provided with

(a) a rest period of three hours in suitable accommodation during each night duty period; and

(b) 56 consecutive hours free from duty at the end of the last consecutive night duty period.

Delayed Reporting Time

700.52 (1) When an air operator advises a flight crew member of a delay in the member's reporting time before the member leaves his or her suitable accommodation to report for duty, the duration of the flight duty period shall, for the purposes of determining the maximum flight duty period in accordance with section 700.28, be calculated starting either from the initial reporting time or from the delayed reporting time, whichever results in the shorter period.

(2) Despite subsection (1), the beginning of the maximum flight duty period, when the delay in the reporting time

(a) is less than four hours, shall be the delayed reporting time; or

(b) is four hours or more but less than 10 hours, shall be four hours after the initial reporting time.

(3) When a delay in the reporting time is 10 hours or more, the duration of the delay is considered to be a rest period if the air operator has advised the flight crew member of the delay before he or she leaves the suitable accommodation, and does not disturb the member's rest before an agreed time.

(4) Unless the air operator and flight crew member agree on a time when the air operator may disturb the member during a rest period referred to in subsection (3), the air operator shall not disturb the member during the rest period

(a) 30 minutes before the time the member was initially scheduled to leave the suitable accommodation; or

Périodes consécutives de service de nuit

700.51 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner à un membre d'équipage de conduite plus de trois périodes consécutives de service de nuit si une partie de celles-ci tombe dans la période commençant à 2 h et se terminant à 5 h 59, à moins qu'il ne lui accorde une nuit de repos locale à la fin de la troisième période de service.

(2) Il peut toutefois assigner au membre d'équipage de conduite jusqu'à 5 périodes consécutives de service de nuit même si une partie de celles-ci tombe dans la période commençant à 2 h et se terminant à 5 h 59 si le membre se voit accorder :

a) une période de repos de 3 heures, dans un poste de repos approprié, au cours de chaque période de service de nuit;

b) une période sans service de 56 heures consécutives à la fin de la dernière période consécutive de service de nuit.

Report de l'heure de présentation au travail

700.52 (1) Lorsque l'exploitant aérien avise le membre d'équipage de conduite d'un report de l'heure de présentation au travail avant que celui-ci ne quitte un poste de repos approprié pour se présenter au travail, la période de service de vol, pour la détermination de la période maximale de service de vol prévue à l'article 700.28, est calculée selon la plus courte de la période de service de vol en fonction de l'heure de présentation au travail initiale ou de l'heure de présentation au travail reportée.

(2) Malgré le paragraphe (1), l'heure du début de la période maximale de service de vol, lorsque l'heure de présentation au travail est reportée :

a) de moins de 4 heures, est l'heure reportée présentation au travail;

b) de 4 heures ou plus mais de moins de 10 heures, est 4 heures après l'heure initiale de présentation au travail.

(3) Lorsque l'heure de présentation au travail est reportée de 10 heures ou plus, la durée du délai est considéré comme une période de repos si l'exploitant aérien a avisé le membre d'équipage de conduite du délai avant qu'il ne quitte un poste de repos approprié et qu'il ne dérange pas le membre avant une heure qu'ils ont convenu.

(4) À moins que l'exploitant aérien et le membre d'équipage de conduite ne conviennent d'une heure à laquelle l'exploitant aérien peut déranger le membre au cours de la période de repos visée au paragraphe (3), l'exploitant aérien ne doit pas interrompre la période de repos de ce membre au cours de l'une des périodes suivantes :

a) 30 minutes avant l'heure à laquelle le membre devait initialement quitter un poste de repos approprié;

(b) 60 minutes before the initial reporting time.

[700.53 to 700.59 reserved]

Flight Duty Period — In-Flight Rest and Augmented Flight Crew

700.60 (1) For the purposes of this section,

class 1 rest facility means a bunk or other horizontal surface located in an area that

- (a) is separated from the flight deck and passenger cabin;
- (b) has facilities to control the levels of temperature and light; and
- (c) is subject to a minimal level of noise and other disturbances. (*poste de repos de classe 1*)

class 2 rest facility means a seat that allows for a horizontal sleeping position in an area that

- (a) is separated from passengers by a curtain or other means of separation that reduces light and sound;
- (b) is equipped with portable oxygen equipment; and
- (c) minimizes disturbances by passengers and crew members. (*poste de repos de classe 2*)

class 3 rest facility means a seat that reclines at least 40 degrees from vertical and that has leg and foot support. (*poste de repos de classe 3*)

(2) Despite section 700.28, if the air operator assigns for a flight the number of additional flight crew members set out in column 2 of the table to this subsection and provides, for each additional member, the rest facility set out in column 3, the maximum flight duty period is the period set out in column 1.

TABLE

MAXIMUM FLIGHT DUTY PERIOD — AUGMENTED FLIGHT CREW AND REST FACILITY

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Maximum Flight Duty Period (Hours)	Additional Flight Crew Members	Rest Facility
1	14.00	1	class 3
2	15.00	1	class 1 or class 2

b) 60 minutes avant l’heure initiale de présentation au travail.

[700.53 à 700.59 réservés]

Période de service de vol — repos en vol et équipage de conduite renforcé

700.60 (1) Pour l’application du présent article :

poste de repos de classe 1 Couchette ou autre surface horizontale dans un endroit qui :

- a) est isolé du poste de pilotage et de la cabine-passagers;
- b) est doté d’un dispositif de contrôle de la température et de la lumière;
- c) est exposé à un bruit minimal et à un dérangement minimal. (*class 1 rest facility*)

poste de repos de classe 2 Siège qui permet de dormir en position horizontale dans un endroit qui :

- a) est isolé des passagers par un rideau ou une autre forme de séparation qui atténue la lumière et le bruit;
- b) est équipé d’un équipement d’oxygène portatif;
- c) minimise le dérangement par les passagers ou les membres d’équipage. (*class 2 rest facility*)

poste de repos de classe 3 Siège inclinable à au moins 40 degrés par rapport à la verticale et doté d’un appui pour les jambes et les pieds. (*class 3 rest facility*)

(2) Malgré l’article 700.28, si l’exploitant aérien assigne pour un vol le nombre additionnel de membres d’équipage de conduite prévu à la colonne 2 du tableau du présent paragraphe et, pour chaque membre additionnel, le poste de repos prévu à la colonne 3 est mis à sa disposition, la période maximale de service de vol est la période prévue à la colonne 1.

TABLEAU

PÉRIODE MAXIMALE DE SERVICE DE VOL — ÉQUIPAGE DE CONDUITE RENFORCÉ ET POSTES DE REPOS

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Période maximale de service de vol (heures)	Membres d’équipage de conduite additionnels	Postes de repos
1	14	1	classe 3
2	15	1	classe 1 ou classe 2

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Maximum Flight Duty Period (Hours)	Additional Flight Crew Members	Rest Facility
3	15.25	2	class 3
4	16.50	2	class 2
5	18.00	2	class 1

(3) The maximum flight duty period set out in subsection (2) applies only to a flight duty period that consists of three or fewer flights if the following conditions are met:

(a) for a flight duty period that consists of one flight, in-flight rest in the rest facility is provided to all flight crew members; and

(b) for a flight duty period that consists of two or three flights,

(i) the flight crew member who will be at the controls for the final landing is provided with two consecutive hours of in-flight rest in a rest facility; and

(ii) all other flight crew members are provided with 90 consecutive minutes of in-flight rest in a rest facility.

(4) A flight crew member's flight duty period shall include all time spent in the rest facility.

(5) The flight duty period for all flight crew members shall start at the same place and shall end at the same location. However, if there is more than one flight and the first flight is scheduled to be less than 105 minutes long, an air operator may assign additional flight crew members to join a flight after the first flight, but all flight crew members must end their flight duty period at the same location.

(6) At least one additional flight crew member shall be on the flight deck during all take-offs and landings, other than for the first flight, if additional flight crew members join the flight after the first flight in the circumstance set out in subsection (5).

(7) Time for in-flight rest shall be scheduled to occur between the time at which the aircraft reaches 3,048 m (10,000 feet) above aerodrome elevation and 15 minutes before the scheduled beginning of the descent.

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Période maximale de service de vol (heures)	Membres d'équipage de conduite additionnels	Postes de repos
3	15,25	2	classe 3
4	16,5	2	classe 2
5	18	2	classe 1

(3) La période maximale de service de vol prévue au paragraphe (2) ne peut s'appliquer qu'à une période de service de vol qui est prévue pour au plus 3 vols et que si les conditions ci-après sont réunies :

a) pour une période de service de vol comprenant un seul vol, les périodes de repos en vol dans les postes de repos sont accordées à tous les membres d'équipage de conduite;

b) pour une période de service de vol comprenant deux ou trois vols :

(i) d'une part, le membre d'équipage de conduite qui sera aux commandes lors de l'atterrissage final se voit accorder 2 heures consécutives de repos en vol au poste de repos,

(ii) d'autre part, les autres membres d'équipage de conduite se voient accorder 90 minutes consécutives de repos en vol au poste de repos.

(4) La période de service de vol du membre d'équipage de conduite comprend le temps passé au poste de repos.

(5) La période de service de vol de tous les membres d'équipage de conduite doit commencer et se terminer au même endroit. Toutefois, s'il y a plus d'un vol et que le premier vol est d'une durée prévue de moins de 105 minutes, l'exploitant aérien peut assigner des membres d'équipage de conduite additionnels pour se joindre au vol après le premier vol et tous les membres d'équipage de conduite doivent terminer leur période de service de vol au même endroit.

(6) Au moins un membre d'équipage de conduite additionnel doit être présent dans le poste de pilotage au cours de tous les décollages et atterrissages, sauf pour le premier vol, si un membre d'équipage de conduite additionnel se joint au vol après le premier vol dans les circonstances prévues au paragraphe (5).

(7) Le temps de repos en vol doit être prévu afin qu'il ait lieu entre le moment où l'aéronef atteint 3 048 m (10 000 pieds) au-dessus de l'altitude de l'aérodrome et 15 minutes avant le début prévu de la descente.

(8) If a flight duty period has been extended, an air operator shall provide each flight crew member with a rest period that is the longer of

- (a)** the duration of the duty period just completed; and
- (b)** 14 hours in suitable accommodation, or 16 hours when the member's duty period ends at home base.

Long-range Flights

700.61 No air operator shall assign a flight duty period to a flight crew member, and no flight crew member shall accept such an assignment, if the flight duty period includes a flight that, when it follows a scheduled flight of more than seven hours, occurs within the flight crew member's window of circadian low.

Ultra Long-range Flights

700.62 (1) No air operator shall assign a flight duty period of more than 18 hours to a flight crew member and no flight crew member shall accept such an assignment.

(2) No air operator shall assign a flight crew member to a flight with a scheduled flight time of more than 16 hours, and no flight crew member shall accept such an assignment.

Unforeseen Operational Circumstances — Flight Duty Period and Rest Period

700.63 (1) If the pilot-in-command is of the opinion that an unforeseen operational circumstance that occurs after the beginning of the flight duty period could lead to a level of fatigue that may have a detrimental effect on the safety of the flight, the pilot-in-command may, after consulting with all crew members on their level of fatigue,

- (a)** reduce a flight crew member's flight duty period;
- (b)** extend a flight crew member's flight duty period by the following number of hours in excess of the maximum flight duty period set out in section 700.28 by
 - (i)** one hour for a single-pilot operation,
 - (ii)** two hours, if the flight crew is not augmented,
 - (iii)** three hours, if the flight crew is augmented and the scheduled flight duty period consists of one flight, and
 - (iv)** two hours, if the flight crew is augmented and the scheduled flight duty period consists of two or three flights; or

(8) Si une période de service de vol a été prolongée, l'exploitant aérien doit accorder au membre d'équipage de conduite une période de repos qui correspond à la plus longue des durées suivantes :

- a)** la durée de la période de service qui vient de se terminer;
- b)** 14 heures dans un poste de repos approprié, ou 16 heures lorsque la période de service du membre se termine à la base d'affectation.

Vols à longue distance

700.61 Il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner une période de service de vol à un membre d'équipage de conduite, et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation, si la période de service de vol comprend un vol, qui a lieu après un vol prévu de plus de 7 heures et pendant la phase de dépression circadienne du membre d'équipage de conduite.

Vol à très longue distance

700.62 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner une période de service de vol de plus de 18 heures, et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation.

(2) Il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner à un membre d'équipage de conduite un vol comprenant un temps de vol prévu de plus de 16 heures, et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation.

Circonstance opérationnelle imprévue — Période de service de vol et période de repos

700.63 (1) Si le commandant de bord est d'avis qu'une circonstance opérationnelle imprévue qui a lieu après le début de la période de service peut entraîner un niveau de fatigue qui peut compromettre la sécurité du vol, il peut, après consultation de tous les membres d'équipage sur leur niveau de fatigue :

- a)** raccourcir la période de service de vol d'un membre d'équipage de conduite;
- b)** prolonger la période de service de vol d'un membre d'équipage de conduite du nombre d'heures ci-après, en sus de la période maximale de service de vol prévue à l'article 700.28, selon le cas :
 - (i)** une heure si l'aéronef est utilisé par un seul pilote,
 - (ii)** deux heures, si l'équipage de conduite n'est pas renforcé,
 - (iii)** trois heures, si l'équipage de conduite est renforcé et que la période de service de vol prévue comprend un seul vol,

(c) increase a flight crew member's rest period.

(2) If a further unforeseen operational circumstance arises after take-off on the final flight for which the maximum flight duty period was exceeded under subsection (1), the pilot-in-command may, despite that subsection, continue the flight to the destination aerodrome or alternate aerodrome.

(3) An air operator shall increase the duration of the rest period after a flight duty period is increased under this section by an amount of time that is at least equal to the increase in the flight duty period.

(4) At the end of a flight duty period, the pilot-in-command shall notify the air operator of any change to a flight duty period made under this section.

Unforeseen Operational Circumstances — Split Flight Duty

700.64 (1) In the event of an unforeseen operational circumstance that occurs after the beginning of the flight duty period, an air operator may modify a flight crew member's flight duty period to include a split flight duty in accordance with section 700.50 if the pilot-in-command agrees and the modification is made before the scheduled break on the ground.

(2) The pilot-in-command shall not agree to the modification if he or she is of the opinion, after consulting with all other crew members, that a split flight duty could lead to a level of fatigue that may have a detrimental effect on the safety of the flight.

[700.65 to 700.69 reserved]

Flight Crew Member on Reserve

700.70 (1) An air operator shall notify a flight crew member on reserve of the start and end times of the reserve availability period and the location where it will take place no later than

(a) 12 hours before the start time of the reserve availability period, if no part of that period occurs during the member's window of circadian low; or

(b) 32 hours before the start time of the reserve availability period, if any part of that period occurs during the member's window of circadian low.

(iv) deux heures, si l'équipage de conduite est renforcé et que si la période de service de vol prévue comprend deux ou trois vols;

c) prolonger la période de repos d'un membre d'équipage de conduite.

(2) Si une autre circonstance opérationnelle imprévue se produit après le décollage du vol final pour lequel la période maximale de service de vol a été prolongée en application du paragraphe (1), le commandant de bord peut, malgré ce paragraphe, poursuivre le vol jusqu'à l'aérodrome de destination ou jusqu'à l'aérodrome de dégagement.

(3) L'exploitant aérien doit prolonger la période de repos après qu'une période de service de vol a été prolongée en vertu du présent article, d'une durée au moins à la prolongation de la période de service de vol.

(4) Le commandant de bord doit, à la fin de la période de service de vol, aviser l'exploitant aérien de toute modification à une période de service de vol en application du présent article.

Circonstance opérationnelle imprévue — Service de vol fractionné

700.64 (1) En cas de circonstance opérationnelle imprévue qui a lieu après le début de la période de service, l'exploitant aérien peut modifier la période de service de vol d'un membre d'équipage de conduite afin d'y inclure un service de vol fractionné conformément à l'article 700.50 si le commandant y consent et que la modification a lieu avant la pause au sol prévue.

(2) Le commandant de bord ne doit pas accepter la modification s'il est d'avis, après consultation de tous les autres membres d'équipage, qu'une période de service de vol fractionné pourrait entraîner un niveau de fatigue pouvant compromettre la sécurité du vol.

[700.65 à 700.69 réservés]

Membre d'équipage de conduite en réserve

700.70 (1) L'exploitant aérien doit aviser le membre d'équipage de conduite en réserve de l'heure du début et de la fin de la période de disponibilité en réserve ainsi de l'endroit où celle-ci aura lieu au plus tard :

a) 12 heures avant le début de la période, si aucune partie de cette période ne tombe pendant la phase de dépression circadienne du membre;

b) 32 heures avant le début de la période, si toute partie de cette période tombe pendant la phase de dépression circadienne du membre.

(2) An air operator shall not change the start time of a reserve availability period by

(a) more than two hours before, or four hours after, the start time that was communicated to the flight crew member under subsection (1); or

(b) more than eight hours before or after the start time that was communicated to the member under subsection (1) in any period of 168 consecutive hours, unless the member is provided with two consecutive days free from duty within that period.

(3) If the start time of a reserve availability period is changed to a time past 02:00, the air operator shall not assign to the flight crew member another reserve availability period unless the member is provided with two consecutive days free from duty before the start time of that period.

(4) An air operator shall not change the start time of a reserve availability period so that it begins in a flight crew member's window of circadian low unless the air operator notifies the member of the change at least 24 hours before the revised start time.

(5) An air operator shall not assign to a flight crew member a reserve availability period that exceeds 14 consecutive hours.

(6) An air operator shall provide a flight crew member with a rest period of at least 10 consecutive hours between reserve availability periods.

(7) An air operator shall not assign to a flight crew member a reserve duty period of

(a) more than 18 consecutive hours, if the reserve availability period begins during a period beginning at 02:00 and ending at 17:59;

(b) more than 17 consecutive hours, if the reserve availability period begins during a period beginning at 18:00 and ending at 18:59;

(c) more than 16 consecutive hours, if the reserve availability period begins during a period beginning at 19:00 and ending at 20:59;

(d) more than 15 consecutive hours, if the reserve availability period begins during a period beginning at 21:00 and ending at 22:59; and

(e) more than 14 consecutive hours, if the reserve availability period begins during a period beginning at 23:00 and ending at 01:59.

(2) L'exploitant aérien ne peut modifier l'heure du début de la période de disponibilité en réserve du membre d'équipage de conduite :

a) soit de plus de 2 heures avant le début de la période communiquée à ce membre conformément au paragraphe (1) ou 4 heures après le début de cette période;

b) soit de plus de 8 heures avant ou après l'heure du début de la période communiquée à ce membre conformément au paragraphe (1), durant toute période de 168 heures consécutives, à moins que le membre se voit accorder 2 jours consécutifs de période sans service au cours de cette période.

(3) Si le début de la période de disponibilité en réserve est modifiée et est fixée après 2 h, l'exploitant aérien ne peut assigner au membre d'équipage de conduite une autre période de disponibilité en réserve, à moins que celui-ci se voit accorder 2 jours consécutifs de période sans service avant le début de cette période.

(4) L'exploitant aérien ne peut modifier l'heure du début de la période de disponibilité en réserve de sorte que l'heure du début tombe dans la phase de dépression circadienne du membre d'équipage de conduite, à moins qu'il lui donne un préavis d'au moins 24 heures avant cette heure modifiée.

(5) L'exploitant aérien ne doit pas assigner au membre d'équipage de conduite une période de disponibilité en réserve de plus de 14 heures consécutives.

(6) L'exploitant aérien doit accorder au membre d'équipage de conduite une période de repos d'au moins 10 heures consécutives entre les périodes de disponibilité en réserve.

