

Appendix I

11.

**Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations**

February 4, 2015

PART ACTION PROMISED**FILE:**

SOR/2009-280, Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations
(Parts I, II and IV to VII)

ISSUE:**SUMMARY:**

Twenty-eight points were initially raised in connection with SOR/2009-208 in a letter dated January 12, 2011. Amendments have now been promised to resolve points 1, 3, 4, 5, 6, 7, 11, 13, 15, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 27, and 28. In addition, point 2 has been addressed through a correction to an administrative form.

It is suggested that the explanations now provided by the Department of Transport on points 9, 10 (part), 18 and 21 can be taken to be satisfactory.

The Department has indicated that a reply concerning the matter raised in point 26 will be provided in connection with SOR/2009-152, which gave rise to the identical concern.

There would appear to be six points the status of which remains at least in part unsatisfactory.

BACKGROUND:

This instrument is one of 19 files concerning the *Canadian Aviation Regulations*. In total, some 183 points were raised in connection with these instruments. At its meeting of December 5, 2013, the Committee instructed counsel to meet with departmental officials to convey the Committee's dissatisfaction with the delays in providing substantive replies, to facilitate the provision of outstanding replies and to



- 2 -

ascertain the projected timelines for the making of the amendments that had previously been agreed to.

Following that meeting, the Committee accepted the Department's proposal to meet with counsel at regular intervals to provide progress reports and to discuss unresolved issues. To date, four such meetings have been held, followed in each instance by a report back to the Committee.

While this instrument has been a part these discussions, this is the first time the substance of the points raised has been considered by the Committee.

Finally, it is noted that SOR/2009-280 in part replaced Subpart 11 of Part V of the *Canadian Aviation Regulations*. In doing so it resolved five matters raised in connection with SOR/98-526 (before the Committee on May 18, 2000, and November 5, 2009).

ANALYSIS:

8. Sections 521.33(a) and (b)

Under these provisions, an applicant for a type certificate respect of an aeronautical product must:

(a) demonstrate to the Minister that the aeronautical product conforms to the certification basis established by the Minister under section 521.30; and

(b) submit to the Minister a declaration attesting to the demonstration of conformity of the aeronautical product with its certification basis.

If the applicant has already demonstrated to the Minister that the aeronautical product conforms to its certification basis, why must the applicant then attest that this has been done in a declaration submitted to the Minister? Presumably the Minister will already have decided that this is the case.

The Department has explained that the purpose of paragraph 521.33(b) is to require applicants to formally accept responsibility for their design through a formal declaration. The Department, however, seems confused as to just what paragraph 521.33(b) requires. Under that provision, the applicant must declare that the applicant has demonstrated conformity to the Minister, something that will be for the Minister to determine. Presumably what should be required is that the applicant declare that the aeronautical product conforms with its certification basis.

As well, "type certificate" is defined in subsection 101.01(1) of the Regulations as a document issued by the Minister to certify that the type design of an aircraft,



- 3 -

aircraft engine or propeller identified in the document meets the applicable standards for that aeronautical product recorded in the type certificate data sheets. Rather than referring to demonstrating that the “aeronautical product” conforms to the “certification basis”, it was suggested that paragraphs 521.33(a) and (b) should more properly refer to demonstrating that the “type design” conforms to the applicable standards specified in the “type certificate data sheets” in order to reflect the wording of the definition of “type certificate”. The Department has agreed that the current wording is unclear and should be clarified, although no details have been provided as to precisely what amendments are contemplated.

10. Section 521.44(a)

This provision requires the applicant to ensure, before conducting a test, “that the item to be tested conforms to the drawings, specifications and manufacturing processes proposed for the type design of the aeronautical product.”

The Department has explained that the term “item” is an established term in the aviation industry that refers to a part of an aeronautical product.

The question was also raised as to the point in the overall certification process at which the drawings, specifications and manufacturing processes mentioned in paragraph 521.44(a) are submitted to the Minister. It was suggested that if they are provided as part of the type certificate application described in section 521.28, the terminology used in these two provisions should be made consistent.

The Department’s January 9, 2014 reply indicated that the drawings, specifications and manufacturing processes serve to demonstrate that the aeronautical product’s type design conforms to the proposed certification basis, and that the applicant submits them as part of the application for a type certificate, and are used to establish the certification basis. They are provided over a period of time as the certification plan and the proposed certification basis evolve during the application process.

None of this, however, is reflected in Regulations, which merely set out what an application must contain. If additional or revised drawings, specifications and manufacturing processes are required from the applicant after the initial application, this should be indicated in the Regulations.

The Department appears to misunderstand the nature of the concern. In its November 27, 2014 letter, it notes that the definition of “type design” in section 101 of the Regulations provides that the type design includes drawings, specifications, and manufacturing processes, and that as a prerequisite for issuance of a design approval the applicant must demonstrate that the type design conforms to its certification basis. This may be true, but nowhere do the Regulations clearly indicate that an applicant is required to provide drawings, specifications, and manufacturing processes on an



- 4 -

ongoing basis after the initial application. It is this ongoing process that is not reflected in the Regulations.