(7) L'exploitant aérien ne doit pas assigner au membre d'équipage de conduite une période de service en réserve :

a) de plus de 18 heures consécutives, lorsqu'elle commence au plus tôt à 2 h et se termine au plus tard à 17 h 59;

b) de plus de 17 heures consécutives, lorsqu'elle commence au plus tôt à 18 h et se termine au plus tard à 18 h 59;

c) de plus de 16 heures consécutives, lorsqu'elle commence au plus tôt à 19 h et se termine au plus tard à 20 h 59;

d) de plus de 15 heures consécutives, lorsqu'elle commence au plus tôt à 21 h et se termine au plus tard à 22 h 59;

e) de plus de 14 heures consécutives, lorsqu'elle commence au plus tôt à 23 h et se termine au plus tard à 1 h 59.

(8) Despite subsection (7), an air operator may assign to a flight crew member a reserve duty period of

(a) no more than 20 hours, if the flight crew is augmented by one additional flight crew member and a class 1 or a class 2 rest facility is available to the additional flight crew member; and

(b) no more than 22 hours, if the flight crew is augmented by two additional flight crew members and a class 1 or a class 2 rest facility is available to each of the additional flight crew members.

(9) If the reserve availability period begins during a period beginning at 02:00 and ending at 05:59 in the time zone to which the flight crew member is acclimatized and the member was not contacted by the air operator during that period, the air operator may increase the reserve duty period by two hours or 50% of the reserve availability period that occurred during the period beginning at 02:00 and ending at 05:59, whichever is shorter.

(10) An air operator shall not assign to a flight crew member a flight duty period that exceeds the maximum reserve duty period set out in subsection (7) or (8) or the maximum flight duty period set out in section 700.28, whichever is shorter, unless the air operator

(a) provides the member with at least 24 hours' notice of the assignment before the beginning of the flight duty period;

(b) does not give the notice to the member during the period beginning at 22:30 and ending at 7:30; and

(c) assigns no duties to the member between the time he or she receives the notice and the beginning of the flight duty period.

Flight Crew Member on Standby

700.71 (1) An air operator shall provide a flight crew member on standby with a place that provides adequate protection from the elements, where it is possible to sit and to access food and drink and, if possible, that is not accessible to the public.

(2) If the flight crew member on standby is not assigned to flight duty, the air operator shall provide him or her with the following rest periods:

(a) if the member is at home base,

(i) 12 hours, or 11 hours plus the travel time to or from the member's lodging, or

(8) Malgré le paragraphe (7), l'exploitant aérien peut assigner au membre d'équipage de conduite une période de service en réserve :

a) d'au plus 20 heures, si l'équipage de conduite est renforcé d'un membre d'équipage de conduite additionnel et qu'un poste de repos de classe 1 ou de classe 2 est à la disposition du membre d'équipage de conduite additionnel;

b) d'au plus 22 heures, si l'équipage de conduite est renforcé de deux membres d'équipage de conduite additionnels et qu'un poste de repos de classe 1 ou de classe 2 est à la disposition de chaque membre d'équipage de conduite additionnel.

(9) Si la période de disponibilité en réserve commence à 2 h et se termine à 5 h 59 à l'heure à laquelle est acclimaté le membre d'équipage de conduite et que l'exploitant aérien ne communique pas avec le membre au cours de cette période, l'exploitant aérien peut prolonger la période de service en réserve de 2 heures ou de cinquante pour cent de la période de disponibilité en réserve qui a eu lieu au cours de la période qui commence à 2 h et qui se termine à 5 h 59, selon la plus courte de ces 2 périodes.

(10) L'exploitant aérien ne doit pas assigner au membre d'équipage de conduite une période de service de vol qui dépasse la période maximale de service en réserve prévue aux paragraphes (7) ou (8), ou la période maximale de service de vol prévue à l'article 700.28, selon la plus courte de ces périodes, à moins que les conditions ci-après ne soient réunies :

a) il avise le membre de l'assignation au moins 24 heures avant le début de la période de service de vol;

b) il n'avise pas le membre pendant la période commençant à 22 h 30 et se terminant à 7 h 30;

c) il n'assigne aucune fonction au membre entre le moment où celui-ci reçoit l'avis et le début de la période de service de vol.

Membre d'équipage de conduite en attente

700.71 (1) L'exploitant aérien doit fournir au membre d'équipage de conduite en attente un endroit qui offre une protection convenable contre les éléments, où il est possible de s'asseoir et de se procurer de la nourriture et des boissons, et qui, si possible, n'est pas accessible au public.

(2) Si le membre d'équipage de conduite en attente n'a été assigné à aucun service de vol, l'exploitant aérien doit lui accorder les périodes de repos suivantes :

a) si le membre se trouve à la base d'affectation, selon le cas :

(i) 12 heures, ou 11 heures auxquelles s'ajoute le temps de déplacement à partir ou à destination de l'hébergement du membre,

(ii) if the air operator provides suitable accommodation, 10 hours in that suitable accommodation; or

(b) if the member is away from home base, 10 hours.

Flight Crew Member on Deployed Standby

700.72 (1) No air operator shall assign a flight duty period to a flight crew member on deployed standby unless

(a) the flight duty period starts and ends on the same day, starting no earlier than 07:00 local time and ending no later than 23:00 local time; and

(b) the member has been provided with a rest period of at least 11 consecutive hours before the start of the flight duty period.

(2) The time free from duty set out in column 2 of the table to paragraph 700.29(1)(b) does not apply with respect to a flight crew member on deployed standby.

Controlled Rest on the Flight Deck

700.73 (1) No flight crew member shall take a controlled rest on the flight deck of an aircraft that is operated by an air operator unless

(a) the rest is 45 minutes or less, occurs during the cruise portion of the flight and is completed at least 30 minutes before the scheduled beginning of the descent;

(b) a flight crew member is not taking a rest at that time; and

(c) at least two flight crew members remain on the flight deck.

(2) Before taking a controlled rest on the flight deck, a flight crew member shall

(a) transfer his or her duties to a flight crew member who is not taking a rest;

(b) review the status of the flight, including any specific duties to be performed during the rest;

(c) review the wake-up criteria; and

(d) advise the flight attendants of the start and end times of the rest.

(ii) si l'exploitant aérien fournit un poste de repos approprié, 10 heures à ce poste de repos approprié;

(b) si le membre se trouve à l'extérieur de la base d'affectation, 10 heures.

Membre d'équipage de conduite en attente de déploiement

700.72 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner une période de service de vol à un membre d'équipage de conduite en attente de déploiement, à moins que les conditions ci-après ne soient réunies :

a) la période de service de vol commence au plus tôt à 7 h, heure locale, et se termine au plus tard à 23 h, heure locale, le même jour;

b) le membre s'est vu accorder une période de repos d'au moins 11 heures consécutives avant le début de la période de service de vol.

(2) La période sans service prévue à la colonne 2 du tableau de l'alinéa 700.29(1)b) ne s'applique pas à l'égard du membre d'équipage de conduite de attente de déploiement.

Repos aux commandes au poste de pilotage

700.73 (1) Il est interdit à un membre d'équipage de conduite de prendre un repos aux commandes au poste de pilotage d'un aéronef utilisé par un exploitant aérien, à moins que les conditions ci-après ne soient réunies :

a) le repos est de 45 minutes ou moins et il est pris au cours de la partie du vol effectuée à l'altitude de croisière et prend fin au moins 30 minutes avant le début prévu de la descente;

b) un membre d'équipage de conduite ne prend pas un repos au même moment;

c) au moins deux membres d'équipage de conduite demeurent dans le poste de pilotage.

(2) Avant de prendre un repos aux commandes au poste de pilotage, le membre d'équipage de conduite doit :

a) transférer ses tâches à un membre d'équipage de conduite qui ne prend pas un repos;

b) revoir l'état du vol, y compris toute tâche spécifique à effectuer pendant le repos;

c) revoir les critères de réveil;

d) aviser les agents de bord du début et de la fin du repos.

(3) The flight crew member who is taking the controlled rest on the flight deck shall not assume any duties, and another flight crew member who is not taking a rest shall not transfer any duties to him or her, for 15 minutes after the end of the rest.

(4) When the flight crew member who took a controlled rest on the flight deck returns to duty, another flight crew member shall provide him or her with an operational briefing.

12 The Regulations are amended by adding the following after the reference to “[702.85 to 702.90 reserved]” and before the heading “Subpart 3 – Air Taxi Operations”:

Division X – Flight Time and Flight Duty Period Limitations and Rest Periods

Monitoring System

702.91 (1) An air operator shall have a system that monitors the flight time, flight duty periods and rest periods of each of its flight crew members and shall include in its company operations manual the details of that system.

(2) When a person becomes aware that an assignment by an air operator to act as a flight crew member on a flight would result in the maximum flight time referred to in section 702.92 or the maximum flight duty period referred to in section 702.93 being exceeded, the person shall so notify the air operator.

Maximum Flight Time

702.92 (1) Subject to subsection (2), no air operator shall assign a flight time to a flight crew member, and no flight crew member shall accept such an assignment, if the member’s total flight time in all flights conducted by him or her will, as a result, exceed

- (a)** 1,200 hours in any 365 consecutive days;
- (b)** 300 hours in any 90 consecutive days;
- (c)** 120 hours in any 30 consecutive days or, in the case of a flight crew member on call, 100 hours in any 30 consecutive days;
- (d)** 60 hours in any 7 consecutive days; or
- (e)** if the member conducts single-pilot IFR flights, 8 hours in any 24 consecutive hours.

(3) Le membre d’équipage de conduite qui a pris le repos aux commandes au poste de pilotage ne doit assumer aucunes fonctions et un autre membre d’équipage de conduite qui ne prend pas un repos ne doit pas lui transférer de fonctions pendant une période de 15 minutes après la fin du repos.

(4) Lorsque le membre d’équipage de conduite qui a pris un repos aux commandes au poste de pilotage reprend ses fonctions, un autre membre d’équipage de conduite lui donne une séance d’information opérationnelle.

12 Le même règlement est modifié par adjonction, après la mention [702.85 à 702.90 réservés] et avant l’intertitre « Sous-partie 3 – Exploitation d’un taxi aérien », de ce qui suit :

Section X – Limites de temps de vol et de période de service de vol et périodes de repos

Système de contrôle

702.91 (1) L’exploitant aérien doit avoir un système pour contrôler le temps de vol, les périodes de service de vol et les périodes de repos de chacun de ses membres d’équipage de conduite et doit consigner les détails de ce système dans le manuel d’exploitation de la compagnie.

(2) Lorsqu’une personne se rend compte que l’exploitant aérien lui a assigné la tâche d’agir en qualité de membre d’équipage de conduite au cours d’un vol qui entraînerait le dépassement du temps de vol maximal visé à l’article 702.92 ou de la période maximale de service de vol visée à l’article 702.93, la personne doit en informer l’exploitant aérien.

Temps de vol maximal

702.92 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à l’exploitant aérien d’assigner du temps de vol à un membre d’équipage de conduite, et à un membre d’équipage de conduite d’accepter une telle assignation, s’il doit en résulter que le temps de vol total de ce membre dépassera :

- a)** 1 200 heures en 365 jours consécutifs;
- b)** 300 heures en 90 jours consécutifs;
- c)** 120 heures en 30 jours consécutifs ou, s’agissant d’un membre d’équipage de conduite en disponibilité, 100 heures en 30 jours consécutifs;
- d)** 60 heures en 7 jours consécutifs;
- e)** 8 heures en 24 heures consécutives, s’agissant d’un membre qui effectue des vols IFR n’exigeant qu’un seul pilote.

(2) However, an air operator may assign flight time to a flight crew member, and a member may accept such an assignment, even if the member's flight time will, as a result, exceed the flight time referred to in subsection (1) if

(a) the increase in flight time is authorized in the air operator's air operator certificate; and

(b) the air operator and the member comply with the *Commercial Air Service Standards*.

(3) Subject to section 702.94, a flight crew member who reaches a flight time limitation established by this section is considered to be fatigued and shall not continue on flight duty or be reassigned to flight duty until the member has had the rest period required by section 702.93 or the time free from duty required by 702.96.

Maximum Flight Duty Period and Rest Periods

702.93 (1) Subject to subsections (3) and (5), no air operator shall assign a flight duty period to a flight crew member, and no flight crew member shall accept such an assignment, if the member's flight duty period will, as a result, exceed 14 consecutive hours in any 24 consecutive hours.

(2) Following a flight duty period, an air operator shall provide a flight crew member with the minimum rest period and any additional rest period required by this Subpart.

(3) When a flight duty period includes a rest period, the flight duty period may be extended beyond the maximum flight duty period referred to in subsection (1) by one-half the length of the rest period referred to in paragraph (b), to a maximum of 3 hours, if the air operator

(a) provides the flight crew member with advance notice of the extension of the flight duty period;

(b) provides the member with a rest period of at least 4 consecutive hours in suitable accommodation; and

(c) does not interrupt the member's rest.

(4) The minimum rest period that follows the flight duty period referred to in subsection (3) and that is provided before the next flight duty period shall be increased by an amount of time at least equal to the extension of the flight duty period.

(2) Toutefois, l'exploitant aérien peut assigner du temps de vol à un membre d'équipage de conduite, et un membre d'équipage de conduite peut accepter une telle assignation, et ce, même si le temps de vol de ce membre dépassera le temps de vol visé au paragraphe (1), si les conditions ci-après sont réunies :

a) l'augmentation du temps de vol est autorisée aux termes du certificat d'exploitation aérienne de l'exploitant aérien;

b) l'exploitant aérien et le membre satisfont aux *Normes de service aérien commercial*.

(3) Sous réserve de l'article 702.94, le membre d'équipage de conduite qui atteint la limite de temps de vol établie au présent article est considéré comme fatigué et ne peut demeurer en service de vol ni être réaffecté au service de vol tant qu'il n'a pas bénéficié de la période de repos prévue à l'article 702.93 ou la période sans service prévue à l'article 702.96.

Période maximale de service de vol et périodes de repos

702.93 (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (5), il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner une période de service de vol à un membre d'équipage de conduite, et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation, s'il doit en résulter que la période de service de vol de ce membre dépassera 14 heures consécutives en 24 heures consécutives.

(2) À la suite d'une période de service de vol, l'exploitant aérien doit accorder au membre d'équipage de conduite la période de repos minimale et toute période de repos supplémentaire prévue à la présente sous-partie.

(3) Lorsqu'une période de service de vol comprend une période de repos, la période de service de vol peut être prolongée au-delà de la période maximale de service de vol visée au paragraphe (1) d'un nombre d'heures équivalant à la moitié de la période de repos visée à l'alinéa b), jusqu'à concurrence de 3 heures, si les conditions ci-après sont réunies :

a) l'exploitant aérien donne au membre d'équipage de conduite un préavis de la prolongation de la période de service de vol;

b) il lui accorde une période de repos d'au moins 4 heures consécutives à un poste de repos approprié;

c) il n'interrompt pas le repos du membre.

(4) La période de repos minimale qui suit la période de service de vol visée au paragraphe (3) et qui est accordée avant la prochaine période de service de vol doit être prolongée d'un nombre d'heures au moins égal à la prolongation de la période de service de vol.

(5) An air operator may assign a flight duty period to a flight crew member, and a flight crew member may accept such an assignment, if the flight duty period will, as a result, exceed the flight duty period referred to in subsection (1) and

(a) the increase in the flight duty period is authorized in the air operator certificate; and

(b) the air operator and the member comply with the *Commercial Air Service Standards*.

Unforeseen Operational Circumstances

702.94 The total flight time referred to in subsection 702.92(1) and the maximum flight duty period referred to in subsection 702.93(1) may be exceeded if

(a) the flight is extended as a result of an unforeseen operational circumstance that occurs after the beginning of the flight duty period;

(b) the pilot-in-command, after consulting with the other flight crew members, considers it safe to exceed the total flight time and maximum flight duty period; and

(c) the air operator and the pilot-in-command comply with the *Commercial Air Service Standards*.

Delayed Reporting Time

702.95 If a flight crew member is notified of a delay in reporting time before leaving a rest facility and the delay is in excess of three hours, the member's flight duty period is considered to have started three hours after the original reporting time.

Requirements for Time Free from Duty

702.96 (1) An air operator shall provide each flight crew member with the following time free from duty:

(a) at least 24 consecutive hours 13 times within each 90 consecutive days and 3 times within each 30 consecutive days; and

(b) when the member is a flight crew member on call, at least 36 consecutive hours within each 7 consecutive days or at least 3 consecutive calendar days within each 17 consecutive days.

(5) L'exploitant aérien peut assigner une période de service de vol à un membre d'équipage de conduite, et un membre d'équipage de conduite peut accepter une telle assignation, s'il doit en résulter que la période de service de vol de ce membre dépassera la période de service de vol visée au paragraphe (1), si les conditions ci-après sont réunies :

a) l'augmentation de la période de service de vol est autorisée aux termes du certificat d'exploitation aérienne;

b) l'exploitant aérien et le membre satisfont aux *Normes de service aérien commercial*.

Circonstances opérationnelles imprévues

702.94 Le temps de vol total prévu au paragraphe 702.92(1) et la période maximale de service de vol visée au paragraphe 702.93(1) peuvent être dépassées si les conditions ci-après sont réunies :

a) le vol est prolongé à la suite d'une circonstance opérationnelle imprévue qui a lieu après le début de la période de service;

b) le commandant de bord, après consultation des autres membres d'équipage de conduite, estime que le dépassement du temps de vol total et la période maximale de service de vol ne présente aucun danger;

c) l'exploitant aérien et le commandant de bord satisfont aux *Normes de service aérien commercial*.

Report de l'heure de présentation au travail

702.95 Lorsque le membre d'équipage de conduite est informé, avant de quitter le poste de repos, que l'heure de présentation au travail est reportée de plus de 3 heures, il est considéré que sa période de service de vol a commencé 3 heures après l'heure initiale de présentation au travail.

Exigences relatives à la période sans service

702.96 (1) L'exploitant aérien doit accorder au membre d'équipage de conduite les périodes sans service suivantes :

a) au moins 24 heures consécutives 13 fois par période de 90 jours consécutifs et 3 fois par période de 30 jours consécutifs;

b) lorsque le membre est un membre d'équipage de conduite en disponibilité, au moins 36 heures consécutives une fois par période de 7 jours consécutifs, ou au moins 3 jours civils consécutifs une fois par période de 17 jours consécutifs.

(2) However, an air operator may provide a flight crew member with time free from duty other than as required by paragraph (1)(a) if

(a) the time free from duty is authorized in the air operator certificate; and

(b) the air operator and the member comply with the *Commercial Air Service Standards*.

(3) An air operator shall notify a flight crew member on call of the start and duration of the member's time free from duty.

Flight Crew Member Positioning

702.97 If a flight crew member is required by an air operator to travel for the purpose of positioning after the completion of a flight duty period, the air operator shall provide the member with an additional rest period that is at least equal to one-half the time spent travelling that is in excess of the member's maximum flight duty period.

Long-range Flights

702.98 (1) A flight duty period that consists of one flight or a series of flights and that terminates more than 4 one-hour time zones from the point of departure, other than a series of flights conducted entirely within Northern Domestic Airspace, shall be limited to three flights, in the case of a series of flights, and shall be followed by a rest period that is at least equal to the length of the flight duty period.

(2) If a flight referred to in subsection (1) is a transoceanic flight, the maximum number of flights that may be completed after the transoceanic flight is one, excluding one unscheduled technical stop that takes place during the flight.

13 Section 703.98 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(4) Every air operator shall have a fatigue management training program for its flight crew members that contains the following components:

(a) personal fatigue management strategies relating to

(i) sleep hygiene,

(ii) lifestyle, exercise and diet, and

(iii) the consumption of alcohol and drugs;

(b) the impact of fatigue on aviation safety;

(2) Il peut toutefois lui accorder des périodes sans service autres que celles visées à l'alinéa (1)a), si les conditions ci-après sont réunies :

a) la période est autorisée aux termes du certificat d'exploitation aérienne;

b) l'exploitant aérien et le membre satisfont aux *Normes de service aérien commercial*.

(3) Il doit informer le membre d'équipage de conduite en disponibilité du début et de la durée de sa période sans service.

Mise en place d'un membre d'équipage de conduite

702.97 Lorsque le membre d'équipage de conduite est tenu par l'exploitant aérien de se déplacer pour la mise en place après avoir terminé sa période de service de vol, celui-ci doit lui accorder une période de repos supplémentaire correspondant au moins à la moitié du temps de déplacement qui est en sus de la période maximale de service de vol du membre.

Vols à longue distance

702.98 (1) Une période de service de vol qui comprend un vol ou une série de vols qui se terminent à une distance de plus de 4 fuseaux horaires d'une heure du point de départ, à l'exception d'une série de vols effectués uniquement dans l'espace aérien intérieur du Nord, ne peut comprendre plus de 3 vols, dans le cas d'une série de vols, et doit être suivie d'une période de repos au moins égale à la période de service de vol.

(2) Lorsqu'un vol visé au paragraphe (1) est un vol transocéanique, au plus un vol peut être effectué après le vol transocéanique, à l'exclusion d'une escale technique non prévue qui a lieu au cours du vol.

13 L'article 703.98 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(4) L'exploitant aérien doit avoir un programme de formation sur la gestion de la fatigue pour ses membres d'équipage de conduite qui comprend les éléments suivants :

a) les stratégies personnelles de gestion de la fatigue ayant trait :

(i) à l'hygiène du sommeil,

(ii) au mode de vie, à l'exercice et au régime alimentaire,

(iii) à la consommation d'alcool et de drogues;

- (c)** sleep requirements and the science relating to fatigue;
- (d)** the causes and consequences of fatigue;
- (e)** how to recognize fatigue in themselves and in others;
- (f)** sleep disorders and their impact on safety and treatment options; and
- (g)** human and organizational factors that may cause fatigue, including
 - (i)** sleep quality and duration,
 - (ii)** the impact of shift work and overtime,
 - (iii)** the circadian rhythm, and
 - (iv)** the effects of changes of time zones.

14 Section 704.115 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(4) Every air operator shall have a fatigue management training program for its flight crew members that contains the following components:

- (a)** personal fatigue management strategies relating to
 - (i)** sleep hygiene,
 - (ii)** lifestyle, exercise and diet, and
 - (iii)** the consumption of alcohol and drugs;
- (b)** the impact of fatigue on aviation safety;
- (c)** sleep requirements and the science relating to fatigue;
- (d)** the causes and consequences of fatigue;
- (e)** how to recognize fatigue in themselves and in others;
- (f)** sleep disorders and their impact on safety and treatment options; and
- (g)** human and organizational factors that may cause fatigue, including
 - (i)** sleep quality and duration,
 - (ii)** the impact of shift work and overtime,

- b)** l'incidence de la fatigue sur la sécurité aérienne;
- c)** les exigences en matière de sommeil et les connaissances scientifiques concernant la fatigue;
- d)** les causes et les conséquences de la fatigue;
- e)** les signes de la fatigue chez soi-même et chez les autres et comment les reconnaître;
- f)** les troubles du sommeil, leur incidence sur la sécurité et les différentes possibilités de traitement;
- g)** les facteurs humains et organisationnels qui peuvent entraîner la fatigue, notamment :
 - (i)** la qualité et la durée du sommeil,
 - (ii)** l'incidence du travail par quart et des heures supplémentaires,
 - (iii)** le rythme circadien,
 - (iv)** l'incidence du changement de fuseaux horaires.

14 L'article 704.115 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(4) L'exploitant aérien doit avoir un programme de formation sur la gestion de la fatigue pour ses membres d'équipage de conduite qui comprend les éléments suivants :

- a)** les stratégies personnelles de gestion de la fatigue ayant trait :
 - (i)** à l'hygiène du sommeil,
 - (ii)** au mode de vie, à l'exercice et au régime alimentaire,
 - (iii)** à la consommation d'alcool et de drogues;
- b)** l'incidence de la fatigue sur la sécurité aérienne;
- c)** les exigences en matière de sommeil et les connaissances scientifiques concernant la fatigue;
- d)** les causes et les conséquences de la fatigue;
- e)** les signes de la fatigue chez soi-même et chez les autres et comment les reconnaître;
- f)** les troubles du sommeil, leur incidence sur la sécurité et les différentes possibilités de traitement;
- g)** les facteurs humains et organisationnels qui peuvent entraîner la fatigue, notamment :
 - (i)** la qualité et la durée du sommeil,

- (iii) the circadian rhythm, and
- (iv) the effects of changes of time zones.

15 Section 705.124 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(4) Every air operator shall have a fatigue management training program for its flight crew members that contains the following components:

- (a)** personal fatigue management strategies relating to
 - (i) sleep hygiene,
 - (ii) lifestyle, exercise and diet, and
 - (iii) the consumption of alcohol and drugs;
- (b)** the impact of fatigue on aviation safety;
- (c)** sleep requirements and the science relating to fatigue;
- (d)** the causes and consequences of fatigue;
- (e)** how to recognize fatigue in themselves and in others;
- (f)** sleep disorders and their impact on safety and treatment options; and
- (g)** human and organizational factors that may cause fatigue, including
 - (i) sleep quality and duration,
 - (ii) the impact of shift work and overtime,
 - (iii) the circadian rhythm, and
 - (iv) the effects of changes of time zones.

16 The Regulations are amended by replacing “flight duty time” with “flight duty period”, with any necessary modifications, in the following provisions:

- (a)** the heading to Division VI of Subpart 4 of Part VI;
- (b)** subsection 604.98(2);

- (ii) l’incidence du travail par quart et des heures supplémentaires,
- (iii) le rythme circadien,
- (iv) l’incidence du changement de fuseaux horaires.

15 L’article 705.124 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(4) L’exploitant aérien doit avoir un programme de formation sur la gestion de la fatigue pour ses membres d’équipage de conduite qui comprend les éléments suivants :

- a)** les stratégies personnelles de gestion de la fatigue ayant trait :
 - (i) à l’hygiène du sommeil,
 - (ii) au mode de vie, à l’exercice et au régime alimentaire,
 - (iii) à la consommation d’alcool et de drogues;
- b)** l’incidence de la fatigue sur la sécurité aérienne;
- c)** les exigences en matière de sommeil et les connaissances scientifiques concernant la fatigue;
- d)** les causes et les conséquences de la fatigue;
- e)** les signes de la fatigue chez soi-même et chez les autres et comment les reconnaître;
- f)** les troubles du sommeil, leur incidence sur la sécurité et les différentes possibilités de traitement;
- g)** les facteurs humains et organisationnels qui peuvent entraîner la fatigue, notamment :
 - (i) la qualité et la durée du sommeil,
 - (ii) l’incidence du travail par quart et des heures supplémentaires,
 - (iii) le rythme circadien,
 - (iv) l’incidence du changement de fuseaux horaires.

16 Dans les passages ci-après du même règlement, « temps de service de vol » est remplacé par « période de service de vol », avec les adaptations nécessaires :

- a)** le titre de la Section VI de la sous-partie 4 de la partie VI;
- b)** le paragraphe 604.98(2);

(c) the heading before section 604.99, the portion of subsection 604.99(1) before paragraph (a) and subparagraph 604.99(1)(b)(i);

(d) the heading before section 604.100, the portion of section 604.100 before paragraph (a) and paragraphs 604.100(a) and (c);

(e) the heading before section 604.101 and section 604.101;

(f) the portion of subsection 604.102(1) before paragraph (a) and paragraphs 604.102(1)(c) and (d);

(g) the portion of section 604.103 before paragraph (a);

(h) section 604.105; and

(i) paragraph 604.197(1)(l).

Statement of Policy — Fatigue Risk Management

Division IV — Fatigue Risk Management System

Initial Exemption

700.100 (1) Subject to subsections (3) and (4), an air operator to which sections 700.20 to 700.73 apply is exempt, in respect of a flight, from the application of the provisions set out in the notice of intention under section 700.101, if the following conditions are met:

(a) the air operator has sent to the Minister a notice of intention that complies with section 700.101; and

(b) the air operator has established and implemented the following components of the fatigue risk management system:

(i) the fatigue risk management plan, and

(ii) the fatigue risk management process.

(2) Subject to subsections (3) and (5), an air operator to which sections 702.91 to 702.98 apply is exempt, in respect of a flight, from the application of the provisions set out in the notice of intention under section 700.101, if the following conditions are met:

(a) the air operator has sent to the Minister a notice of intention that complies with section 700.101; and

(b) the air operator has established and implemented the following components of the fatigue risk management system:

(i) the fatigue risk management plan, and

(ii) the fatigue risk management process.

c) l'intertitre précédant l'article 604.99, le passage précédant l'alinéa a) du paragraphe 604.99(1) et le sous-alinéa 604.99(1)b(i);

d) l'intertitre précédant l'article 604.100, le passage précédant l'alinéa a) de l'article 604.100 et les alinéas 604.100a) et c);

e) l'intertitre précédant l'article 604.101 et le passage précédant l'alinéa a) de l'article 604.101;

f) le passage précédant l'alinéa a) du paragraphe 604.102(1) et des alinéas 604.102(1) c) et d);

g) le passage précédant l'alinéa a) de l'article 604.103;

h) l'article 604.105;

i) l'alinéa 604.197(1)l).

Énoncé de politique – Gestion des risques de fatigue

Section IV — Système de gestion des risques de fatigue

Exemption initiale

700.100 (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), un exploitant aérien auquel s'appliquent les articles 700.20 à 700.73 est soustrait, à l'égard d'un vol, à l'application des dispositions précisées dans l'avis d'intention mentionné à l'article 700.101 si les conditions ci-après sont réunies :

a) l'exploitant aérien a envoyé au ministre un avis d'intention conforme à l'article 700.101;

b) il a établi et mis en œuvre les composantes ci-après du système de gestion des risques de fatigue :

(i) le plan de la gestion des risques de fatigue,

(ii) le processus de la gestion des risques de fatigue.

(2) Sous réserve des paragraphes (3) et (5), l'exploitant aérien auquel s'appliquent les articles 702.91 à 702.98 est soustrait, à l'égard d'un vol, à l'application des dispositions précisées dans l'avis d'intention mentionné à l'article 700.101 si les conditions ci-après sont réunies :

a) l'exploitant aérien a envoyé au ministre un avis d'intention conforme à l'article 700.101;

b) il a établi et mis en œuvre les composantes ci-après du système de gestion des risques de fatigue :

(i) le plan de la gestion des risques de fatigue,

(ii) le processus de la gestion des risques de fatigue.

(3) The exemptions in subsections (1) and (2) continue to have effect as long as the air operator demonstrates compliance with the requirements of sections 700.102 to 700.109 but cease to apply, in respect of a flight, on the earlier of

(a) the date the exemption referred to in section 700.112 comes into effect with respect to the same provisions and for the same flight; and

(b) two years after the date on which the notice of intention has been sent.

(4) The air operator referred to in subsection (1) may be exempted from any of the requirements set out in sections 700.27 to 700.73 except for the following provisions:

(a) paragraph 700.27(1)(c);

(b) paragraph 700.29(1)(a);

(c) section 700.36; and

(d) section 700.37.

(5) The air operator referred to in subsection (2) may be exempted from any of the requirements set out in sections 702.92 to 702.98 except for paragraph 702.92(1)(a).

(6) The exemptions referred to in subsection (1) or (2) may apply to a series of flights if

(a) the flights in the series are operated by the same flight crew members; and

(b) the flight crew members operate the flights during the same flight duty period or during consecutive flight periods.

Notice of Intent

700.101 An air operator shall send a notice of intent to the Minister that sets out the following elements:

(a) a statement that the air operator intends to establish, implement and maintain a fatigue risk management system in accordance with this Division;

(b) the description of the flight that will be operated under an exemption referred to in section 700.100;

(c) the provisions from which the air operator will be exempted;

(3) L'exemption prévue aux paragraphes (1) et (2) continue d'avoir effet tant que l'exploitant aérien démontre qu'il se conforme aux exigences des articles 700.102 à 700.109 mais cessent d'avoir effet à l'égard d'un vol à la première des dates suivantes :

a) la date à laquelle l'exemption prévue à l'article 700.112 prend effet à l'égard des mêmes dispositions pour le même vol;

b) la date qui est deux ans après la date à laquelle l'avis d'intention a été envoyée;

(4) L'exploitant aérien visé au paragraphe (1) peut être soustrait à l'application de toute exigence prévue aux articles 700.27 à 700.73 à l'exception des dispositions suivantes :

a) l'alinéa 700.27(1)c);

b) l'alinéa 700.29(1)a);

c) l'article 700.36;

d) l'article 700.37.

(5) L'exploitant aérien visé au paragraphe (2) peut être soustrait à l'application de toute exigence prévue aux articles 702.92 à 702.98 à l'exception de l'alinéa 702.92(1)a).

(6) Les exemptions des paragraphes (1) et (2) peuvent s'appliquer à l'égard d'une série de vols si les conditions ci-après sont réunies :

a) tous les vols de la série de vols sont effectués par les mêmes membres d'équipage de conduite;

b) les membres d'équipage de conduite effectuent les vols au cours d'une période de service de vol ou de périodes de service de vol consécutives.

Avis d'intention

700.101 Un exploitant aérien doit envoyer au ministre un avis d'intention qui comprend les éléments suivants :

a) un énoncé que l'exploitant aérien a l'intention d'établir, de mettre en œuvre et de maintenir un système de gestion des risques de fatigue conformément à la présente section;

b) une description du vol qui sera exploitée en vertu d'une exemption visée à l'article 700.100;

c) les dispositions dont l'exploitant aérien sera exempté;

(d) a description of the manner in which the flight will vary from the requirements of the provisions referred to in paragraph (c);

(e) the expected date on which the flight is operated under an exemption referred to in section 700.100;

(f) a description of the safety case that will be developed in respect of the flight;

(g) a statement indicating the air operator's intention to validate the safety case in accordance with subsection 700.109(4) and to conduct an audit in accordance with subsection 700.110(1); and

(h) the name and contact information of the person who will be responsible for implementing the fatigue risk management system.

Fatigue Risk Management System — Establishment

700.102 (1) The air operator shall establish and implement a fatigue risk management system.

(2) The operations manager appointed under paragraph 700.09(1)(a) is responsible to ensure compliance of the fatigue risk management system with the requirements of this Division.

(3) The operations manager shall, where a finding resulting from a program for fatigue risk management system quality assurance established under section 700.108 is reported to them

(a) determine what, if any, corrective actions are required and carry out those actions; and

(b) notify the accountable executive of any systemic deficiency and of the corrective action taken.

(4) The operations manager may assign the management functions for the fatigue risk management system to another person.

(5) The responsibility of the operations manager is not affected by the assignment of management functions to another person under subsection (4).

(6) Where the operations manager has assigned the management functions for the fatigue risk management system to another person under subsection (4), that other person shall report to the operations manager the hazards, risks and any fatigue-related incidents identified under the fatigue risk management system.

Fatigue Risk Management System — Components

700.103 (1) An air operator shall have a fatigue risk management system that includes, in respect of the

d) une description de la manière dont le vol dérogera aux exigences des articles mentionnées à l'alinéa c);

e) la date prévue pour commencer à exploiter le vol qui sera exploité en vertu d'une exemption visée à l'article 700.100;

f) une description du dossier de sécurité qui sera développé pour le vol;

g) un énoncé que l'exploitant aérien a l'intention de valider un dossier de sécurité conformément au paragraphe 700.109(4) et d'effectuer une vérification conformément au paragraphe 700.110(1);

h) le nom et les coordonnées de la personne qui sera responsable de la mise en œuvre du système de gestion des risques de fatigue.

Système de gestion des risques de fatigue — établissement

700.102 (1) Un exploitant aérien doit établir et mettre en œuvre un système de gestion des risques de fatigue.

(2) Le gestionnaire des opérations nommé en application de l'alinéa 700.09(1)a) est la personne responsable pour veiller à ce que le système de gestion des risques de la fatigue soit conforme à la présente section.

(3) Le gestionnaire des opérations doit, si une constatation découlant du programme d'assurance de la qualité de la gestion des risques de fatigue établit en application de l'article 700.108 lui est communiquée :

a) décider, le cas échéant, des mesures correctives requises et les appliquer;

b) aviser le gestionnaire supérieur responsable de tout manquement d'ordre systémique et de la mesure corrective prise.

(4) Le gestionnaire des opérations peut attribuer à une autre personne les fonctions de gestion du système de gestion des risques de fatigue.

(5) L'attribution à une autre personne de fonctions de gestion en vertu du paragraphe (4) ne porte pas atteinte à la responsabilité du gestionnaire des opérations.

(6) Si le gestionnaire des opérations a attribué à une autre personne les fonctions de gestion du système de gestion des risques de fatigue en vertu du paragraphe (4), celle-ci doit signaler au gestionnaire des opérations les dangers, les risques et les incidents liés à la fatigue qui sont relevés dans le cadre du système de gestion des risques de fatigue.

Système de gestion des risques de fatigue — éléments

700.103 (1) Un exploitant aérien doit avoir un système de gestion des risques de fatigue qui comprend, à l'égard

provisions that apply to its air operator certificate, the following components:

- (a)** a fatigue risk management plan;
- (b)** a fatigue risk management process;
- (c)** a program for fatigue risk management promotion; and
- (d)** a program for fatigue risk management system quality assurance.

(2) The air operator shall update the fatigue risk management system in any of the following circumstances:

- (a)** a change in the size and scope of its operations;
- (b)** any action taken as a result of an audit of the fatigue risk management system conducted under subsection 700.110(1) or section 700.113;
- (c)** any finding of increases in the level of fatigue or decreases in the level of alertness of flight crew members resulting from the air operator's validation of the safety case under subsection 700.109(4); or
- (d)** when data collection and analysis conducted pursuant to the process set out in section 700.105 indicates that flight crew members may be subject to increases in their level of fatigue or decreases in their level of alertness.

Fatigue Risk Management Plan

700.104 A fatigue risk management plan shall include the following elements:

- (a)** a fatigue risk management policy — signed by the accountable executive — that establishes the shared responsibility of the air operator and flight crew members in managing fatigue;
- (b)** safety objectives, including the identification and reduction of fatigue related hazards and the effective management of fatigue in flight operations;
- (c)** safety indicators to measure the attainment of the safety objectives;
- (d)** defined responsibilities in relation to fatigue management for
 - (i)** management,
 - (ii)** persons managing the fatigue risk management system, and

des dispositions qui s'appliquent à son certificat d'exploitation aérienne, les éléments suivants :

- a)** un plan de gestion des risques de fatigue;
- b)** un processus de gestion des risques de fatigue;
- c)** un programme pour la promotion de la gestion des risques de fatigue;
- d)** un programme d'assurance de la qualité de la gestion des risques de fatigue.