The Department also appears to have read the last letter from counsel as reflecting a concern that documents other than the type certificate may be enforced. Rather, the reference in that letter to administrative documents was meant simply to indicate that if documents are to be required on an ongoing basis after the initial application, this should be reflected in the Regulations, as opposed to elsewhere, such as in an administrative manual.

12. Paragraph 521.44(e)

This provision requires the applicant for a type certificate in respect of an aeronautical product to provide the Minister with access to the aeronautical product for the purpose of making any inspection, making any engineering assessment, or conducting or witnessing any test under required to verify the applicant's declaration attesting to the demonstration of conformity of the aeronautical product with its certification basis, or to make a determination of the conformity of the aeronautical product with its certification basis.

As noted earlier, a "type certificate", as defined in subsection 101.01(1) of the Regulations, certifies that the type design of an aeronautical product meets the applicable standards set out in the data sheets for that product. The Department has stated that the intent of section 521.44 is to establish that the type design conforms to its certification basis. This is simply not what section 521.44 provides. Paragraph (e) for example, refers not to conformity of the type design but rather to conformity of the product with the certification basis.

As explained by the Department, while design and drawing review and analysis can be done without an actual aeronautical product, at some point a physical test item to test or inspect is necessary. The problem is that while the establishment of the certification basis and the inspections and tests related to it refer to the actual physical aeronautical product, all of this activity takes place as part of the application process for a type certificate, and a type certificate certifies that the that the design of an aeronautical product, not the physical product itself, meets the applicable standards.

The Department sees no need to amend paragraph 521.44(e), but has indicated elsewhere that there may be a need to revisit the definition of "type certificate". It would seem that to the extent that it requires the type certificate to certify that the type design meets the applicable standards recorded in the data sheets, the definition of "type certificate" is incorrect. The type certificate does not certify conformity with the data sheets; rather it certifies the airworthiness of the type design of an aeronautical product.

- 5 -



14. Paragraph 521.57(2)(a)

This provision requires the applicant for a type certificate to demonstrate that the “type design of the aeronautical product conforms to its certification basis”. Again however, a “type certificate”, as defined in the Regulations, certifies that the type design of an aeronautical product meets the applicable standards set out in the data sheets for that product.

The certification basis, established by the Minister under section 521.30 of the Regulations, is established “in respect of an aeronautical product”, not a type design. While the Department describes paragraph 521.57(2)(a) as a requirement to show that that the type design of the aeronautical product meets its certification basis, there is actually no certification basis in respect of a type design as the Regulations are presently formulated.

Once more, this may go to demonstrating the need to at least revise the definition of “type certificate”.

16. Paragraph 521.106(b)

This paragraph represents a manifestation of an issue that the Committee has raised in the past concerning the specifying of standards by the Minister other than by order.

This provision states that, if no standards of airworthiness are specified in Chapter 537 of the *Airworthiness Manual*, the standards of airworthiness are the “minimum performance standards specified by the Minister.” The Department has explained that the intent is to allow the Minister to issue a new design standard where one does not already exist. Once issued, the new standard would be the subject of a notice of proposed amendment to propose its incorporation into Chapter 537 of the *Airworthiness Manual*. The Department also confirms that any applicant can use a standard, “whether incorporated into Chapter 537 of the *Airworthiness Manual* or not”.

Paragraph 4.9(b) of the *Aeronautics Act* authorizes the Governor in Council to make regulations “respecting” the “certification of aeronautical products”. In turn, subsection 4.3(2) of the Act provides that “[t]he Governor in Council may by regulation authorize the Minister to make orders with respect to any matter in respect of which regulations of the Governor in Council under this Part may be made”. This clearly expresses Parliament’s intent that while the Governor in Council may subdelegate his authority to make regulations, this must be done by authorizing the Minister to make orders.

Paragraph 521.106(b) simply permits the Minister to specify a standard of airworthiness. The failure to require that this be done by an order means that the Minister may exercise the power that he has been subdelegated by a means other than that provided by Parliament. On the interpretation of the *Statutory Instruments Act*



taken by the Department of Justice, the reference to the Minister being authorized “to make orders” means that such orders would be regulations for purposes of that Act. Not requiring that the Minister proceed by way of making an order permits the Minister to act on a purely administrative basis. This is contrary to the will of Parliament as expressed in subsection 4.3(2) of the Act.

17. Paragraph 521.107(d)

This provision stipulates that an applicant for a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval in respect of an appliance or a part must “submit to the Minister for approval any manuals, instructions and limitations that are required by the certification basis established in respect of the appliance or part.” It appears that in order to comply with the Regulations, an applicant need only submit these manuals, instructions and limitations to the Minister for approval. The Minister’s refusal to approve these documents would not be a reason to refuse to issue a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval in respect of an appliance or a part.

The Department has acknowledged that nowhere is it explicitly stated that approval of the manuals, instructions and limitations is one of the conditions for issuing a design approval. It seems to be thought sufficient that, in the Department’s words, “the Canadian aeronautical product certification process is an open process that involves the interaction and collaboration of specialized stakeholders and pilots.” It is unclear how this is thought to be relevant.

As for how it is decided whether or not to approve these manuals, instructions and limitations, the Department has stated that the decision is based on the professional judgment of specialized technical staff and pilots. While this explains who examines the documents, it says nothing about the basis on which they are assessed.

Lastly, it was noted that paragraph 521.107(d) requires the applicant to demonstrate that the appliance or part conforms to the certification basis. Since the manuals, instructions and limitations that must be submitted under paragraph 521.107(d) are required by the certification basis, would they not have to be submitted in any event in order to comply with 521.107(d)? In other words, how can it be demonstrated that the appliance or a part conforms to the certification basis without submitting the manuals, instructions and limitations to show that they conform to the certification basis? What purpose then does section 521.107(d) serve?

The Departments replies indicate that it has not grasped this latter point.



TRANSLATION / TRADUCTION

January 12, 2011

Natalie Bossé
Director General
Corporate Secretariat
c/o XMSA, 8th Floor
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario K1A 0N5

Dear Ms. Bossé:

Our Ref: SOR/2009-280, Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations
(Parts I, II and IV to VII)

I have examined the above-referenced instrument and note the following:

1. Section 101.01(1), definition of “type certificate”

Paragraph (a) of the definition describes this certificate as a document issued by the Minister to certify that the type design of an aircraft, aircraft engine or propeller identified in the document meets the applicable standards for that aeronautical product recorded in the “type certificate data sheets”. There is no definition of the expression “type certificate data sheets”, and the only information I could find on these data sheets in the *Airworthiness Manual* was a list of technical information “to be submitted with an application, pursuant to paragraph 511.11(1)(e) of the *Airworthiness Manual*,” which corresponds to one of the provisions of a previous section of the Regulations describing the conditions that must be met in order to obtain a type certificate in respect of an aeronautical product. That section was repealed when SOR/2009-280 was adopted, and I wonder what the reference to type certificate data sheets now refers to. Could it refer to the standards for that aeronautical product, which have been recorded in the type certificate data sheets issued for a specific aeronautical product, for example? In other words, changing the wording of the French to read “*fiches de données du certificat de type*” in the French version, rather than “*fiches de données de certificat de type*” would make it clear that reference is being made to a defined, specific certificate. This is what I concluded after reading section 521.158(1). I note that the English definition of “type certificate” reads, “the applicable standards for that aeronautical product recorded in the certificate data sheets.”

2. Section 521.28(a)

Under this provision, an applicant for a type certificate in respect of an aeronautical product must submit to the Minister an application containing the information specified on the *Type Certificate Application* form published by the Minister.

- 2 -



The information accompanying this form on the departmental Internet site is out of date. This information states that, before submitting an application for the issue of a type certificate for a foreign aeronautical product, applicants “are urged to take note of the provisions contained in the *Canadian Aviation Regulations*, Part V, Subpart 11, *Airworthiness Manual* Chapter 511, particularly sub-Chapter C and *Airworthiness Manual Advisory* 511/2.” Obviously, Subpart 11 of the Regulations was repealed by SOR/2009-280 and replaced with Subpart 21 of Part V. Can you confirm this information and that, if need be, the form will be updated to reflect changes to the Regulations?

3. Sections 521.28(d)(i) and (ii)

Under section 521.28(c), an applicant for a type certificate in respect of an aeronautical product must submit to the Minister a proposed certification basis. Pursuant to section 521.28(d), the applicant must also submit a certification plan that identifies, among other things,

(i) the means to be used to demonstrate that the aeronautical product conforms to the applicable certification basis,

(ii) the documentation that demonstrates the conformity of the aeronautical product with the applicable certification basis[.]

Since the applicant must submit a proposed certification basis and the Minister, pursuant to section 521.30(1), “establish [...] a certification basis”, how can the applicant comply with these requirements before the Minister has established the certification basis?

This question also arises with regard to sections 521.103(d)(i) and (ii), and 521.155(d)(i) and (ii).

4. Sections 521.29(3), 521.104(3) and 521.156(3)

These provisions are similar to one another. I will illustrate my point using section 521.29, which pertains to the effective period of a type certificate application. According to section 521.29(1), this period is either three years or five years, depending on the aeronautical product. Under section 521.29(2)(b) an applicant for a type certificate may apply to have the effective period of the original application extended. If the extension is granted, section 521.29(3) states that the standards of airworthiness applicable to the aeronautical product are those in force “on the date that precedes, by one of the periods referred to [in subsection 521.29(1)], the date of the issuance of the type certificate.” In my opinion, sections 521.29(3), 521.104(3) and 521.156(3) should be clarified.