(2) L'exploitant aérien doit mettre à jour son système de gestion des risques de fatigue dans les cas suivants :

- a)** il y a une modification à la taille et l'étendue de son exploitation;
- b)** il y a mesure prise des suites d'une vérification du système de gestion des risques de fatigue effectuée en application du paragraphe 700.110(1) ou de l'article 700.113;
- c)** il y a une constatation d'augmentation du niveau de fatigue ou de diminution du niveau de vigilance découlant de la validation, conformément au paragraphe 700.109(4), du dossier de sécurité par l'exploitant aérien ;
- d)** les données recueillies et analysées selon le processus prévu à l'article 700.105 révèlent que les membres d'équipages de conduite sont l'objet d'une augmentation du niveau de fatigue ou d'une diminution du niveau de vigilance.

Plan de gestion des risques de fatigue

700.104 Un plan de gestion des risques de fatigue doit comprendre les éléments suivants :

- a)** une politique de gestion des risques de fatigue — signée par le gestionnaire supérieur responsable — qui démontre la responsabilité partagée de l'exploitant aérien et des membres d'équipage de conduite dans la gestion de fatigue;
- b)** des objectifs de sécurité, y compris l'identification et la réduction des dangers relatifs à la fatigue et la gestion efficace de la fatigue relativement aux opérations aériennes;
- c)** des indicateurs de sécurité pour mesurer l'atteinte des objectifs de sécurité;
- d)** des responsabilités établies à l'égard de la gestion de fatigue pour :
 - (i)** les gestionnaires, autres que les gestionnaires du système de gestion des risques de fatigue,

- (iii) other employees;
- (e) a training plan that identifies the content of the initial and annual training;
- (f) a plan for communicating the information referred to in paragraphs 700.107(2)(a) to (f) to the flight crew; and
- (g) a policy for the internal reporting of fatigue by flight crew members, without fear of reprisal.

Fatigue Risk Management Process

700.105 (1) An air operator shall have a fatigue risk management process that includes procedures for

- (a) reporting fatigue internally by flight crew members;
- (b) confirming in writing, to flight crew members, receipt of the fatigue report and to advise of any follow-up action;
- (c) collecting information to identify fatigue-related hazards, including
 - (i) flight crew member performance data,
 - (ii) accident or incident information,
 - (iii) data from work schedules,
 - (iv) comparisons of planned schedules in relation to time worked, and
 - (v) data from a review of operational or administrative duties;
- (d) developing a list of the safety data and scientific studies used in support of the processes that form part of the fatigue risk management system;
- (e) managing the data and information referred to in this subsection;
- (f) identifying and assessing the level of fatigue through modelling with respect to flight crew schedules; and
- (g) analyzing planned schedules in relation to time worked in order to assess whether fatigue is being managed.

(ii) les gestionnaires du système de gestion des risques de fatigue,

(iii) les autres employés;

e) un plan de formation qui identifie le contenu de la formation initiale et annuelle;

f) un plan de communication de l'information visée aux alinéas 700.107(2)a) à f) aux membres d'équipages de conduite;

g) une politique permettant aux membres d'équipages de conduite de faire rapport à l'interne de la fatigue, sans crainte de représailles.

Processus de gestion des risques de fatigue

700.105 (1) Un exploitant aérien doit avoir un processus de gestion des risques de fatigue qui comprend les procédures suivantes :

a) pour permettre aux membres d'équipages de conduite de faire rapport à l'interne de la fatigue;

b) pour permettre à l'exploitant aérien de confirmer, par écrit, la réception de cette communication et de faire part des mesures prises à cet égard;

c) pour la collecte de renseignements pour identifier les dangers liés à la fatigue, y compris :

(i) l'information sur le rendement des membres d'équipages de conduite,

(ii) l'information sur les incidents et les accidents,

(iii) les données provenant des horaires de travail,

(iv) la comparaison des horaires de travail prévus par rapport au temps effectivement travaillé,

(v) les données découlant de l'examen des fonctions opérationnelles ou administratives;

d) pour développer une liste des données de sécurité et des études scientifiques citées en appui des processus qui font partie du système de gestion des risques de fatigue;

e) pour gérer l'information et les données mentionnées au présent paragraphe;

f) pour identifier et évaluer, au moyen de simulations, le niveau de fatigue en rapport avec les horaires des membres d'équipages de conduite;

g) pour analyser les horaires de travail prévus en rapport avec le temps effectivement travaillé afin d'évaluer si la fatigue est gérée.

(2) An air operator shall have a fatigue risk assessment process that is based on the information referred to in subsection (1) and that includes a procedure for

- (a)** identifying the cause of fatigue-related hazards;
- (b)** assessing the likelihood that a fatigue-related event will occur and the degree of severity of its consequences;
- (c)** identifying and prioritizing the risks that need to be managed;
- (d)** developing and updating a risk register of the risks that are identified;
- (e)** determining the actions to be taken to manage the risks referred to in paragraph (c) and the preventative or corrective measures to be taken with respect to those risks; and
- (f)** developing performance indicators to measure the effectiveness of actions and measures taken under paragraph (e).

Collaboration with Employees

700.106 The air operator shall develop the policy and the procedure allowing flight crew members to report internally situations that could lead to fatigue in collaboration with the bargaining agents or, if there is no bargaining agent, with its employees or a representative selected by its employees.

Fatigue Risk Management Promotion

700.107 (1) An air operator to which sections 700.20 to 700.73 apply shall have a program for fatigue risk management promotion for its employees that includes training on

- (a)** the components and the functioning of the fatigue risk management system and the employee's responsibilities with respect to the system;
- (b)** the actions to be taken with respect to fatigue-related risks; and
- (c)** the requirements of these Regulations that are associated with fatigue management.

(2) An air operator to which sections 702.91 to 702.98 apply shall have a program for fatigue risk management promotion for its employees that includes training on

- (a)** the components and the functioning of the fatigue risk management system and the employee's responsibilities with respect to the system;

(2) L'exploitant aérien doit avoir un processus d'évaluation des risques de fatigue qui est fondé sur l'information visée au paragraphe (1) et qui comprend une procédure :

- a)** pour identifier la cause des dangers relatifs à la fatigue;
- b)** pour évaluer la probabilité qu'un événement relatif à la fatigue se produira et le degré de gravité des conséquences de celui-ci;
- c)** pour identifier et classer par ordre de priorité les risques devant être gérés;
- d)** pour développer et mettre à jour un registre des risques qui ont été identifiés;
- e)** pour prévoir les mesures à prendre afin de gérer les risques visés à l'alinéa c), y compris les mesures préventives ou les mesures correctives à l'égard de ces risques;
- f)** pour développer des indicateurs de rendement pour mesurer l'efficacité des mesures prises en application de l'alinéa e).

Collaboration avec les employés

700.106 Un exploitant aérien doit élaborer la politique et la procédure permettant aux membres d'équipages de conduite de faire rapport à l'interne de situations pouvant provoquer de la fatigue en collaboration avec les représentants syndicaux ou, s'il n'y en a pas, les employés ou le représentant qu'ils ont choisi.

Promotion de la gestion des risques de fatigue

700.107 (1) Un exploitant aérien auquel s'appliquent les articles 700.20 à 700.73 doit avoir un programme de promotion de la gestion des risques de fatigue pour ses employés qui comprend la formation sur :

- a)** les éléments du système de gestion des risques de fatigue et son fonctionnement et les responsabilités des employés à l'égard du système;
- b)** les mesures à prendre à l'égard des risques relatifs à la fatigue;
- c)** les exigences du présent règlement à l'égard de la gestion de la fatigue.

(2) Un exploitant aérien auquel s'appliquent les articles 702.91 à 702.98 doit avoir un programme de promotion de la gestion des risques de fatigue pour ses employés qui comprend de la formation sur :

- a)** les éléments du système de gestion des risques de fatigue et son fonctionnement et les responsabilités des employés à l'égard du système;

- (b)** the actions to be taken with respect to fatigue-related risks;
- (c)** the requirements of these Regulations that are associated with fatigue management;
- (d)** personal fatigue management strategies relating to
- (i)** sleep hygiene,
 - (ii)** lifestyle, exercise and diet, and
 - (iii)** the consumption of alcohol and drugs;
- (e)** the impact of fatigue on aviation safety;
- (f)** sleep requirements and the science relating to fatigue;
- (g)** the causes and consequences of fatigue;
- (h)** how to recognize fatigue in themselves and in others;
- (i)** sleep disorders and their impact on safety and treatment options; and
- (j)** human and organizational factors that may cause fatigue, including
- (i)** sleep quality and duration,
 - (ii)** the impact of shift work and overtime,
 - (iii)** the circadian rhythm, and
 - (iv)** the effects of changes of time zones.
- (3)** The programs set out in subsections (1) and (2) shall include
- (a)** competency-based training for persons who have been assigned duties in respect of the fatigue risk management system; and
 - (b)** means of measuring the level of competency attained by each person who receives the training.
- (4)** For the purposes of promoting fatigue risk management, an air operator shall have a procedure for communicating the following information to its employees:
- (a)** industry reports on fatigue;
 - (b)** industry best practices in respect of fatigue risk management;
 - (c)** updates to science related to fatigue;
- b)** les mesures à prendre à l'égard des risques relatifs à la fatigue;
- c)** les exigences du présent règlement à l'égard de la gestion de la fatigue;
- d)** les stratégies personnelles de gestion de la fatigue ayant trait :
- (i)** à l'hygiène du sommeil,
 - (ii)** au mode de vie, à l'exercice et au régime alimentaire,
 - (iii)** à la consommation d'alcool et de drogues;
- e)** l'incidence de la fatigue sur la sécurité aérienne;
- f)** les exigences en matière de sommeil et les connaissances scientifiques concernant la fatigue;
- g)** les causes et les conséquences de la fatigue;
- h)** comment reconnaître les signes de la fatigue chez soi-même et chez les autres;
- i)** les troubles du sommeil, leur incidence sur la sécurité et les différentes possibilités de traitement;
- j)** les facteurs humains et organisationnels qui peuvent entraîner la fatigue, notamment :
- (i)** la qualité et la durée du sommeil,
 - (ii)** l'incidence du travail par quart et des heures supplémentaires,
 - (iii)** le rythme circadien,
 - (iv)** l'incidence du changement de fuseaux horaires.
- (3)** Les programmes prévus aux paragraphes (1) et (2) comprennent :
- a)** une formation axée sur la compétence et destinée aux personnes à qui ont été attribuées des fonctions relatives au système de gestion des risques de fatigue;
 - b)** des moyens pour mesurer le degré de compétence atteint par chaque personne qui reçoit la formation.
- (4)** Afin de promouvoir la gestion des risques de fatigue, un exploitant aérien doit avoir une procédure afin de communiquer à ses employés l'information suivante :
- a)** les rapports de l'industrie relatifs à la fatigue;
 - b)** les meilleures pratiques de l'industrie relatives à la gestion des risques de fatigue;
 - c)** les mises à jour relatives à la science de la fatigue;

- (d)** results of the analysis of data obtained through the application of the fatigue risk management process;
- (e)** updates to the fatigue risk management system; and
- (f)** the results of the review of the fatigue risk management system.

Program for Fatigue Risk Management System Quality Assurance

700.108 (1) An air operator shall have a program for fatigue risk management system quality assurance that includes a process for the audit of the fatigue risk management system that includes procedures for

- (a)** auditing the extent to which the air operator has implemented its fatigue risk management system, including
 - (i)** a checklist setting out all of the components of the air operator's fatigue risk management system to be verified, and
 - (ii)** a plan establishing the frequency of the audit and the manner in which it will be conducted;
- (b)** auditing the effectiveness of the fatigue risk management system in the event of an accident or incident;
- (c)** analyzing audit findings and determining the contributing factors of those findings;
- (d)** developing, implementing and monitoring preventative or corrective measures to address the results of the audit; and
- (e)** keeping and updating records, including the findings of the audit, the preventative or corrective measures to address the results of the audit and any follow-up taken in respect of the measures.

(2) An air operator shall have a process for the periodic review of the effectiveness of its fatigue risk management system that includes procedures for the assessment of the following elements:

- (a)** the fatigue risk management processes;
- (b)** the accuracy of the safety performance indicators; and
- (c)** the attainment of the safety objectives.

(3) An air operator shall have procedures for the ongoing monitoring of the effect of the variance described in the

- d)** les résultats de l'analyse des données obtenues des suites par l'application du processus de gestion des risques de fatigue;
- e)** les mises à jour du système de gestion des risques de la fatigue;
- f)** les résultats de l'examen du système de gestion des risques de fatigue.

Programme d'assurance de la qualité de la gestion des risques de fatigue

700.108 (1) Un exploitant aérien doit avoir un programme d'assurance de la qualité du système de gestion des risques de fatigue qui comprend un processus pour la vérification du système de gestion des risques de fatigue qui a une procédure pour :

- a)** vérifier dans quelle mesure l'exploitant aérien a mis en œuvre son système de gestion des risques de fatigue, y compris :
 - (i)** une liste de vérifications établissant tous les éléments du système de gestion des risques de fatigue à être vérifiés,
 - (ii)** un plan établissant la fréquence à laquelle la vérification sera effectuée ainsi que la manière dont elle sera effectuée;
- b)** vérifier l'efficacité du système de gestion des risques de fatigue en cas d'incidents ou d'accidents;
- c)** analyser les constatations découlant des vérifications et déterminer les facteurs contribuant de ces constatations;
- d)** développer, mettre en œuvre et surveiller les mesures préventives et les mesures correctives pour traiter les résultats de la vérification;
- e)** conserver et maintenir à jour les dossiers, y compris les constatations de la vérification, les mesures préventives et correctives qui traitent les constatations qui découlent de la vérification et le suivi des mesures.

(2) L'exploitant aérien doit avoir des processus pour l'examen périodique de son système de gestion des risques de fatigue qui comprend la procédure pour l'examen des éléments suivants :

- a)** les processus de gestion des risques de fatigue;
- b)** la fiabilité des indicateurs de rendement de sécurité;
- c)** l'atteinte des objectifs de sécurité.

(3) L'exploitant aérien doit avoir des procédures pour la surveillance continue des effets de la dérogation décrite

notice of intention on the levels of fatigue and alertness of the flight crew.

Safety Case

700.109 (1) The air operator shall ensure that a safety case is established for a flight to demonstrate that the variance described in the notice of intention does not increase level of fatigue and decrease the level of alertness of the flight crew members.

(2) The safety case shall consist of the following:

- (a)** a description of the flight operated under the exemption and of the variance from the provisions identified in the notice of intention;
- (b)** the data collection methodology and data that will be used initially to establish the baseline levels of fatigue and alertness with respect to the flight and to identify fatigue hazards and risks;
- (c)** the data collection methods used to evaluate the safety case on an ongoing basis;
- (d)** an analysis of the impact of the variance on the flight crew member's levels of fatigue and alertness that considers the flight crew member's schedule before and after the flight that is subject to the variance and the findings of the fatigue risk assessment;
- (e)** fatigue risk controls implemented to address the findings of the risk assessment;
- (f)** procedures to measure the impact of the deviation on the levels of fatigue and alertness;
- (g)** the preventative or corrective measures to address any adverse impact of the variance on the levels of fatigue and alertness; and
- (h)** the means that will be used to monitor the effectiveness of the fatigue risk management system in managing the safety case.

(3) A safety case established in respect of a flight may be used in respect of another flight if the following requirements are met:

- (a)** the difference in the duration of the flights does not exceed 30 minutes;
- (b)** the flights are operated in the same time zone or across the same number of time zones in the same direction;
- (c)** the flights are operated with aircraft of the same type and configuration;

dans l'avis d'intention sur les niveaux de fatigue et de vigilance des membres d'équipages de conduite.

Dossier de sécurité

700.109 (1) Un exploitant aérien doit veiller à ce qu'un dossier de sécurité soit établi pour chaque vol pour démontrer que la dérogation décrite dans l'avis d'intention n'augmente pas le niveau de fatigue ou ne diminue pas le niveau de la vigilance des membres d'équipages de conduite.

(2) Le dossier de sécurité est constitué de ce qui suit :

- a)** une description du vol exploité en vertu de l'exemption et de la dérogation aux dispositions précisées dans l'avis d'intention;
- b)** la méthodologie de collecte de données ainsi que les données qui seront utilisées initialement pour établir les niveaux de base de fatigue et de vigilance à l'égard du vol et pour identifier les dangers et les risques liés à la fatigue;
- c)** les méthodes de collecte de données utilisées pour évaluer en continu le dossier de sécurité;
- d)** l'analyse de l'impact de la dérogation sur les niveaux de fatigue et de vigilance des membres d'équipages de conduite qui prend en compte leur horaire qui précède et qui suit le vol en rapport avec la dérogation et les constatations de l'évaluation des risques de fatigue;
- e)** les mesures de contrôle des risques de fatigue mises en œuvre pour tenir compte des constatations de l'évaluation des risques;
- f)** la procédure pour évaluer l'impact de la dérogation sur les niveaux de fatigue et de vigilance;
- g)** les mesures préventives ou les mesures correctives pour tenir compte de toute incidence défavorable de la dérogation sur les niveaux de fatigue et de vigilance;
- h)** les moyens qui seront utilisés pour surveiller l'efficacité du système de gestion des risques de fatigue à gérer le dossier de sécurité.

(3) Le dossier de sécurité établi à l'égard d'un vol peut servir à l'égard d'un autre vol si les conditions suivantes sont satisfaites :

- a)** la différence dans la durée des vols est inférieure à 30 minutes;
- b)** les vols s'effectuent dans le même fuseau horaire ou traversent le même nombre de fuseaux horaires dans la même direction;
- c)** les vols sont effectués au moyen d'aéronefs du même type et de la même configuration;

(d) the flights are operated with the same number of flight crew;

(e) the operating environments of the flights are similar;

(f) the flights are operated at the same time of day or within 30 minutes of the start time; and

(g) other hazards or risks associated with the flights are similar.

(4) A safety case is validated when the air operator has met the following conditions:

(a) fatigue and alertness data has been collected over a period of not less than one year, in respect of not less than 20 consecutive flights described in the notice of intention, of which not more than five percent of the samples have a negative impact on the levels of fatigue and alertness determined by means of the methodology described in paragraph (2)(b) of more than five percent;

(b) the fatigue risk assessment has been conducted and the findings of the assessment have been analyzed;

(c) mitigation measures have been put in place to manage the hazards and risks related to the variance to correct increases in the level of fatigue or decreases in the level of alertness of flight crew members;

(d) the mitigation measures have been monitored to ensure that they have the desired effect on the levels of fatigue and alertness of flight crew members;

(e) corrective measures have been put in place to address the findings obtained under paragraph (d) if the mitigation measures do not achieve the desired effect on the levels of fatigue and alertness of flight crew members; and

(f) the effectiveness of the mitigation measures and, if applicable, the corrective measures in maintaining the established levels of fatigue and alertness of flight crew members is demonstrated.

(5) For the purposes of paragraph (4)(a), an air operator may use not more than 25 percent of the required data respecting a flight from a flight operated by another air operator if the flights meet the requirements of paragraphs (3)(a) to (g).

Fatigue Risk Management System — Initial Audit

700.110 (1) An air operator shall conduct an initial audit of the fatigue risk management system upon validation of

d) les vols sont effectués avec le même nombre de membres d'équipage de conduite;

e) l'environnement dans lequel les vols sont effectués est similaire;

f) les vols sont effectués au même moment de la journée ou décollent à moins de trente minutes d'écart;

g) les autres dangers et risques en rapport avec les vols sont similaires.