5. Section 521.30(1)

This provision states that “[t]he Minister shall establish, in respect of an aeronautical product, a certification basis” consisting of elements listed in the provision, including applicable standards of airworthiness and applicable aircraft emissions standards. When the Minister establishes a certification basis of this kind, is it general or particular in its application? By particular in its application I mean a basis that the Minister would establish solely with respect to a type certificate application submitted to the Minister by an applicant pursuant to section 521.28.

Section 521.30(1) is included in the matters regarding which the Governor in Council may make regulations under paragraph 4.9(b) of the *Aeronautics Act*, pursuant to which Parliament authorizes the Governor in Council to make regulations respecting the “certification of aeronautical products”, among other things. If, subject to your response to the question in the previous paragraph, the certification basis established by the Minister is general in application, this would constitute a subdelegation of regulatory authority by the Governor in Council and would therefore be subject to section 4.3(2) of the Act, which states that “[t]he Governor in Council may by regulation authorize the Minister to make orders with respect to any matter in respect of which regulations of the Governor in Council under this Part may be made” (my emphasis). This provision clearly expresses Parliament’s intent: the Governor in Council may subdelegate his authority to make regulations, but only by authorizing the Minister to make orders. Failure to specify that a certification basis is established by an order, means that the Minister may exercise the power to make regulations as subdelegated to the Minister by a means other than that provided by Parliament. As a result, based on the Department of Justice interpretation of the *Statutory Instruments Act*, this instrument, that is the certification basis, is not subject to the Act, contrary to the intent expressed by Parliament in section 4.3(2) of the *Aeronautics Act*.

The correspondence on the need to respect section 4.3(2) of the *Aeronautics Act* dates back to the Committee’s examination of SOR/82-725 and continued with its examination of SOR/98-526. If the certification basis is of general application, section 521.30(1) is merely the latest manifestation of the subject of this correspondence.

Let us now assume that the certification basis established by the Minister is of particular application, in the sense that each basis is established solely with respect to a type certificate application submitted to the Minister by an applicant pursuant to section 521.28. This being the case, how can applicants know whether they are complying with the eligibility requirements stated in section 521.26 until the Minister has established the basis? Until a basis has been established, how can applicants be sure they “have, or have access to, the technical capability to conduct the design analyses and tests required to demonstrate the conformity of the aeronautical product with its certification basis”? The same is true of the requirements to satisfy when submitting a type certificate application to the Minister. Section 521.28(d)(ii), for example, stipulates that applicants must submit to the Minister “a certification plan that identifies [...]the documentation that demonstrates the conformity of the aeronautical product with the applicable certification basis.” It would appear that this is not possible without an established



certification basis. If the certification basis is of particular application, another question arises with regard to section 521.30(e). Pursuant to section 521.30(e), the certification basis established by the Minister may consist, among other things, of “any exemptions.” What exemptions could the applicant be entitled to?

6. Section 521.31(1)

I suggest that the words “including the aircraft categories set out in subsection 521.27(1),” be moved immediately after the words “For the issuance of a type certificate in respect of an aeronautical product.”

7. Section 521.31(2), French version

This provision contains the title of Chapter 551 of the *Airworthiness Manual* twice. One occurrence is italicized, the other is not. Please confirm that the necessary correction will be made.

8. Sections 521.33(a) and (b)

Under this provision, an applicant for a type certificate in respect of an aeronautical product must:

(a) demonstrate to the Minister that the aeronautical product conforms to the certification basis established by the Minister under section 521.30;

(b) submit to the Minister a declaration attesting to the demonstration of conformity of the aeronautical product with its certification basis[.]

Given that the expression “type certificate” is defined in section 101.01(1) of the Regulations as “a document [...] issued by the Minister to certify that the type design of an aircraft, aircraft engine or propeller identified in the document meets the applicable standards for that aeronautical product recorded in the type certificate data sheets,” why do sections 521.33(a) and (b) require the applicant to demonstrate that the “aeronautical product” conforms to the “certification basis” and to submit a declaration attesting to the demonstration of conformity of the “aeronautical product” with its “certification basis”? Why not require the applicant to demonstrate that the definition of the type of aeronautical product complies with the standards applicable to that aeronautical product, as specified in the type certificate data sheets and to submit the corresponding declaration?

One might also wonder what the purpose the requirement set out in section 521.33(b) is. If, as stipulated in section 521.33(a), the applicant demonstrates to the Minister that the aeronautical product conforms to the certification basis, why also require the applicant to submit a declaration attesting to the demonstration of conformity of the aeronautical product with its certification basis?



Lastly, I note that section 521.57(1) states that the Minister shall issue a type certificate in respect of an aeronautical product if, among other things, the applicant submits the declaration required under paragraph 521.33(*b*), but says nothing about the requirement set out in section 521.33(*a*). It would appear that, if the applicant fails to demonstrate to the Minister that the aeronautical product conforms to the certification basis but submits a declaration attesting to the demonstration of conformity of the aeronautical product with its certification basis, the applicant will be issued a type certificate. In those circumstances, what would be the consequence of failing to comply with section 521.33(*a*)?

9. Section 521.33(*e*)

This provision stipulates that an applicant for a type certificate in respect of an aeronautical product must “submit to the Minister for approval any manuals, instructions and limitations that are required by the certification basis established in respect of the aeronautical product.” In order to comply with the Regulations, it seems that it is sufficient for an applicant to submit these manuals, instructions and limitations for approval by the Minister. What happens if the Minister refuses to approve them? There is nothing explicitly stated in this regard in the conditions set out in section 521.57 for the Minister to deliver a type certificate requested by the applicant. I also wonder on exactly what basis the Minister decides whether to approve these manuals, instructions and limitations. Lastly, if these manuals, instructions and limitations are required by the certification basis, does it not follow—if the applicant demonstrates the conformity of the aeronautical product with the certification basis, as required under section 521.33(*a*)—that these manuals, instructions and limitations comply with the basis? If so, what exactly is the purpose of section 521.33(*e*)?

10. Section 521.44(*a*)

This provision requires the applicant to ensure, before conducting a test, “that the item to be tested conforms to the drawings, specifications and manufacturing processes proposed for the type design of the aeronautical product.” I have two sets of questions regarding this passage. First, does the word “item” refer to an aeronautical product and, if so, why was the expression “aeronautical product” not used? Or, does it refer to a part of an aeronautical product? Second, at what point were drawings, specifications and manufacturing processes submitted and by whom? Is it by the applicant for a type certificate when submitting the description of the aeronautical product to the Minister, as required under section 521.28(*b*)? If so, the wording used in this section differs from the wording used in section 521.44(*a*). Why is it different? Another possibility could be that these drawings, specification and manufacturing processes are part of the certification basis. If this is the case, then section 521.44(*a*) should be revised to state this more clearly.

11. Section 521.44(*c*)

Under this provision, an applicant for a type certificate in respect of an aeronautical product must conduct all the inspections, analyses and tests necessary to

- 6 -



demonstrate to the Minister that “the type design of the aeronautical product conforms to its certification basis.” First, given the definition of “type certificate”, why is the applicant not required to demonstrate the conformity of the type design of the aeronautical product with the applicable standards, which are recorded in the type certificate data sheets? Second, section 521.33(*a*) stipulates that an applicant for a type certificate in respect of an aeronautical product must demonstrate the conformity of the aeronautical product with its certification basis, while section 521.44(*c*) stipulates that the applicant must demonstrate that the type design of the aeronautical product conforms to its certification basis. How is this discrepancy between the two requirements justified given that, according to the definition provided in the Regulations, the type certificate attests to the conformity of the type design not the aeronautics product?

12. Section 521.44(*e*)

While section 521.44(*c*) requires the applicant for a type certificate in respect of an aeronautical product to conduct all the inspections, analyses and tests necessary to demonstrate to the Minister that the “type design” of the aeronautical product conforms to its certification basis, section 521.44(*e*) requires the applicant to provide the Minister with access to the aeronautical product for the purpose of making any inspection, making any engineering assessment, or conducting or witnessing any test under paragraph (*c*),

i) required to verify the applicant’s declaration attesting to the demonstration of conformity of the aeronautical product with its certification basis, or

(ii) required to make a determination of the conformity of the aeronautical product with its certification basis. [my emphasis]

Again, why the discrepancy between the requirement that the type design of the aeronautical product conform to its certification basis and the requirement that the aeronautical product conform to its certification basis?

13. Section 521.47(3)(*b*)

According to this provision, in the event of a change to a type design, an applicant for a type certificate in respect of an aircraft is not required to conduct one or more function and reliability test flights to demonstrate to the Minister that the aircraft, its components and its equipment are reliable and function properly “unless otherwise determined by the Minister taking into consideration the certification plan submitted under paragraph 521.28(*d*).” What in the certification plan would cause the Minister to determine that an applicant has or has not conducted one or more function and reliability test flights?



14. Section 521.57(2)(a)

The question mentioned in the first paragraph of point 8 could be raised regarding this provision. Section 521.57 sets out the conditions that must be met by the applicant before the Minister issues a type certificate. Pursuant to section 521.57(2)(a), an applicant for a type certificate in respect of an aeronautical product other than a restricted category aircraft shall demonstrate to the Minister that “the type design of the aeronautical product conforms to its certification basis.” Given that the definition of “type certificate” stipulates that an applicant must certify that the type design “meets the applicable standards for that aeronautical product recorded in the type certificate data sheets,” why make the conformity of a type design in respect of an aeronautical product with “its certification basis” a condition for the issuance of a type certificate?