(4) Un dossier de sécurité est validé lorsque l'exploitant aérien satisfait aux conditions suivantes :

a) des données sur la fatigue et la vigilance ont été recueillies sur une période d'au moins un an à l'égard d'au moins 20 vols consécutifs décrits dans l'avis d'intention mais en aucun cas plus de 5 pour cent de ces vols ne peuvent présenter des écarts négatifs de plus 5 pour cent d'avec les niveaux de fatigue et de vigilance établis au moyen de la méthodologie mentionnée à l'alinéa (2)b);

b) l'évaluation des risques de la fatigue a été effectuée et ses constatations ont été analysées;

c) des mesures d'atténuation ont été mises en œuvre pour gérer les dangers et les risques découlant de la dérogation pour corriger l'augmentation du niveau de la fatigue et la diminution du niveau de vigilance des membres d'équipage de conduite;

d) les mesures d'atténuation ont fait l'objet de surveillance pour s'assurer qu'elles ont l'effet escompté sur les niveaux de fatigue et de vigilance des membres d'équipage de conduite;

e) des mesures correctives ont été mises en place pour corriger les constatations de l'alinéa d) si les mesures d'atténuation n'ont pas l'effet escompté sur les niveaux de fatigue et de vigilance des membres d'équipage de conduite;

f) l'efficacité des mesures d'atténuation et, le cas échéant, des mesures correctives à maintenir les niveaux établis de fatigue et de vigilance des membres d'équipage de conduite est démontrée.

(5) Pour l'application de l'alinéa (4)a), un exploitant aérien peut obtenir au plus 25 pour cent des données exigées à l'égard d'un vol d'un exploitant aérien qui exploite un vol similaire que si les vols satisfont aux exigences des alinéas (3)a) à g).

Système de gestion des risques de fatigue — vérification initiale

700.110 (1) Un exploitant aérien doit effectuer une vérification initiale, conformément au processus établi en

the safety case according to the process established under subsection 700.108(1).

(2) The air operator shall analyze the findings of the audit and shall, where deficiencies are identified,

(a) investigate and analyze their root cause and contributing factors; and

(b) develop and implement preventative and corrective measures to address the findings.

(3) The air operator shall assess the preventative and corrective measures to ensure that they are effective and are used on an ongoing basis to improve the fatigue risk management system.

(4) An air operator who already has implemented a fatigue risk management system and prepares a safety case for a subsequent variance is not required to conduct the audit required under subsection (1).

Non-availability of Exemption

700.111 An air operator who was exempted from the application of provisions in respect of a flight, pursuant to section 700.100 and who has not validated a safety case in the time set out in subsection 700.103(3) shall not be exempted from the same provisions as stated in the notice of intention and in respect of the same flight for a period of five years after the expiration of that time period.

Continuing Exemption

700.112 (1) An air operator who has been exempted pursuant to section 700.100, for the purposes of preparing a safety case in respect of a flight, is exempted from the same requirements for the same flight if the following conditions are met:

(a) the air operator performs an audit in accordance with section 700.110;

(b) the air operator validates a safety case in accordance with subsection 700.109(4); and

(c) the air operator sends, at least 30 days before operating a flight under the exemption, a letter of confirmation.

(2) The exemption in subsection (1) takes effect 30 days after the date that the letter of confirmation is sent to the Minister and continues to have effect as long as the following conditions are met:

(a) the air operator maintains the fatigue risk management system in accordance with this Division;

application du paragraphe 700.108(1), du système de gestion des risques de fatigue lorsque le dossier de sécurité est validé.

(2) L'exploitant aérien analyse les constatations de la vérification et, lorsque des lacunes sont repérées, doit :

a) enquêter sur leur cause fondamentale et les facteurs contributifs;

b) développer et mettre en œuvre des mesures préventives et correctives pour les traiter.

(3) L'exploitant aérien doit évaluer les mesures préventives et correctives afin de s'assurer qu'elles sont efficaces et sont employées continuellement pour améliorer le système de gestion des risques de fatigue.

(4) L'exploitant aérien qui a déjà mis en œuvre un système de gestion des risques de fatigue et qui prépare un dossier de sécurité pour une dérogation supplémentaire n'est pas tenu d'effectuer la vérification prévue au paragraphe (1).

Non-disponibilité de l'exemption

700.111 Un exploitant aérien qui a été soustrait à l'application de dispositions à l'égard d'un vol en application de l'article 700.100 et qui n'a pas validé un dossier de sécurité dans le délai prévu au paragraphe 700.100(3) ne peut être soustrait aux mêmes dispositions que celles qui étaient précisées dans l'avis d'intention à l'égard du même vol pour une période de cinq ans suivant la fin de ce délai.

Pérennité de l'exemption

700.112 (1) Un exploitant aérien qui a été soustrait à l'application de dispositions à l'égard d'un vol en application de l'article 700.100 pour préparer un dossier de sécurité à l'égard d'un vol, est soustrait, à l'égard du même vol, aux mêmes dispositions si les conditions ci-après sont réunies :

a) l'exploitant aérien effectue une vérification conformément à l'article 700.110;

b) il valide un dossier de sécurité conformément au paragraphe 700.109(4);

c) il envoie, au moins trente jours avant d'exploiter un vol en vertu d'une exemption, une lettre de confirmation au ministre.

(2) L'exemption visée au paragraphe (1) prend effet trente jours après la date d'envoi au ministre de la lettre de confirmation et continue d'avoir effet tant que les conditions suivantes sont satisfaites :

a) l'exploitant aérien maintient son système de gestion des risques de fatigue conformément à la présente section;

(b) the air operator monitors the effectiveness of the safety case in managing fatigue and alertness of the flight crew in accordance with section 700.114; and

(c) the air operator corrects any adverse effects of the variance on the levels of fatigue and alertness on the flight crew no later than 60 days from the time the adverse effect is identified in the course of monitoring.

(3) The letter of confirmation shall set out

(a) a confirmation that a safety case has been validated for the flight and that any variance from the requirements set out in sections 700.27 to 700.73 has no adverse effect on the levels of fatigue and alertness;

(b) a confirmation that the fatigue risk management system has been audited under section 700.110;

(c) a statement that the fatigue risk management system meets the requirements of this Division; and

(d) the date on which the flight is operated under an exemption referred to in section 700.112.

Fatigue Risk Management System — Audit

700.113 The air operator shall ensure that an audit of its fatigue risk management system is conducted, in accordance with the process established under subsection 700.108(1),

(a) within twelve months after the initial audit conducted under subsection 700.110(1);

(b) within 12 months after the day on which the previous audit was completed;

(c) after a major incident where fatigue was a contributing factor; and

(d) a major change in the air operator's activities that could impact the levels of fatigue or alertness of the flight crew.

Variance — Monitoring of Effects

700.114 (1) The air operator shall monitor, in accordance with the procedures established under subsection 700.108(3), the effect of the variance described in the notice of intent on the levels of fatigue and alertness of the flight crew for each period of six months over which the flight subject to the exemption referred to in subsection 700.112(1) is operated.

b) il surveille l'efficacité du dossier de sécurité à gérer la fatigue et la vigilance des membres d'équipage de conduite conformément à l'article 700.114;

c) il corrige les effets négatifs de la dérogation sur les niveaux de fatigue et de vigilance des membres d'équipages de conduite au plus tard soixante jours après la date que ces effets ont été déterminés par sa surveillance.

(3) La lettre de confirmation contient les éléments suivants :

a) la confirmation qu'un dossier de sécurité a été validé pour le vol et que toute dérogation aux exigences prévues aux articles 700.27 à 700.73 ne compromet pas les niveaux de fatigue ou de vigilance;

b) la confirmation que son système de gestion des risques de fatigue a fait l'objet d'une vérification en application de l'article 700.110;

c) une déclaration que son système de gestion des risques de fatigue satisfait aux exigences de la présente section;

d) la date prévue du premier vol qui sera exploité en vertu d'une exemption visée à l'article 700.112.

Système de gestion des risques de fatigue — vérification

700.113 Un exploitant aérien doit veiller à ce qu'une vérification conforme au processus établi en application du paragraphe 700.108(3) de son système de gestion des risques de fatigue soit effectuée dans les cas suivants :

a) dans les douze mois qui suivent la date de la vérification initiale effectuée en application de l'article 700.110(1);

b) dans les douze mois qui suivent la date de la vérification antérieure;

c) lorsque survient un incident majeur et que la fatigue y était un facteur contribuant;

d) lorsque survient un changement majeur dans les activités de l'exploitant aérien qui peut avoir un impact sur les niveaux de fatigue ou de vigilance des membres d'équipage de conduite.

Dérogation — surveillance des effets

700.114 (1) Un exploitant aérien doit surveiller, selon la procédure établie en application du paragraphe 700.108(3), les effets de la dérogation décrite dans l'avis d'intention sur les niveaux de fatigue et de vigilance des membres d'équipages de conduite pour chaque période de six mois pendant laquelle un vol visé par l'exemption est exploité sous le régime de l'exemption du paragraphe 700.112(1).

(2) The air operator shall collect data in respect of a representative number of flights conducted over the period of six months in accordance with the method set out in the validated safety case.

(3) If the monitoring referred to in subsection (1) reveals that the variance described in the notice of intention has an adverse impact on the levels of fatigue and alertness of the flight crew, the air operator shall develop and implement corrective measures to eliminate the adverse impact of the variance.

(4) If corrective measures are developed and implemented, the air operator shall assess the effectiveness of the corrective measures in eliminating the adverse impact of the variance on the levels of fatigue and alertness.

(5) If the corrective measures eliminate the adverse impact of the variance on the levels of fatigue and alertness, the air operator shall modify the safety case to take into account the corrective measures and inform the Minister of the modification within 60 days after the change is made.

Fatigue Risk Management System — Review

700.115 (1) The air operator shall conduct a review of the fatigue risk management system, in accordance with the procedures established under subsection 700.108(2), at least once every twelve months after the initial audit required by section 700.114 is conducted.

(2) The review of the fatigue risk management system shall assess the following:

- (a)** the fatigue risk management processes;
- (b)** the accuracy of the safety performance indicators; and
- (c)** the attainment of the safety objectives.

(3) The air operator shall

- (a)** determine what corrective actions are necessary to address any deficiency identified by the review, and carry out those actions;
- (b)** keep a record of any determination made under paragraph (a) and the reason for it; and
- (c)** if the air operator has assigned management functions to another person, provide that person with a copy of the determination.

(4) No air operator shall assign a duty relating to the program for fatigue risk management system quality

(2) L'exploitant aérien doit recueillir, selon la méthodologie précisée dans son dossier de sécurité validé, des données à l'égard d'un nombre représentatif de vols effectués durant la période de six mois.

(3) Si la surveillance menée en application du paragraphe (1) lui permet de déterminer que la dérogation décrite dans l'avis d'intention a un effet négatif sur les niveaux de fatigue ou de vigilance des membres d'équipages de conduite, l'exploitant aérien doit développer et mettre en œuvre des mesures correctives pour éliminer cet effet.

(4) Si des mesures correctives sont développées et mises en œuvre, l'exploitant aérien doit évaluer leur efficacité à éliminer l'effet négatif de la dérogation sur les niveaux de fatigue et de vigilance.

(5) Si les mesures correctives éliminent l'effet négatif de la dérogation sur les niveaux de fatigue et de vigilance, l'exploitant aérien doit modifier le dossier de sécurité pour tenir compte de ces mesures et il informe le ministre de la modification dans les 60 jours qui suivent la date de celle-ci.

Système de gestion des risques de fatigue — examen

700.115 (1) Un exploitant aérien doit effectuer, au moins une fois à tous les douze mois après la date de la vérification initiale effectuée en application de l'article 700.114, l'examen du système de gestion des risques de fatigue conformément à la procédure établie en application du paragraphe 700.108(2).

(2) L'examen du système de gestion des risques de fatigue doit évaluer :

- a)** les processus de gestion des risques de fatigue;
- b)** la fiabilité des indicateurs de rendement de sécurité;
- c)** l'atteinte des objectifs de sécurité.

(3) L'exploitant aérien doit :

- a)** décider des mesures correctives qui s'imposent pour rectifier toute lacune relevée par l'examen et les applique;
- b)** consigner dans un registre toute décision prise en vertu de l'alinéa a) et le motif à l'appui de celle-ci;
- c)** s'il a attribué des fonctions de gestion à une autre personne, fournir à celle-ci une copie de cette décision.

(4) Il est interdit à l'exploitant aérien d'attribuer des fonctions relatives au programme d'assurance de la qualité de

assurance to a person who is responsible for carrying out a task or an activity evaluated by that program unless

- (a) owing to the size, nature and complexity of the air operator's operations and activities, it is impractical to assign the duty to a person who is not responsible for carrying out the task or activity;
- (b) based on a risk analysis, assigning the duty to a person responsible for carrying out the task or activity will not result in an increased risk to aviation safety; and
- (c) the audit of the program for fatigue risk management system quality assurance will not be compromised.

Training

700.116 (1) The air operator shall ensure that training is conducted every twelve months and covers the subjects set out in section 700.107.

(2) The air operator shall ensure that there is a training record that includes

- (a) a description of all the training that each employee has received in accordance with this section; and
- (b) evaluation results for each employee that has received training in accordance with this section.

Documents — Keeping up to Date

700.117 (1) An air operator shall ensure that the fatigue risk management system documents reflect the procedures and processes that have been established and implemented.

(2) An air operator shall notify the Minister of any changes to the fatigue risk management process within 60 days after the change is made.

Data and Documentation

700.118 (1) The air operator shall collect data and maintain documentation in respect of flight crew members on the following subjects:

- (a) the fatigue model used to assess the levels of fatigue and alertness;
- (b) records of testing for fatigue;
- (c) fatigue surveys; and
- (d) evaluation of the level of fatigue against the baseline level established for comparative analysis.

la gestion des risques de fatigue à une personne chargée d'exécuter une tâche ou une activité évaluée par ce programme à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

- a) l'ampleur, la nature et la complexité des opérations et des activités de l'exploitant aérien rendent difficile l'attribution des fonctions à une personne qui n'est pas chargée d'exécuter cette tâche ou cette activité;
- b) d'après une analyse du risque, l'attribution de ces fonctions à une personne chargée d'exécuter cette tâche ou cette activité n'entraînera pas un risque accru pour la sécurité aérienne;
- c) la vérification du système de gestion des risques de fatigue ne sera pas compromise.

Formation

700.116 (1) Un exploitant aérien doit veiller à ce que de la formation soit donnée à tous les douze mois et traite des sujets prévus à l'article 700.107.

(2) L'exploitant aérien doit veiller à ce qu'il y ait un dossier de formation qui comprend :

- a) la description de toute la formation que chaque employé a reçu conformément au présent article;
- b) les résultats des évaluations pour chaque employé qui a reçu la formation conformément au présent article.

Documentation — mise à jour

700.117 (1) Un exploitant aérien doit veiller à ce que la documentation de son système de gestion des risques de fatigue reflète la procédure et les processus qu'il a établis et mis en œuvre.

(2) L'exploitant aérien avise le ministre dans les 60 jours qui suivent la date une modification du processus de gestion des risques de fatigue.

Données et documentation

700.118 (1) Un exploitant aérien doit recueillir des données et garder la documentation, à l'égard des membres d'équipages de conduite, sur les sujets suivants :

- a) le modèle de fatigue utilisé pour évaluer les niveaux de fatigue et de vigilance;
- b) les tests de fatigue et de vigilance;
- c) les sondages sur la fatigue;
- d) l'évaluation du niveau de fatigue par rapport au niveau de base établi pour l'analyse comparative.

(2) The air operator shall keep documentation in respect of the following:

- (a)** records and documents produced in the course of conducting an audit or a review under this Division; and
- (b)** other material produced under the fatigue risk management system.

Preservation of Information

700.119 The information collected and produced pursuant to this Division shall be kept for four years after the day on which they were collected or produced.

Access to Documents

700.120 The air operator shall make available to the Minister on request any document that is required to be collected or produced under this Division.

[12-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORT

CANADA MARINE ACT

Montreal Port Authority — Supplementary letters patent

By the Minister of Transport

WHEREAS letters patent were issued by the Minister of Transport (“Minister”) for the Montreal Port Authority (“Authority”), under the authority of the *Canada Marine Act* (“Act”), effective March 1, 1999;

WHEREAS Schedule B of the letters patent sets out the federal immovables managed by the Authority;

WHEREAS Schedule B.1 of the letters patent specifies the dates on which certain federal immovables are to be withdrawn from Part I of Schedule B of the letters patent;

WHEREAS, pursuant to Schedule B.1, the federal immovables corresponding to items 4, 5, 6 and 9 at Schedule B.1 are to be withdrawn from Part I of Schedule B on July 1, 2017;

WHEREAS the board of directors of the Authority has requested that the Minister postpone the date at which the federal immovables corresponding to items 4, 5, 6 and 9 at Schedule B.1 are to be withdrawn from Part I of Schedule B until January 1, 2019;

(2) L’exploitant aérien doit garder la documentation sur les sujets suivants :

- a)** les registres et documents générés au cours d’une vérification ou d’un examen effectués en application de la présente section;
- b)** tout autre matériel produit en rapport avec le système de gestion des risques de fatigue.

Conservation des renseignements

700.119 L’exploitant aérien doit conserver les renseignements recueillis ou créés en application de la présente section pendant quatre ans à partir de la date à laquelle elles ont été recueillies ou créées.

Accès à la documentation

700.120 L’exploitant aérien met, à la disposition du ministre, toute documentation qu’il est tenu de recueillir ou de créer sous le régime de la présente section.