15. Section 521.105(b)

The certification basis established by the Minister in respect of an appliance or a part consists of the applicable standards of airworthiness and, under section 521.105(b), “any finding of equivalent safety” based on factors or design features that provide for an alternate means of compliance with the standards of airworthiness in force on the date of application for the Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO). The expression “finding of equivalent safety” is not defined in the Regulations. Could it refer to the document mentioned in paragraph (b) of the definition of “type certificate”? If so, could it be clarified? If not, I would appreciate your explaining what this finding is and whom it is made by.

16. Section 521.106(b)

This provision states that, if no standards of airworthiness are specified in Chapter 537 of the *Airworthiness Manual*, the standards of airworthiness are the “minimum performance standards specified by the Minister.” These are general standards and the comment made in point 5 regarding section 4.3(2) of the *Aeronautics Act* apply here also.

17. Section 521.107(d)

This provision stipulates that an applicant for a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval in respect of an appliance or a part must “submit to the Minister for approval any manuals, instructions and limitations that are required by the certification basis established in respect of the appliance or part.” It appears that, to comply with the Regulations, an applicant need only submit these manuals, instructions and limitations to the Minister for approval. Consequently, if an applicant submits these manuals, instructions and limitations to the Minister, it would appear that the applicant is complying with section 521.107(d) as required under section 521.109(a). The Minister’s decision not to approve these documents would not be a reason to refuse to issue a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval in respect of an appliance or a part. Was this the desired effect? I would also like to know on what basis,



exactly, the Minister decides whether or not to approve these manuals, instructions and limitations.

Lastly, if these manuals, instructions and limitations are required by the certification basis, does it not follow - if an applicant has demonstrated, as required under section 521.107(a), that the appliance or a part conforms to the certification basis - that the manuals, instructions and limitations conform to the certification basis? If so, what purpose does section 521.107(d) serve?

18. Sections 521.110(1)(b) and 521.154

The same question applies to both of these provisions, but I will ask it using section 521.110(1)(b) as the example. According to this provision, the holder of a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval in respect of an appliance or a part who proposes to make a change to the appliance or part must establish procedures to ensure that the changed appliance or part continues to conform to its certification basis and make the change “after the Minister accepts” these procedures. Can you confirm that the only criterion the Minister considers when accepting procedures is that they guarantee that the changed appliance or part continues to conform to its certification basis and that, if it this criterion is met, the Minister will accept these procedures?

19. The subtitle preceding section 521.154 appears to be incomplete. It reads “Change Other than a Change the Type Design”, however, section 521.152(2) stipulates that in any case other than those mentioned in section 521.152(1), no person shall undertake a change to the type design of an aeronautical product “except in accordance with section 521.154.” Contrary to what is indicated in the subtitle, the latter provision seems to apply to certain changes to the type design.

20. Section 521.158(1)

If I go by section 521.33(a), for example, it would be appropriate to specify that an applicant for the approval of a change to the type design of an aeronautical product must demonstrate “to the Minister” that the product meets the standards of airworthiness recorded in the type certificate data sheets and in force on the date of the application for the change.

In addition, given that the definition of “type certificate” states that the said certificate certifies that the “type design” of an aircraft, aircraft engine or propeller identified in the document meets the applicable standards for that aeronautical product recorded in the type certificate data sheets, why should an applicant for the approval of a change to the type design of an aeronautical product be required to demonstrate that the “product” meets the standards of airworthiness recorded in the type certificate data sheets? In my opinion, the applicant should be required to demonstrate that the type design meets the applicable standards.



- 9 -

21. Sections 521.157, 521.204, 521.254 and 521.304

The comment in point 5 regarding section 521.30(1) also applies with regard to the nature of the “certification basis” in these four provisions.

22. Sections 521.158(2), (5) and (6), French version

In my opinion, the French version of these provisions should read “consignées dans les fiches du données du certificat de type” [my emphasis], as is the case for sections 521.158(1) and (3). Note that the English version of all these provisions reads “the certification basis [...] recorded in the type certification data sheets.”

23. Section 521.160(2)(b), French version

The word “que” must be added at the start of this provision to make it grammatically correct.

24. Section 521.203 French versio

In the phrase “lui présente une demande au ministre”, either the word “lui” or the words “le ministre” need to be deleted.

25. Section 521.355(2)(b), French version

The French version of this provision reads as follows:

(2) Sous réserve de l'article 521.356, lorsque le ministre conclut qu'une mesure corrective est nécessaire pour corriger la lacune, le titulaire du document d'approbation de la conception à l'égard du produit aéronautique doit :

b) apporter toute mesure corrective que le ministre conclut qu'elle est nécessaire pour corriger la lacune.

Would it be possible to replace the words “apporter toute mesure corrective que le ministre conclut qu'elle est nécessaire pour corriger la lacune” with “apporter toute mesure corrective selon le ministre pour corriger la lacune”, or words to that effect?

26. Section 521.357(1)(a)(ii) and (iii)

In these provisions, the expression “dénomination sociale” in the French is rendered as “legal name” in the English. The expression “legal name” usually refers to the name of an individual. The French and English versions seem to diverge in this regard. In fact, it seems that Parliament itself does not use the expression “legal name” in this context in federal legislation. For example, in the *Canadian Business Corporations*



- 10 -

Act, the expression “dénomination social” is rendered as “corporate name” in English. Why is the expression “legal name” used in the *Canadian Aviation Regulations*?

27. Section 521.357(1)(a)(v) and 521.365(d)

My question applies to both of these provisions; I will use section 521.357(1)(v) to set it up. According to this provision, the holder must provide “the records” specified in paragraph 521.365(a).” The only record mentioned in paragraph 521.365(a) is the “certification [...] record. Was the plural form used to include documents other than the certification record? If so, could this intention be expressed using a word other than “records”?

28. Section 521.369(6)(a)

Section 521.369(2) stipulates that the holder of the type certificate must develop supplementary integrity instructions in respect of the airplanes and submit them to the Minister for approval in accordance with section 521.369(5). The latter subsection says that “[t]he Minister shall approve the supplemental integrity instructions submitted in respect of an aeroplane if the Minister determines that the instructions provide a level of safety equivalent to that provided by the standards of airworthiness in force at the time the type certificate was issued in respect of the aeroplane.” Section 521.369(6) deals with the type of changes that the holder proposes to make to these instructions and requires that they be submitted to the Minister for approval, but does not specifically state that the Minister will approve them if they “provide a level of safety equivalent to that provided by the standards of airworthiness in force at the time the type certificate was issued in respect of the aeroplane provide a level of safety equivalent to that provided by the standards of airworthiness in force at the time the type certificate was issued in respect of the aeroplane.” In my opinion, this should be the case, and section 521.369(6) should be changed accordingly.

I await your comments.

Yours sincerely,

[signed]
Jacques Rousseau
Counsel

/mh



TRANSLATION/TRADUCTION

January 9, 2014

Jacques Rousseau
Counsel
Standing Joint Committee for the
Scrutiny of Regulations
c/o The Senate
Ottawa, Ontario
K1A 0N4

Dear Mr. Rousseau:

Your File: SOR/2009-280, Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations
(Parts I, II and IV to VII)

Thank you for your letter of January 12, 2011. The Department offers the following responses to the points it raises:

1. Subsection 101.01(1), definition of “type certificate”

The information previously found in paragraph 511.11(1)(e) of Standard 511 is now found in Appendix C of Advisory Circular No. 521-002, which can be viewed at <http://www.tc.gc.ca/eng/civilaviation/opssvs/management-services-reference-centre-ac-500-521-002-1413.htm#appendix-c>.

Regarding the reference to the “type certificate data sheets”, the Department can confirm that it refers to the applicable standards for a specific aeronautical product that are recorded in the type certificate data sheets issued for an aeronautical product. The interpretation problem exists only in the French version, which states “...normes applicables à ce produit aéronautique qui sont consignées dans les fiches de données de certificat de type”. The Department has concluded that the preposition “du” is appropriate and is specific to the French version. As a result, the preposition “de” will be replaced by “du” in all appropriate cases in the French version of the *Canadian Aviation Regulations*.

2. Paragraph 521.28(a)

The updated form, No. 26-0756, is posted on Transport Canada’s website at <http://www.apps.tc.gc.ca/Corp-Serv-Gen/5/forms-formulaires/search/>.

3. and 5. Subparagraphs 521.28(d)(i) and (ii)—521.103(d)(i) and (ii)—
521.155(d)(i) and (ii) and subsection 521.30(1)



The Canadian aeronautical product certification process requires applicants for a type certificate (521.28(*d*)(i) and (ii)), a Canadian Technical Standard Order (CAN-TSO) design approval (521.103(*d*)(i) and (ii)) or an approval of a change to a type design (521.155(*d*)(i) and (ii)) to submit a number of clearly identified documents to support their application. One of the required documents is a certification plan in which the applicant must indicate the means to be used to demonstrate that the aeronautical product conforms to the applicable certification basis and the documentation that demonstrates the conformity of the aeronautical product with the applicable certification basis.

However, the Regulations do not require all the certification plan documents to be complete when the certification application is submitted to the Minister. The transparent nature of the certification process means that applicants and the Minister's representatives understand and accept that the regulatory regime's administrative framework must be flexible enough to accommodate any complications that may arise during the certification process. Accordingly, the regulatory framework provides guideposts (phases) that applicants and the Minister's representatives must respect during the certification process, while allowing for some administrative flexibility in deadlines and in the finalization of the various theoretical and technical phases of the certification process.