[12-1-o]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI MARITIME DU CANADA

Administration portuaire de Montréal — Lettres patentes supplémentaires

Par le ministre des Transports

ATTENDU QUE des lettres patentes ont été délivrées par le ministre des Transports (« ministre ») pour l’Administration portuaire de Montréal (« Administration ») en vertu des pouvoirs prévus dans la *Loi maritime du Canada* (« Loi »), prenant effet le 1^{er} mars 1999;

ATTENDU QUE l’annexe « B » des lettres patentes précise les immeubles fédéraux dont la gestion est confiée à l’Administration;

ATTENDU QUE l’annexe « B.1 » des lettres patentes indique les dates auxquelles la gestion de certains immeubles fédéraux sera retirée de la Partie I de l’annexe « B » des lettres patentes;

ATTENDU QUE, conformément à l’annexe « B.1 », les immeubles fédéraux correspondant aux articles 4, 5, 6 et 9 de l’annexe « B.1 » seront retirés de la Partie I de l’annexe « B » le 1^{er} juillet 2017;

ATTENDU QUE le conseil d’administration de l’Administration a demandé au ministre de reporter la date à laquelle les immeubles fédéraux correspondant aux articles 4, 5, 6 et 9 de l’annexe « B.1 » seront retirés de la Partie I de l’annexe « B » jusqu’au 1^{er} janvier 2019;

WHEREAS, pursuant to Schedule B.1, the federal immovables corresponding to items 20, 23 and 27 at Schedule B.1 were withdrawn from Part I of Schedule B on January 1, 2017;

WHEREAS the board of directors of the Authority has requested that the Minister issue supplementary letters patent to give management to the Authority of the federal immovables corresponding to items 20, 23 and 27 at Schedule B.1 until January 1, 2019;

WHEREAS the federal immovable corresponding to item 27 at Schedule B.1 has been subject to a cadastral amendment and therefore the description of this immovable at Schedule B.1 needs to be revised;

AND WHEREAS the Minister is satisfied that the amendments to the letters patent are consistent with the Act;

NOW THEREFORE, under the authority of subsection 9(1) of the Act, the letters patent are amended as follows:

1. Item numbers 4, 5, 6 and 9 of Schedule B.1 of the letters patent are replaced by the following:

ATTENDU QUE, conformément à l'annexe « B.1 », les immeubles fédéraux correspondant aux articles 20, 23 et 27 de l'annexe « B.1 » ont été retirés de la Partie I de l'annexe « B » le 1^{er} janvier 2017;

ATTENDU QUE le conseil d'administration de l'Administration a demandé au ministre de délivrer des lettres patentes supplémentaires afin de confier à l'Administration la gestion des immeubles fédéraux correspondant aux articles 20, 23 et 27 de l'annexe « B.1 » jusqu'au 1^{er} janvier 2019;

ATTENDU QU'il est nécessaire de réviser la désignation de l'immeuble fédéral correspondant à l'article 27 de l'annexe « B.1 », car cet immeuble a fait l'objet d'une modification cadastrale;

ATTENDU QUE le ministre est convaincu que les modifications aux lettres patentes sont compatibles avec la Loi,

À CES CAUSES, en vertu du paragraphe 9(1) de la Loi, les lettres patentes sont modifiées comme suit :

1. Les articles 4, 5, 6 et 9 de l'annexe « B.1 » des lettres patentes sont remplacés par ce qui suit :

No.	Summary designation/Cadastre number + Total area shown on plan Cadastre of Quebec, registration division of Montréal	Parcel number(s) shown on plan	Lease No.	Column A Date of withdrawal	Column B Date of withdrawal if lease extended
4	(770 Mill Street) An immovable designated as being lot number 4 657 460, having an area of 4 755.2 m ² (formerly known as being composed of parts of lots 1 853 761 and 1 853 785 [borough of Ville-Marie, Montréal]).	4	B2213	January 1, 2019	-
5	(Mill Street – Parking lot) An immovable designated as being lot number 4 657 459, having an area of 2 238.5 m ² (formerly known as being composed of parts of lots 1 853 761 and 1 853 785 [borough of Ville-Marie, Montréal]).	5	B2408-2	January 1, 2019	-
6	(805 Mill Street) An immovable, having a total area of 2 928.0 m ² , designated as being lot number 1 853 758 (borough of Ville-Marie, Montréal).	6	B2240	January 1, 2019	-
9	(Rozon parking lot) An immovable designated as being lot number 4 657 454, having an area of 7 173.5 m ² (formerly known as being part of lot number 1 854 009 [borough of Ville-Marie, Montréal]).	9	B2432	January 1, 2019	-

N°	Désignation sommaire/N° de cadastre + superficie totale indiquée au plan Cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal	Numéro(s) de parcelle indiqué(s) au plan	N° de bail	Colonne A Date du retrait	Colonne B Date du retrait si prolongation de bail
4	(770, rue Mill) Un immeuble désigné comme étant le lot 4 657 460, ayant une superficie de 4 755,2 m ² (anciennement connu comme étant composé d'une partie des lots 1 853 761 et 1 853 785 [arrondissement Ville-Marie, Montréal]).	4	B2213	1 ^{er} janvier 2019	-
5	(Rue Mill – Stationnement) Un immeuble désigné comme étant le lot 4 657 459, ayant une superficie de 2 238,5 m ² (anciennement connu comme étant composé d'une partie des lots 1 853 761 et 1 853 785 [arrondissement Ville-Marie, Montréal]).	5	B2408-2	1 ^{er} janvier 2019	-
6	(805, rue Mill) Un immeuble, ayant une superficie totale de 2 928,0 m ² , désigné comme étant le lot 1 853 758 (arrondissement Ville-Marie, Montréal).	6	B2240	1 ^{er} janvier 2019	-
9	(Stationnement Rozon) Un immeuble désigné comme étant le lot 4 657 454, ayant une superficie de 7 173,5 m ² (anciennement connu comme étant une partie du lot 1 854 009 [arrondissement Ville-Marie, Montréal]).	9	B2432	1 ^{er} janvier 2019	-

2. Item numbers 20, 23 and 27 of Schedule B.1 of the letters patent are replaced by the following:

2. Les articles 20, 23 et 27 de l'annexe « B.1 » des lettres patentes sont remplacés par ce qui suit :

No.	Summary designation/Cadastre number + Total area shown on plan Cadastre of Quebec, registration division of Montréal	Parcel number(s) shown on plan	Lease No.	Column A Date of withdrawal	Column B Date of withdrawal if lease extended
20	(#1 Bridge Street) An immovable designated as being part of lot number 1 853 655, having a total area of 338.6 m ² (South-West borough, Montréal).	20	B2184	January 1, 2019	-
23	(#1 Bridge Street) An immovable designated as being part of lot number 1 853 655, having a total area of 1 951.0 m ² (South-West borough, Montréal).	23	B2185	January 1, 2019	-
27	(Behind 355 Oak Street) An immovable designated as being lot number 4 657 483, having an area of 2 615.2 m ² (formerly known as being part of lot number 1 853 653 [South-West borough, Montréal]).	27	B2267-1	January 1, 2019	-

N°	Désignation sommaire/N° de cadastre + superficie totale indiquée au plan Cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal	Numéro(s) de parcelle indiqué(s) au plan	N° de bail	Colonne A Date du retrait	Colonne B Date du retrait si prolongation de bail
20	(#1, rue Bridge) Un immeuble désigné comme étant une partie du lot 1 853 655, ayant une superficie totale de 338,6 m ² (arrondissement du Sud-Ouest, Montréal).	20	B2184	1 ^{er} janvier 2019	-

N°	Désignation sommaire/N° de cadastre + superficie totale indiquée au plan Cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal	Numéro(s) de parcelle indiqué(s) au plan	N° de bail	Colonne A Date du retrait	Colonne B Date du retrait si prolongation de bail
23	(#1, rue Bridge) Un immeuble désigné comme étant une partie du lot 1 853 655, ayant une superficie totale de 1 951,0 m ² (arrondissement du Sud-Ouest, Montréal).	23	B2185	1 ^{er} janvier 2019	-
27	(Derrière 355, rue Oak) Un immeuble désigné comme étant le lot 4 657 483, ayant une superficie de 2 615,2 m ² (anciennement connu comme étant une partie du lot 1 853 653 [arrondissement du Sud-Ouest, Montréal]).	27	B2267-1	1 ^{er} janvier 2019	-

3. These supplementary letters patent take effect on the date of issuance.

ISSUED under my hand this 9th day of March, 2017.

The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P.

Minister of Transport

[12-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORT

CANADA SHIPPING ACT, 2001

Eastern Canada Response Corporation Ltd.

Notice of an amendment to the bulk oil cargo fees applicable to the Quebec/Maritimes Region, the Newfoundland Region and the Great Lakes Region charged by Eastern Canada Response Corporation Ltd. pursuant to an arrangement required by paragraphs 167(1)(a) and 168(1)(a) of the *Canada Shipping Act, 2001*

Description

Eastern Canada Response Corporation Ltd. (ECRC) is currently a certified response organization pursuant to subsection 169(1) of the Act in respect of a rated capability of 10 000 tonnes and a geographic area covering the Canadian waters south of 60° north latitude in the provinces of Newfoundland and Labrador, Prince Edward Island, Nova Scotia, New Brunswick, Quebec, Ontario, Manitoba, Saskatchewan and Alberta, excluding the waters in the primary areas of response associated with the designated ports of Saint John, New Brunswick, and Point Tupper, Nova Scotia. The area includes, but is not limited to, the waters of the Atlantic Provinces, the waters of James Bay, Hudson Bay and Ungava Bay and the waters in the province of Quebec, including the St. Lawrence River, the waters of the Canadian Great Lakes system and connecting channels within the province of Ontario, including Lake Superior, the St. Mary's River, Lake Huron, the St. Clair

3. Ces lettres patentes supplémentaires prennent effet à la date de leur délivrance.

DÉLIVRÉES sous mon seing en ce 9^e jour de mars 2017.

L'honorable Marc Garneau, C.P., député

Ministre des Transports

[12-1-o]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée

Avis d'une modification aux droits sur les produits pétroliers en vrac applicables à la région des Maritimes/du Québec, à la région de Terre-Neuve et à la région des Grands Lacs prélevés par la Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée en vertu d'une entente prescrite aux alinéas 167(1)a) et 168(1)a) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*

Description

La Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée (SIMEC) est un organisme d'intervention agréé en vertu du paragraphe 169(1) de la Loi pour une capacité nominale de 10 000 tonnes et une zone géographique regroupant les eaux canadiennes au sud du 60^e parallèle de latitude nord des provinces de Terre-Neuve-et-Labrador, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de Québec, d'Ontario, du Manitoba, de la Saskatchewan et d'Alberta, à l'exception des eaux situées dans les secteurs primaires d'intervention associés aux ports désignés de Saint John (Nouveau-Brunswick) et de Point Tupper (Nouvelle-Écosse). Ce secteur comprend, sans y être limité, les eaux des provinces de l'Atlantique, les eaux de la baie James, de la baie d'Hudson et de la baie d'Ungava et les eaux de la province de Québec, y compris le fleuve Saint-Laurent, et le réseau canadien des Grands Lacs et ses chenaux de liaison dans

River, Lake St. Clair, the Detroit River, Lake Erie, Lake Ontario, the St. Lawrence River, the waters of Lake Winnipeg, the waters of the Athabasca River from Fort McMurray to Lake Athabasca and the waters of Lake Athabasca.

Definitions

1. In this notice of fees,

“Act” means the *Canada Shipping Act, 2001*. (*Loi*)

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

“Atlantic Provinces” means Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island and Newfoundland including Labrador. (*provinces de l’Atlantique*)

“BOCF” means bulk oil cargo fee. (*DCPV*)

“ECRC” means Eastern Canada Response Corporation Ltd., a company formed as a result of the amalgamation of Eastern Canada Response Corporation Ltd., Great Lakes Response Corporation of Canada and Canadian Marine Response Management Corporation, effective January 1, 1999. (*SIMEC*)

“Great Lakes Region” means the area covered by the Canadian Great Lakes system and connecting channels within the province of Ontario, including Lake Superior, the St. Mary’s River, Lake Huron, the St. Clair River, Lake St. Clair, the Detroit River, Lake Erie, Lake Ontario, the St. Lawrence River from Kingston, Ontario, to a line drawn between Butternut Bay (latitude 44°31.12’ N and longitude 75°46.54’ W) on the Canadian side to Oak Point (latitude 44°30.48’ N and longitude 75°45.20’ W) on the U.S. side of the St. Lawrence River, Lake Winnipeg, the Athabasca River from Fort McMurray to Lake Athabasca and the waters of Lake Athabasca. (*région des Grands Lacs*)

“Newfoundland Region” means the province of Newfoundland and Labrador. (*région de Terre-Neuve*)

“oil handling facility” means an oil handling facility that is located in ECRC’s geographic area. (*installation de manutention d’hydrocarbures*)

“Quebec/Maritimes Region” means the area covered by the waters of James Bay, Hudson Bay and Ungava Bay and the waters in the province of Quebec and that portion of the St. Lawrence River in the province of Ontario to a line drawn between Butternut Bay (latitude 44°31.12’ N and longitude 75°46.54’ W) on the Canadian side to Oak Point (latitude 44°30.48’ N and longitude 75°45.20’ W) on

la province d’Ontario, y compris le lac Supérieur, la rivière St. Mary’s, le lac Huron, la rivière Sainte-Claire, le lac Sainte-Claire, la rivière Détroit, le lac Érié, le lac Ontario, le fleuve Saint-Laurent, les eaux du lac Winnipeg et la rivière Athabasca à partir de Fort McMurray jusqu’au lac Athabasca inclusivement.

Définitions

1. Les définitions suivantes sont retenues dans le présent avis des droits.

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

« DCPV » Droits chargés sur les produits pétroliers en vrac. (*BOCF*)

« installation de manutention d’hydrocarbures » Installation de manutention d’hydrocarbures située dans la zone géographique de la SIMEC. (*oil handling facility*)

« Loi » *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. (*Act*)

« navire » Un navire au sens de l’alinéa 167(1)a) de la Loi. (*ship*)

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

« provinces de l’Atlantique » Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick, Île-du-Prince-Édouard ainsi que Terre-Neuve, y compris le Labrador. (*Atlantic Provinces*)

« région de Terre-Neuve » Province de Terre-Neuve-et-Labrador. (*Newfoundland Region*)

« région des Grands Lacs » Zone regroupant le réseau canadien des Grands Lacs et ses chenaux de liaison dans la province d’Ontario, y compris le lac Supérieur, la rivière St. Mary’s, le lac Huron, la rivière Sainte-Claire, le lac Sainte-Claire, la rivière Detroit, le lac Érié, le lac Ontario, le fleuve Saint-Laurent à partir de Kingston (Ontario) jusqu’à une ligne tracée entre la baie Butternut (44°31,12’ de latitude nord et 75°46,54’ de longitude ouest) du côté canadien et Oak Point (44°30,48’ de latitude nord et 75°45,20’ de longitude ouest) du côté américain du fleuve Saint-Laurent, ainsi que le lac Winnipeg et la rivière Athabasca à partir de Fort McMurray jusqu’au lac Athabasca inclusivement. (*Great Lakes Region*)

« région des Maritimes/du Québec » Zone regroupant les eaux de la baie James, de la baie d’Hudson et de la baie

the U.S. side of the St. Lawrence River and in the Atlantic Provinces, excluding the waters north of the 60th parallel of latitude and the primary areas of response associated with the designated ports of Saint John, New Brunswick, and Point Tupper, Nova Scotia, excluding Newfoundland and Labrador. (*région des Maritimes/du Québec*)

“ship” means a ship within the meaning of paragraph 167(1)(a) of the Act. (*navire*)

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

Bulk oil cargo fees

2. This part applies to the loading and unloading of oil at oil handling facilities located in each of the following regions.

Quebec/Maritimes Region

3. The total BOCF payable by an oil handling facility that has an arrangement with ECRC shall be determined by multiplying the total number of tonnes of bulk oil unloaded and (in the case of bulk oil intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude) loaded at the oil handling facility, by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 5 and 6 of this part.

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

(a) in the case of bulk oil loaded onto the ship (bulk oil) and intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude, by multiplying the total number of tonnes of bulk oil loaded at an oil handling facility that does not have an arrangement with ECRC, by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 5 and 6 of this part; and

(b) in the case of bulk oil unloaded from the ship (bulk oil), by multiplying the total number of tonnes of bulk oil unloaded at an oil handling facility that does not have an arrangement with ECRC, by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 5 and 6 of this part.

d’Ungava et les eaux de la province de Québec et la partie du fleuve Saint-Laurent située dans la province d’Ontario jusqu’à une ligne tracée entre la baie Butternut (44°31,12’ de latitude nord et 75°46,54’ de longitude ouest) du côté canadien et Oak Point (44°30,48’ de latitude nord et 75°45,20’ de longitude ouest) du côté américain du fleuve Saint-Laurent, ainsi que les eaux dans les provinces de l’Atlantique, à l’exception des eaux situées au nord du 60^e parallèle de latitude et des secteurs primaires d’intervention associés aux ports désignés de Saint John (Nouveau-Brunswick) et de Point Tupper (Nouvelle-Écosse), à l’exception de Terre-Neuve-et-Labrador. (*Quebec/Maritimes Region*)

« SIMEC » Société d’intervention maritime, Est du Canada Ltée, société constituée à la suite de la fusion de la Société d’intervention maritime, Est du Canada Ltée, de la Great Lakes Response Corporation of Canada et de la Corporation canadienne de gestion pour les interventions maritimes, qui a pris effet le 1^{er} janvier 1999. (*ECRC*)

Droits sur les produits pétroliers en vrac

2. Cette partie s’applique au chargement et au déchargement de produits pétroliers aux installations de manutention d’hydrocarbures situées dans les régions suivantes.

Région des Maritimes/du Québec

3. Le total des DCPV prélevés auprès d’une installation de manutention d’hydrocarbures qui a conclu une entente avec la SIMEC est déterminé en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargés et (dans le cas de produits pétroliers en vrac destinés à l’étranger ou à des destinations au nord du 60^e parallèle de latitude nord) chargés à l’installation de manutention d’hydrocarbures, par les DCPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 5 et 6 des présentes.

4. Le total des DCPV prélevés auprès d’un navire (avec produits pétroliers en vrac) est déterminé comme suit :

a) dans le cas de produits pétroliers en vrac chargés sur le navire (avec produits pétroliers en vrac) et destinés à l’étranger ou à des destinations au nord du 60^e parallèle de latitude nord, en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac chargés à une installation de manutention d’hydrocarbures qui n’a pas conclu d’entente avec la SIMEC, par les DCPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 5 et 6 des présentes;

b) dans le cas de produits pétroliers en vrac déchargés du navire (avec produits pétroliers en vrac), en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargés à une installation de manutention d’hydrocarbures qui n’a pas conclu d’entente avec la SIMEC, par les DCPV la tonne, pour chaque type de

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

(a) an amended fee of twenty cents (20.0¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2017, to December 31, 2017; and

(b) an amended fee of twenty-nine cents (29.0¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2018.

6. The BOCF applicable in respect of asphalt is

(a) an amended fee of ten cents (10.0¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2017, to December 31, 2017; and

(b) an amended fee of fourteen and five tenths cents (14.5¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2018.

Newfoundland Region

7. The total BOCF payable by an oil handling facility that has an arrangement with ECRC shall be determined by multiplying the total number of tonnes of bulk oil unloaded and (in the case of bulk oil intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude) loaded at the oil handling facility, by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 9 and 10 of this part.

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

(a) in the case of bulk oil loaded onto the ship (bulk oil) and intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude, by multiplying the total number of tonnes of bulk oil loaded at an oil handling facility that does not have an arrangement with ECRC by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 9 and 10 of this part; and

(b) in the case of bulk oil unloaded from the ship (bulk oil), by multiplying the total number of tonnes of bulk oil unloaded at an oil handling facility that does not have an arrangement with ECRC by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 9 and 10 of this part.

produits pétroliers prévu aux articles 5 et 6 des présentes.

5. Les DCPV applicables aux produits pétroliers autres que l'asphalte sont les suivants :

a) vingt cents la tonne (20,0 ¢) du 1^{er} janvier 2017 au 31 décembre 2017, taxes applicables en sus;

b) vingt-neuf cents la tonne (29,0 ¢) à compter du 1^{er} janvier 2018, taxes applicables en sus.

6. Les DCPV applicables relativement à l'asphalte sont les suivants :

a) dix cents la tonne (10,0 ¢) du 1^{er} janvier 2017 au 31 décembre 2017, taxes applicables en sus;

b) quatorze cents et cinq dixièmes la tonne (14,5 ¢) à compter du 1^{er} janvier 2018, taxes applicables en sus.

Région de Terre-Neuve

7. Le total des DCPV prélevés auprès d'une installation de manutention d'hydrocarbures qui a conclu une entente avec la SIMEC est déterminé en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargés et (dans le cas de produits pétroliers en vrac destinés à l'étranger ou à des destinations au nord du 60° parallèle de latitude nord) chargés à l'installation de manutention d'hydrocarbures, par les DCPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 9 et 10 des présentes.

8. Le total des DCPV prélevés auprès d'un navire (avec produits pétroliers en vrac) est déterminé comme suit :

a) dans le cas de produits pétroliers en vrac chargés sur le navire (avec produits pétroliers en vrac) et destinés à l'étranger ou à des destinations au nord du 60° parallèle de latitude nord, en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac chargés à une installation de manutention d'hydrocarbures qui n'a pas conclu d'entente avec la SIMEC, par les DCPV la tonne pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 9 et 10 des présentes;

b) dans le cas de produits pétroliers en vrac déchargés du navire (avec produits pétroliers en vrac), en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargés à une installation de manutention d'hydrocarbures qui n'a pas conclu d'entente avec la SIMEC, par les DCPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 9 et 10 des présentes.

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

(a) an amended fee of eight and five tenths cents (8.5¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2017, to December 31, 2017; and

(b) an amended fee of ten and seven tenths cents (10.7¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2018.

10. The BOCF applicable in respect of asphalt is

(a) an amended fee of four and twenty-five hundredths cents (4.25¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2017, to December 31, 2017; and

(b) an amended fee of five and thirty-five hundredths cents (5.35¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2018.

Great Lakes Region

11. The total BOCF payable by an oil handling facility that has an arrangement with ECRC shall be determined by multiplying the total number of tonnes of bulk oil unloaded and (in the case of bulk oil intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude) loaded at the oil handling facility by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 13 and 14 of this part.

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

(a) in the case of bulk oil loaded onto the ship (bulk oil) and intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude, by multiplying the total number of tonnes of bulk oil loaded at an oil handling facility that does not have an arrangement with ECRC by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 13 and 14 of this part; and

(b) in the case of bulk oil unloaded from the ship (bulk oil), by multiplying the total number of tonnes of bulk oil unloaded at an oil handling facility that does not have an arrangement with ECRC, by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 13 and 14 of this part.

9. Les DCPV applicables aux produits pétroliers autres que l'asphalte sont les suivants :

a) huit cents et cinq dixièmes la tonne (8,5 ¢) du 1^{er} janvier 2017 au 31 décembre 2017, taxes applicables en sus;

b) dix cents et sept dixièmes la tonne (10,7 ¢) à compter du 1^{er} janvier 2018, taxes applicables en sus.

10. Les DCPV applicables relativement à l'asphalte sont les suivants :

a) quatre cents et vingt-cinq centièmes la tonne (4,25 ¢) du 1^{er} janvier 2017 au 31 décembre 2017, taxes applicables en sus;

b) cinq cents et trente-cinq centièmes la tonne (5,35 ¢) à compter du 1^{er} janvier 2018, taxes applicables en sus.

Région des Grands Lacs

11. Le total des DCPV prélevés auprès d'une installation de manutention d'hydrocarbures qui a conclu une entente avec la SIMEC est déterminé en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargés et (dans le cas de produits pétroliers en vrac destinés à l'étranger ou à des destinations au nord du 60^e parallèle de latitude nord) chargés à l'installation de manutention d'hydrocarbures, par les DCPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 13 et 14 des présentes.

12. Le total des DCPV prélevés auprès d'un navire (avec produits pétroliers en vrac) est déterminé comme suit :

a) dans le cas de produits pétroliers en vrac chargés sur le navire (avec produits pétroliers en vrac) et destinés à l'étranger ou à des destinations au nord du 60^e parallèle de latitude nord, en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac chargés à une installation de manutention d'hydrocarbures qui n'a pas conclu d'entente avec la SIMEC, par les DCPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 13 et 14 des présentes;

b) dans le cas de produits pétroliers en vrac déchargés du navire (avec produits pétroliers en vrac), en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargés à une installation de manutention d'hydrocarbures qui n'a pas conclu d'entente avec la SIMEC, par les DCPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 13 et 14 des présentes.

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

(a) an amended fee of forty-eight cents (48.0¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2017, to December 31, 2017; and

(b) an amended fee of sixty cents (60.0¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2018.

14. The BOCF applicable in respect of asphalt is

(a) an amended fee of twenty-four cents (24.0¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2017, to December 31, 2017; and

(b) an amended fee of thirty cents (30.0¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2018.

Interested persons may, within 30 days after the date of publication of this notice, send comments to Paul Pouliotte, Eastern Canada Response Corporation Ltd., 275 Slater Street, Suite 1201, Ottawa, Ontario K1P 5H9, 613-230-7369 (telephone), 613-230-7344 (fax), ppouliotte@ecrc.ca (email), or file a notice of objection that contains the reasons for the objection with the Manager, Environmental Response Systems, Marine Safety, Transport Canada, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, 10th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0N8, oepepe@tc.gc.ca (email). All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, the name of the response organization submitting the list of proposed fees, and the date of publication of the notice of proposed fees.

[12-1-o]

PRIVY COUNCIL OFFICE

Appointment opportunities

We know that our country is stronger — and our government more effective — when decision-makers reflect Canada's diversity. Moving forward, the Government of Canada will use an appointment process that is transparent and merit-based, strives for gender parity, and ensures that Indigenous Canadians and minority groups are properly represented in positions of leadership. We will continue to search for Canadians who reflect the values that we all embrace: inclusion, honesty, fiscal prudence, and generosity of spirit. Together, we will build a government as diverse as Canada.

The Government of Canada is currently seeking applications from diverse and talented Canadians from across the country who are interested in the following positions.

13. Les DCPV applicables aux produits pétroliers autres que l'asphalte sont les suivants :

a) quarante-huit cents la tonne (48,0 ¢) du 1^{er} janvier 2017 au 31 décembre 2017, taxes applicables en sus;

b) soixante cents la tonne (60,0 ¢) à compter du 1^{er} janvier 2018, taxes applicables en sus.

14. Les DCPV applicables relativement à l'asphalte sont les suivants :

a) vingt-quatre cents la tonne (24,0 ¢) du 1^{er} janvier 2017 au 31 décembre 2017, taxes applicables en sus;

b) trente cents la tonne (30,0 ¢) à compter du 1^{er} janvier 2018, taxes applicables en sus.

Toute personne intéressée peut, dans les 30 jours suivant la publication de cet avis, déposer un commentaire auprès de Paul Pouliotte, Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée, 275, rue Slater, bureau 1201, Ottawa (Ontario) K1P 5H9, 613-230-7369 (téléphone), 613-230-7344 (télécopieur), ppouliotte@ecrc.ca (courriel) ou déposer un avis d'opposition motivé auprès du Gestionnaire, Systèmes d'intervention environnementale, Sécurité Maritime, Transports Canada, Place de Ville, tour C, 330, rue Sparks, 10^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0N8, oepepe@tc.gc.ca (courriel). Les observations doivent mentionner la Partie I de la *Gazette du Canada*, le nom de l'organisme d'intervention qui propose les droits modifiés et la date de la publication de l'avis.

[12-1-o]

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ

Possibilités de nominations

Nous savons que notre pays est plus fort et notre gouvernement plus efficace lorsque les décideurs reflètent la diversité du Canada. À l'avenir, le gouvernement du Canada suivra un processus de nomination transparent et fondé sur le mérite qui s'inscrit dans le droit fil de l'engagement du gouvernement à assurer la parité entre les sexes et une représentation adéquate des Canadiens autochtones et des groupes minoritaires dans les postes de direction. Nous continuerons de rechercher des Canadiens qui incarnent les valeurs qui nous sont chères : l'inclusion, l'honnêteté, la prudence financière et la générosité d'esprit. Ensemble, nous créerons un gouvernement aussi diversifié que le Canada.

Le gouvernement du Canada sollicite actuellement des candidatures auprès de divers Canadiens talentueux provenant de partout au pays qui manifestent un intérêt pour les postes suivants.

Current opportunities

The following opportunities for appointments to Governor in Council positions are currently open for applications. Every opportunity is open for a minimum of two weeks from the date of posting on the Governor in Council Appointments website (<http://www.appointments-nominations.gc.ca/slctnPres.asp?menu=1&lang=eng>).

Position	Organization	Closing date
Chairperson	Canada Agricultural Review Tribunal	April 11, 2017
Directors	Canada Mortgage and Housing Corporation	April 11, 2017
Vice-Chairperson	Civilian Review and Complaints Commission for the Royal Canadian Mounted Police	April 11, 2017
Chairperson	Defence Construction (1951) Limited	March 31, 2017
Directors	Defence Construction (1951) Limited	March 31, 2017
Assistant Deputy Chairperson	Immigration and Refugee Board	March 31, 2017
Directors	Montréal Port Authority	March 31, 2017
Procurement Ombudsman	Office of the Procurement Ombudsman	March 31, 2017
Directors	Public Sector Pension Investment Board	March 31, 2017
Directors	Saguenay Port Authority	March 31, 2017
Members	Veterans Review and Appeal Board	July 31, 2017

Upcoming opportunities

New opportunities that will be posted in the coming weeks.

Position	Organization
President (Chief Executive Officer)	Atomic Energy of Canada Limited
Commissioner	British Columbia Treaty Commission

Possibilités d'emploi actuelles

Les possibilités de nominations des postes pourvus par décret suivantes sont actuellement ouvertes aux demandes. Chaque possibilité est ouverte aux demandes pour un minimum de deux semaines à compter de la date de la publication sur le site Web des nominations par le gouverneur en conseil (<http://www.appointments-nominations.gc.ca/slctnPres.asp?menu=1&lang=fra>).

Poste	Organisation	Date de clôture
Président(e)	Commission de révision agricole du Canada	11 avril 2017
Administrateurs(trices)	Société canadienne d'hypothèques et de logement	11 avril 2017
Vice-président(e)	Commission civile d'examen et de traitement des plaintes relatives à la Gendarmerie royale du Canada	11 avril 2017
Président(e) du conseil	Construction de défense (1951) Limitée	31 mars 2017
Administrateurs(trices)	Construction de défense (1951) Limitée	31 mars 2017
Vice-président(e) adjoint(e)	Commission de l'immigration et du statut de réfugié	31 mars 2017
Administrateurs(trices)	Administration portuaire de Montréal	31 mars 2017
Ombudsman de l'approvisionnement	Bureau de l'ombudsman de l'approvisionnement	31 mars 2017
Administrateurs(trices)	Office d'investissement des régimes de pensions du secteur public	31 mars 2017
Administrateurs(trices)	Administration portuaire du Saguenay	31 mars 2017
Membres	Tribunal des anciens combattants (révision et appel)	31 juillet 2017

Possibilités d'emploi à venir

Nouvelles possibilités de nominations qui seront affichées dans les semaines à venir.

Poste	Organisation
Président(e) et premier(ère) dirigeant(e)	Énergie atomique du Canada limitée
Commissaire	Commission des traités de la Colombie-Britannique

Position	Organization	Poste	Organisation
Chairperson	Canada Deposit Insurance Corporation	Président(e)	Société d'assurance-dépôts du Canada
Directors	Canada Deposit Insurance Corporation	Administrateurs(trices)	Société d'assurance-dépôts du Canada
Directors	Canada Development Investment Corporation	Administrateurs(trices)	La Corporation de développement des investissements du Canada
Commissioner for Workers	Canada Employment Insurance Commission	Commissaire des travailleurs et travailleuses	Commission de l'assurance-emploi du Canada
Director	Canada Post Corporation	Administrateur(trice)	Société canadienne des postes
President	Canadian Centre for Occupational Health and Safety	Président(e)	Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail
Chairperson	Canadian International Trade Tribunal	Président(e)	Tribunal canadien du commerce extérieur
Chairperson	Civilian Review and Complaints Commission for the Royal Canadian Mounted Police	Président(e)	Commission civile d'examen et de traitement des plaintes relatives à la Gendarmerie royale du Canada
Directors	First Nations Financial Management Board	Conseillers(ères)	Conseil de gestion financière des premières nations
Commissioner	First Nations Tax Commission	Commissaire	Commission de la fiscalité des premières nations
Sergeant-at-Arms	House of Commons	Sergent(e) d'armes	Chambre des communes
Chairperson	National Aboriginal Economic Development Board	Président(e)	Office national de développement économique des Autochtones
Member	National Aboriginal Economic Development Board	Membre	Office national de développement économique des Autochtones
Chairperson	National Battlefields Commission	Président(e)	Commission des champs de bataille nationaux
Commissioner	National Battlefields Commission	Commissaire	Commission des champs de bataille nationaux

BANK OF CANADA

Statement of financial position as at February 28, 2017

(Millions of dollars)

Unaudited

ASSETS		LIABILITIES AND EQUITY	
Cash and foreign deposits	18.8	Bank notes in circulation.....	77,342.1
Loans and receivables		Deposits	
Securities purchased under resale agreements.....	7,002.4	Government of Canada.....	24,165.6
Advances to members of Payments Canada*.....	—	Members of Payments Canada*	500.1
Advances to governments.....	—	Other deposits	<u>2,254.2</u>
Other receivables	<u>8.1</u>		26,919.9
	7,010.5	Securities sold under repurchase agreements	—
Investments		Other liabilities.....	<u>957.7</u>
Treasury bills of Canada	17,668.4		105,219.7
Government of Canada bonds.....	79,841.0	Equity	
Other investments.....	<u>398.0</u>	Share capital	5.0
	97,907.4	Statutory and special reserves.....	125.0
Property and equipment	569.1	Available-for-sale reserve	<u>362.0</u>
Intangible assets.....	36.1		<u>492.0</u>
Other assets	<u>169.8</u>		
	<u>105,711.7</u>		<u>105,711.7</u>

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

Ottawa, March 15, 2017

Carmen Vierula
Chief Financial Officer and Chief Accountant

I declare that the foregoing statement is to the best of my knowledge and belief correct, and shows truly and clearly the financial position of the Bank, as required by section 29 of the *Bank of Canada Act*.

Ottawa, March 15, 2017

Stephen S. Poloz
Governor

[12-1-o]

* Formerly "Canada Payments Association"

BANQUE DU CANADA

État de la situation financière au 28 février 2017

(En millions de dollars)

Non audité

ACTIF		PASSIF ET CAPITAUX PROPRES	
Encaisse et dépôts en devises	18,8	Billets de banque en circulation	77 342,1
Prêts et créances		Dépôts	
Titres achetés dans le cadre de conventions de revente	7 002,4	Gouvernement du Canada	24 165,6
Avances aux membres de Paiements Canada*	—	Membres de Paiements Canada*	500,1
Avances aux gouvernements	—	Autres dépôts	<u>2 254,2</u>
Autres créances	<u>8,1</u>		26 919,9
	7 010,5	Titres vendus dans le cadre de conventions de rachat	—
Placements		Autres éléments de passif	<u>957,7</u>
Bons du Trésor du Canada	17 668,4		105 219,7
Obligations du gouvernement du Canada	79 841,0	Capitaux propres	
Autres placements	<u>398,0</u>	Capital-actions	5,0
	97 907,4	Réserve légale et réserve spéciale	125,0
Immobilisations corporelles	569,1	Réserve d'actifs disponibles à la vente	<u>362,0</u>
Actifs incorporels	36,1		492,0
Autres éléments d'actif	<u>169,8</u>		
	<u>105 711,7</u>		<u>105 711,7</u>

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

Ottawa, le 15 mars 2017

Le chef des finances et comptable en chef
Carmen Vierula

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, à ma connaissance, et qu'il montre fidèlement et clairement la situation financière de la Banque, en application de l'article 29 de la *Loi sur la Banque du Canada*.

Ottawa, le 15 mars 2017

Le gouverneur
Stephen S. Poloz

[12-1-o]

* Anciennement l'« Association canadienne des paiements »

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

First Session, Forty-Second Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 28, 2015.

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

Marc Bosc

Acting Clerk of the House of Commons

PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session, quarante-deuxième législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 28 novembre 2015.

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

Le greffier par intérim de la Chambre des communes

Marc Bosc

COMMISSIONS**CANADA REVENUE AGENCY****INCOME TAX ACT***Revocation of registration of a charity*

The following notice of proposed revocation was sent to the charity listed below revoking it for failure to meet the parts of the *Income Tax Act* as listed in this notice:

“Notice is hereby given, pursuant to paragraphs 168(1)(b), 168(1)(c), 168(1)(d), and 168(1)(e), and subsection 149.1(2) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the organization listed below and that the revocation of registration is effective on the date of publication of this notice.”

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
124041393RR0001	AM ECHAD CONGREGATION, TORONTO, ONT.

Tony Manconi
Director General
Charities Directorate

[12-1-o]

CANADA REVENUE AGENCY**INCOME TAX ACT***Revocation of registration of a charity*

The following notice of proposed revocation was sent to the charity listed below revoking it for failure to meet the parts of the *Income Tax Act* as listed in this notice:

“Notice is hereby given, pursuant to paragraph 168(1)(b), subsection 149.1(3), and paragraph 149.1(3)(b) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the organization listed

COMMISSIONS**AGENCE DU REVENU DU CANADA****LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance*

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé à l'organisme de bienfaisance indiqué ci-après parce qu'il n'a pas respecté les parties de la *Loi de l'impôt sur le revenu* tel qu'il est indiqué ci-dessous :

« Avis est donné par les présentes, conformément aux alinéas 168(1)b, 168(1)c, 168(1)d et 168(1)e et au paragraphe 149.1(2) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, que j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme mentionné ci-dessous et que la révocation de l'enregistrement entrera en vigueur à la date de publication du présent avis. »

Le directeur général
Direction des organismes de bienfaisance
Tony Manconi

[12-1-o]

AGENCE DU REVENU DU CANADA**LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance*

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé à l'organisme de bienfaisance indiqué ci-après parce qu'il n'a pas respecté les parties de la *Loi de l'impôt sur le revenu* tel qu'il est indiqué ci-dessous :

« Avis est donné par les présentes, conformément à l'alinéa 168(1)b, au paragraphe 149.1(3) et à l'alinéa 149.1(3)b de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, que j'ai

below and that the revocation of registration is effective on the date of publication of this notice.”

l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme mentionné ci-dessous et que la révocation de l'enregistrement entrera en vigueur à la date de publication du présent avis. »

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
857047377RR0001	WALK 5-5-55, SCARBOROUGH, ONT.

Tony Manconi
Director General
Charities Directorate

[12-1-o]

Le directeur général
Direction des organismes de bienfaisance
Tony Manconi

[12-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

INQUIRY

Aerospace

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-2016-064) from Leonardo S.p.A. (Leonardo), of Rome, Italy, concerning a procurement (Solicitation No. W847A-150179/A) by the Department of Public Works and Government Services (PWGSC) on behalf of the Department of National Defence. The solicitation is for the provision of fixed-wing search and rescue aircraft. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is hereby given that the Tribunal made a decision on March 15, 2017, to conduct an inquiry into the complaint.

Leonardo alleges that PWGSC incorrectly awarded the contract to a non-compliant bidder.

Further information may be obtained from the Registrar, Canadian International Trade Tribunal Secretariat, 333 Laurier Avenue West, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), 613-990-2439 (fax), citt-tcce@tribunal.gc.ca (email).

Ottawa, March 16, 2017

[12-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

INQUIRY

Miscellaneous goods

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-2016-041) from the Masha Krupp Translation Group Ltd. (MKTG), of

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

ENQUÊTE

Aérospatiale

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier n° PR-2016-064) déposée par Leonardo S.p.A. (Leonardo), de Rome (Italie), concernant un marché (invitation n° W847A-150179/A) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (TPSGC) au nom du ministère de la Défense nationale. L'invitation porte sur l'acquisition d'aéronefs de recherche et de sauvetage à voilure fixe. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné par la présente que le Tribunal a décidé, le 15 mars 2017, d'enquêter sur la plainte.

Leonardo allègue que TPSGC a adjugé à tort le contrat à un soumissionnaire non conforme.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Greffier, Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur, 333, avenue Laurier Ouest, 15^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), 613-990-2439 (télécopieur), tcce-citt@tribunal.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 16 mars 2017

[12-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

ENQUÊTE

Produits divers

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier n° PR-2016-041) déposée par Masha Krupp Translation Group Ltd. (MKTG), of

Ottawa, Ontario, concerning a procurement (Solicitation No. 1000329852) by the Canada Revenue Agency (CRA). The solicitation is for the provision of translation and editing services. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is hereby given that the Tribunal made a decision on November 4, 2016, to conduct an inquiry into the complaint.

MKTG alleges that the evaluators failed to evaluate the bids in accordance with the evaluation criteria set out in the solicitation and that they failed to apply themselves in evaluating the bids. MKTG also alleges that the CRA refused to disclose the consensus evaluation and the individual evaluators' notes.

Further information may be obtained from the Registrar, Canadian International Trade Tribunal Secretariat, 333 Laurier Avenue West, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), 613-990-2439 (fax), citt-tcce@tribunal.gc.ca (email).

Ottawa, November 4, 2016

[12-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The Commission posts on its website the decisions, notices of consultation and regulatory policies that it publishes, as well as information bulletins and orders. On April 1, 2011, the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure* came into force. As indicated in Part 1 of these Rules, some broadcasting applications are posted directly on the Commission's website, www.crtc.gc.ca, under "Part 1 Applications."

To be up to date on all ongoing proceedings, it is important to regularly consult "Today's Releases" on the Commission's website, which includes daily updates to notices of consultation that have been published and ongoing proceedings, as well as a link to Part 1 applications.

The following documents are abridged versions of the Commission's original documents. The original documents contain a more detailed outline of the applications, including the locations and addresses where the complete files for the proceeding may be examined. These documents are posted on the Commission's website and may

d'Ottawa (Ontario), concernant un marché (invitation n° 1000329852) passé par l'Agence du revenu du Canada (ARC). L'invitation porte sur la prestation de services de traduction et d'édition. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné par la présente que le Tribunal a décidé, le 4 novembre 2016, d'enquêter sur la plainte.

MKTG allègue que les évaluateurs n'ont pas évalué les soumissions conformément aux critères d'évaluation énoncés dans l'appel d'offres et qu'ils ne se sont pas appliqués à bien évaluer celles-ci. MKTG allègue également que l'ARC a refusé de divulguer l'évaluation consensuelle ainsi que les notes de chacun des évaluateurs.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Greffier, Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur, 333, avenue Laurier Ouest, 15^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), 613-990-2439 (télécopieur), tcce-citt@tribunal.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 4 novembre 2016

[12-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS AUX INTÉRESSÉS

Le Conseil affiche sur son site Web les décisions, les avis de consultation et les politiques réglementaires qu'il publie ainsi que les bulletins d'information et les ordonnances. Le 1^{er} avril 2011, les *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes* sont entrées en vigueur. Tel qu'il est prévu dans la partie 1 de ces règles, le Conseil affiche directement sur son site Web, www.crtc.gc.ca, certaines demandes de radiodiffusion sous la rubrique « Demandes de la Partie 1 ».

Pour être à jour sur toutes les instances en cours, il est important de consulter régulièrement la rubrique « Nouvelles du jour » du site Web du Conseil, qui comporte une mise à jour quotidienne des avis de consultation publiés et des instances en cours, ainsi qu'un lien aux demandes de la partie 1.

Les documents qui suivent sont des versions abrégées des documents originaux du Conseil. Les documents originaux contiennent une description plus détaillée de chacune des demandes, y compris les lieux et les adresses où l'on peut consulter les dossiers complets de l'instance. Ces documents sont affichés sur le site Web du Conseil et

also be examined at the Commission's offices and public examination rooms. Furthermore, all documents relating to a proceeding, including the notices and applications, are posted on the Commission's website under "Public Proceedings."

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PART 1 APPLICATIONS

The following applications for renewal or amendment, or complaints were posted on the Commission's website between March 10 and March 16, 2017.

peuvent également être consultés aux bureaux et aux salles d'examen public du Conseil. Par ailleurs, tous les documents qui se rapportent à une instance, y compris les avis et les demandes, sont affichés sur le site Web du Conseil sous « Instances publiques ».

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DEMANDES DE LA PARTIE 1

Les demandes de renouvellement ou de modification ou les plaintes suivantes ont été affichées sur le site Web du Conseil entre le 10 mars et le 16 mars 2017.

Application filed by / Demande présentée par	Application number / Numéro de la demande	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Deadline for submission of interventions, comments or replies / Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses
Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada	2017-0190-5	CHAK and / et CBDW	Inuvik and / et Norman Wells	Northwest Territories / Territoires du Nord-Ouest	April 18, 2017 / 18 avril 2017

ADMINISTRATIVE DECISIONS

DÉCISIONS ADMINISTRATIVES

Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Date of decision / Date de la décision
Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada	CBBK-FM	Kingston	Ontario	February 28, 2017 / 28 février 2017

DECISIONS

DÉCISIONS

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province
2017-69	March 10, 2017 / 10 mars 2017	Asian Television Network International Limited	NDTV 24 X 7	Across Canada / L'ensemble du Canada	
2017-70	March 10, 2017 / 10 mars 2017	TekSavvy Solutions Inc.	WJBK-TV	Across Canada / L'ensemble du Canada	
2017-74	March 16, 2017 / 16 mars 2017	Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada	CBQT-FM	Thunder Bay and / et White River	Ontario

[12-1-o]

[12-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission and leave granted (Gill, Meera)

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 114(4) of the said Act, to Meera Gill, Team

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission et congé accordés (Gill, Meera)

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Meera Gill, chef d'équipe (MG-3), Direction générale de la

Leader (MG-3), Legislative Policy and Regulatory Affairs, Vancouver Tax Services Office, Canada Revenue Agency, Vancouver, British Columbia, to allow her to seek nomination as a candidate before and during the election period and to be a candidate before the election period in the provincial election for the electoral district of Surrey-Green Timbers, British Columbia, to be held on May 9, 2017.

The Public Service Commission of Canada, pursuant to subsection 114(5) of the said Act, has also granted a leave of absence without pay during the election period, effective at close of business on the first day the employee is a candidate during the election.

March 15, 2017

Stan Lee
Vice-President
Oversight Branch

[12-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted (Brousseau, Audrey)

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Audrey Brousseau, Labour Relations Advisor (PE-3) and acting Team Leader, Labour Relations (PE-4), Workplace Management Directorate, National Defence, Saint-Gabriel-de-Valcartier, Quebec, to be a candidate, before and during the election period, for the positions of Councillor and Deputy Mayor for the Municipality of Saint-Gabriel-de-Valcartier, Quebec, in a municipal election to be held on November 5, 2017.

March 10, 2017

Natalie Jones
Director General
Political Activities and
Non-Partisanship Directorate

[12-1-o]

politique législative et des affaires réglementaires, Bureau des services fiscaux de Vancouver, Agence du revenu du Canada, Vancouver (Colombie-Britannique), la permission, aux termes du paragraphe 114(4) de ladite loi, de tenter d'être choisie comme candidate avant et pendant la période électorale, et de se porter candidate avant la période électorale, pour la circonscription électorale de Surrey-Green Timbers (Colombie-Britannique), à l'élection provinciale prévue pour le 9 mai 2017.

En vertu du paragraphe 114(5) de ladite loi, la Commission de la fonction publique du Canada lui a aussi accordé, pour la période électorale, un congé sans solde prenant effet à la fermeture des bureaux le premier jour de la période électorale où la fonctionnaire est candidate.

Le 15 mars 2017

Le vice-président
Direction générale de la surveillance
Stan Lee

[12-1-o]

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission accordée (Brousseau, Audrey)

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Audrey Brousseau, conseillère en relations de travail (PE-3) et chef d'équipe en relations de travail par intérim (PE-4), Direction générale de la gestion du milieu de travail, Défense nationale, Saint-Gabriel-de-Valcartier (Québec), la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de se porter candidate, avant et pendant la période électorale, aux postes de conseillère et de mairesse adjointe de la Municipalité de Saint-Gabriel-de-Valcartier (Québec), à l'élection municipale prévue pour le 5 novembre 2017.

Le 10 mars 2017

La directrice générale
Direction des activités politiques
et de l'impartialité politique
Natalie Jones

[12-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted (Hogan, David)

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to David Hogan, Welder (GL-MAN-7), 5 Service Battalion, National Defence, Saint-Gabriel-de-Valcartier, Quebec, to be a candidate, before and during the election period, for the position of Councillor for the Municipality of Saint-Gabriel-de-Valcartier, Quebec, in a municipal election to be held on November 5, 2017.

March 10, 2017

Natalie Jones

Director General
Political Activities and
Non-Partisanship Directorate

[12-1-o]

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission accordée (Hogan, David)

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à David Hogan, soudeur (GL-MAN-7), 5^e bataillon des services, Défense nationale, Saint-Gabriel-de-Valcartier (Québec), la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de se porter candidat, avant et pendant la période électorale, au poste de conseiller de la Municipalité de Saint-Gabriel-de-Valcartier (Québec), à l'élection municipale prévue pour le 5 novembre 2017.

Le 10 mars 2017

La directrice générale

Direction des activités politiques
et de l'impartialité politique

Natalie Jones

[12-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**COAST CAPITAL SAVINGS CREDIT UNION**

LETTERS PATENT OF CONTINUANCE

Notice is hereby given, pursuant to subsection 25(2) of the *Bank Act* (Canada), that Coast Capital Savings Credit Union intends to file with the Superintendent of Financial Institutions, on or after April 18, 2017, an application for the Minister of Finance to issue letters patent continuing Coast Capital Savings Credit Union as a federal credit union to carry on the business of banking in Canada.

The proposed federal credit union will operate under the name of Coast Capital Savings Federal Credit Union in English and Coopérative de crédit fédérale Coast Capital Savings in French. Its head office will be located in Surrey, British Columbia. It will offer a full range of banking services to individuals and businesses.

Any person who objects to the proposed continuance may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before May 15, 2017.

March 25, 2017

Coast Capital Savings Credit Union

Note: The publication of this notice should not be construed as evidence of the issue of letters patent continuing the federal credit union. The granting of letters patent will be dependent upon the normal application review process under the *Bank Act* and the discretion of the Minister of Finance.

[12-4-o]

RYAN PERRY

PLANS DEPOSITED

Ryan Perry hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport under the *Navigation Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under paragraph 5(6)(b) of the said Act, Ryan Perry has deposited with the Minister of Transport and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Prince County, at Summerside, Prince Edward Island, under deposit No. 39718, a description of the site and plans for the off-bottom culture of oysters in Conway Narrows, in front of Lot BOT-6278-L, at Conway Narrows, Prince Edward Island.

AVIS DIVERS**COAST CAPITAL SAVINGS CREDIT UNION**

LETTRES PATENTES DE PROROGATION

Avis est par les présentes donné, aux termes du paragraphe 25(2) de la *Loi sur les banques* (Canada), que la Coast Capital Savings Credit Union entend déposer auprès du surintendant des institutions financières, le 18 avril 2017 ou après cette date, une demande au ministre des Finances de délivrer des lettres patentes prorogeant la Coast Capital Savings Credit Union comme coopérative de crédit fédérale afin d'exercer des activités bancaires au Canada.

La coopérative de crédit fédérale proposée exercera ses activités sous la dénomination de Coopérative de crédit fédérale Coast Capital Savings en français et Coast Capital Savings Federal Credit Union en anglais. Son siège social sera situé à Surrey, en Colombie-Britannique. Elle offrira une gamme complète de services bancaires aux particuliers et aux entreprises.

Toute personne qui s'oppose à la prorogation proposée peut notifier par écrit son opposition au Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 15 mai 2017.

Le 25 mars 2017

Coast Capital Savings Credit Union

Nota : La publication du présent avis ne doit pas être interprétée comme une attestation de la délivrance de lettres patentes visant à proroger la coopérative de crédit fédérale. L'octroi de lettres patentes dépendra du processus habituel d'examen des demandes aux termes de la *Loi sur les banques* et du pouvoir discrétionnaire du ministre des Finances.

[12-4-o]

RYAN PERRY

DÉPÔT DE PLANS

Ryan Perry donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports en vertu de la *Loi sur la protection de la navigation*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Ryan Perry a, en vertu de l'alinéa 5(6)b) de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de Prince, à Summerside (Île-du-Prince-Édouard), sous le numéro de dépôt 39718, une description de l'emplacement et les plans pour la culture d'huîtres en suspension dans le passage Conway, devant le lot BOT-6278-L, à Conway Narrows, à l'Île-du-Prince-Édouard.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Regional Manager, Navigation Protection Program, Transport Canada, 95 Foundry Street, P.O. Box 42, Moncton, New Brunswick E1C 8K6. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of the last notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Prince County, March 16, 2017

Ryan Perry

[12-1-o]

SIRIUS BERMUDA INSURANCE COMPANY LTD.

APPLICATION TO ESTABLISH A CANADIAN BRANCH

Notice is hereby given that Sirius Bermuda Insurance Company Ltd., incorporated under the laws of Bermuda and registered therein, intends to file with the Office of the Superintendent of Financial Institutions, under section 574 of the *Insurance Companies Act*, on or after April 19, 2017, an application for an order approving the insuring in Canada of risks for property and casualty, and other specialty classes (excluding life) limited to the business of reinsurance. The proposed branch will carry on business in Canada under the name Sirius Bermuda Insurance Company Ltd.

The head office of Sirius Bermuda Insurance Company Ltd. is located in Hamilton, Bermuda, and its Canadian chief agency will be located in Toronto, Ontario.

Sirius Bermuda Insurance Company Ltd. is an operating company within Sirius International Insurance Group, Ltd. (Bermuda) whose ultimate corporate parent, China Minsheng Investment Co. Ltd., is based in the People's Republic of China (Shanghai).

March 18, 2017

Sirius Bermuda Insurance Company Ltd.

[11-4-o]

Tout commentaire relatif à l'incidence de cet ouvrage sur la navigation maritime peut être adressé au Gestionnaire régional, Programme de protection de la navigation, Transports Canada, 95, rue Foundry, Case postale 42, Moncton (Nouveau-Brunswick) E1C 8K6. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication du dernier avis seront considérés. Même si tous les commentaires respectant les conditions précitées seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera transmise.

Prince County, le 16 mars 2017

Ryan Perry

[12-1]

SIRIUS BERMUDA INSURANCE COMPANY LTD.

DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT D'UNE SUCCURSALE CANADIENNE

Avis est donné par les présentes que Sirius Bermuda Insurance Company Ltd., une société constituée selon les lois des Bermudes et enregistrée dans ce pays, a l'intention de déposer auprès du surintendant des institutions financières, le 19 avril 2017 ou après cette date, une demande en vertu de l'article 574 de la *Loi sur les sociétés d'assurance* pour un agrément l'autorisant à garantir au Canada des risques relatifs à l'assurance multirisque et d'autres catégories spécialisées (à l'exclusion de l'assurance-vie) limitées à l'activité de la réassurance. La succursale proposée exercera ses activités au Canada sous le nom de Sirius Bermuda Insurance Company Ltd.

Le siège social de Sirius Bermuda Insurance Company Ltd. est situé à Hamilton, aux Bermudes. Son agence principale au Canada sera située à Toronto, en Ontario.

Sirius Bermuda Insurance Company Ltd. est une société exploitante appartenant à Sirius International Insurance Group, Ltd. (Bermudes) dont la compagnie-mère originaire, China Minsheng Investment Co. Ltd., est établie en République populaire de Chine (Shanghai).

Le 18 mars 2017

Sirius Bermuda Insurance Company Ltd.

[11-4-o]

INDEX

COMMISSIONS

Canada Revenue Agency

Income Tax Act	
Revocation of registration of charities	1379

Canadian International Trade Tribunal

Inquiries	
Aerospace	1380
Miscellaneous goods	1380

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

Administrative decisions.....	1382
Decisions	1382
* Notice to interested parties.....	1381
Part 1 applications	1382

Public Service Commission

Public Service Employment Act	
Permission and leave granted (Gill, Meera)...	1382
Permission granted (Brousseau, Audrey)	1383
Permission granted (Hogan, David).....	1384

GOVERNMENT HOUSE

Canadian Heraldic Authority (The) — Approvals and Confirmations.....	1307
Canadian Heraldic Authority (The) — Grants, Registrations and Confirmations.....	1302
Termination of appointment to the Order of Military Merit.....	1307

GOVERNMENT NOTICES

Bank of Canada

Statement	
Statement of financial position as at February 28, 2017	1376

Environment, Dept. of the, and Dept. of Health

Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Publication after screening assessment of two substances — hexanoic acid, 2-ethyl-, calcium salt (calcium 2-ethylhexanoate), CAS RN 136-51-6; and hexanoic acid, 2-ethyl-, 2-ethylhexyl ester (2-ethylhexyl-2-ethylhexanoate), CAS RN 7425-14-1 — specified on the Domestic Substances List (paragraphs 68(b) and (c) or subsection 77(1) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)	1308

GOVERNMENT NOTICES — *Continued*

Health, Dept. of

Hazardous Materials Information Review Act	
Decisions, undertakings and orders on claims for exemption.....	1313
Filing of claims for exemption	1315

Industry, Dept. of

Appointments.....	1317
-------------------	------

Privy Council Office

Appointment opportunities.....	1373
--------------------------------	------

Transport, Dept. of

Aeronautics Act	
Notice of intent to amend the Canadian Aviation Regulations	1318
Canada Marine Act	
Montreal Port Authority — Supplementary letters patent	1365
Canada Shipping Act, 2001	
Eastern Canada Response Corporation Ltd.	1368

MISCELLANEOUS NOTICES

Coast Capital Savings Credit Union	
Letters patent of continuance.....	1385
Perry, Ryan	
Plans deposited	1385
* Sirius Bermuda Insurance Company Ltd.	
Application to establish a Canadian branch.....	1386

PARLIAMENT

House of Commons

* Filing applications for private bills (First Session, Forty-Second Parliament).....	1378
------------------------------------------------------------------------------------------	------

* This notice was previously published.

INDEX

AVIS DIVERS

Coast Capital Savings Credit Union Lettres patentes de prorogation.....	1385
Perry, Ryan Dépôt de plans.....	1385
* Sirius Bermuda Insurance Company Ltd. Demande d'établissement d'une succursale canadienne	1386

AVIS DU GOUVERNEMENT

Banque du Canada

Bilan État de la situation financière au 28 février 2017.....	1377
---------------------------------------------------------------------	------

Conseil privé, Bureau du

Possibilités de nominations	1373
-----------------------------------	------

Environnement, min. de l', et min. de la Santé

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Publication après évaluation préalable de deux substances — le bis(2-éthylhexanoate) de calcium (2-éthylhexanoate de calcium), NE CAS 136-51-6; le 2-éthylhexanoate de 2-éthylhexyle, NE CAS 7425-14-1 — inscrites sur la Liste intérieure [alinéas 68b) et c) ou paragraphe 77(1) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]	1308
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

Industrie, min. de l'

Nominations	1317
-------------------	------

Santé, min. de la

Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses Décisions, engagements et ordres rendus relativement aux demandes de dérogation	1313
Dépôt des demandes de dérogation	1315

Transports, min. des

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée.....	1368
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

AVIS DU GOUVERNEMENT (suite)

Transport, min. des (suite)

Loi maritime du Canada Administration portuaire de Montréal — Lettres patentes supplémentaires.....	1365
Loi sur l'aéronautique Avis d'intention de modifier le Règlement de l'aviation canadien.....	1318

COMMISSIONS

Agence du revenu du Canada

Loi de l'impôt sur le revenu Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance.....	1379
-----------------------------------------------------------------------------------------------------	------

Commission de la fonction publique

Loi sur l'emploi dans la fonction publique Permission accordée (Brousseau, Audrey)....	1383
Permission accordée (Hogan, David)	1384
Permission et congé accordés (Gill, Meera).....	1382

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

* Avis aux intéressés.....	1381
Décisions	1382
Décisions administratives.....	1382
Demandes de la partie 1	1382

Tribunal canadien du commerce extérieur

Enquêtes Aérospatiale.....	1380
Produits divers.....	1380

PARLEMENT

Chambre des communes

* Demandes introductives de projets de loi privés (Première session, quarante-deuxième législature)	1378
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

Autorité héraldique du Canada (L') — Approbations et confirmations.....	1307
Autorité héraldique du Canada (L') — Concessions, enregistrements et confirmations	1302
Révocation d'une nomination à l'Ordre du mérite militaire.....	1307

* Cet avis a déjà été publié.