It is also current practice in the aviation industry for the applicant for an aeronautical product type certificate to propose a certification basis for that product from the start, at the Minister's request, because the type certification process is intended to be an interactive, evolving, collaborative and transparent administrative process. The various participants in the certification process, including both the applicant and the Minister's representatives, recognize that establishing the certification basis of an aeronautical product requires the cooperation of all parties, as it is in everyone's interest to reach a mutually satisfactory agreement within the three- or five-year time frames (subsection 521.29(1)). The negative financial consequences of delays in the certification process can be in the hundreds of millions of dollars, depending on the product being certified. On the one hand, the regulatory regime provides that the Minister is ultimately responsible for formally establishing the certification basis at the very end of the certification project (subsection 521.30(1)), since, until the process is finalized, only a proposed certification basis exists. Regarding the process of establishing a certification basis, it is important to remember that the Minister applies only existing standards to the certification application submitted to him or her (except in the situation described in paragraph 521.106(*b*)). On the other hand, the applicant is aware of these standards and can therefore propose a certification basis that is appropriate for the product the applicant wishes to develop.

Consequently, the type of documentation the applicant must submit to the Minister to initiate the certification process is well defined according to the particular

- 3 -



requirements of each application, whether it be an application for a type certificate, a CAN-TSO design approval or an approval of a change to a type design.

Illustration—Certification application for the Bombardier CRJ700

As an example, here is how the application for a type certificate for the Bombardier CRJ700 transport category aircraft (paragraph 521.27(1)(e)) would be processed:

The first phase of the certification process consists in ensuring the applicant's eligibility under section 521.26 of the Regulations. The eligibility criterion aims to ensure the applicant for the Bombardier CRJ700 type certificate has, or has access to, the technical capability to conduct the design analyses and tests required to demonstrate the conformity of the aeronautical product with its certification basis (section 521.26).

To administratively begin the certification process for an aeronautical product under section 521.28 of the Regulations, the applicant must submit to the Minister the following documentation:

- a *Type Certificate Application*, by filling out Form No. 26-0756, which is available on Transport Canada's website or by contacting one of the Department's regional offices;
 - a *technical description* of the Bombardier CRJ700 that contains, in addition to its principal design features and its specifications, a three-view drawing, the preliminary data respecting the design and performance, and the proposed operating characteristics and limitations;
 - a **proposed** *certification basis*, and
 - a *certification plan* that identifies the means to be used to demonstrate that the aeronautical product conforms to the applicable certification basis, the documentation that demonstrates the conformity of the aeronautical product with the applicable certification basis, the resources necessary for carrying out the demonstration of conformity and the schedule for carrying out the demonstration of conformity.
- **Effective Period of an Application**
- Subsection 521.29(1) provides that the application is valid for five years from the date of the application unless the applicant demonstrates, *at the*



time of submitting the application, that a longer period is required for the design, development and testing of the product.

- If a type certificate is not issued within the five-year period, the applicant may submit a new application for a type certificate or apply for an extension of the effective period of the original application.
- Subsection 521.29(3) also provides that, if the effective period of an application for a type certificate is extended, the standards of airworthiness applicable to the aeronautical product are those in force on the date that precedes, by one of the periods referred to in subsection 521.29(1), the date of the issuance of the type certificate. In this case, the standards would be those in force five years before the expected date of issuance of the type certificate. This provision requires the Minister to ensure the applicable standards of airworthiness remain up to date.

Once the requirements of the initial phase of the type certificate application have been satisfied, the applicant must now meet the criteria for establishing the certification basis for the Bombardier CRJ700 aircraft. The Regulations assign responsibility for establishing the certification basis to the Minister in subsection 521.30(1). However, as mentioned above, in reality the applicant proposes a certification basis pursuant to paragraph 521.28(*c*), and the Minister establishes the certification basis in the first phase of the certification project.

Under paragraph 521.30(1)(*a*), the certification basis for the Bombardier CRJ700 will consist of a number of components, including the *applicable standards of airworthiness* referred to in section 521.31 that are in force on the date of application for the type certificate, unless the applicant (i) elects to include in the certification basis later amendments to those standards of airworthiness or (ii) is required to comply with later amendments to the standards of airworthiness in accordance with subsection 521.29(3) because of delays that required the extension of the effective period of the application.

A second component of the Bombardier CRJ700's certification basis will be conformity with the applicable aircraft emissions standards (paragraph 521.30(1)(*b*)), including the noise standards specified in Subchapter A of Chapter 516 – *Aircraft Emissions* of the *Airworthiness Manual*. In addition, the Bombardier CRJ700 aircraft's engines will be subject to the smoke and gaseous aircraft emissions standards specified in Subchapter B of Chapter 516 – *Aircraft Emissions* of the *Airworthiness Manual*.

Besides these two standards-related requirements, the certification basis includes *any special condition* (paragraph 521.30(1)(*c*)) that is necessary to ensure that the type design of the Bombardier CRJ700, if it has a novel or unusual design feature,



provides a level of safety equivalent to that provided by the standards of airworthiness in force on the date of application for the type certificate.

After taking into account the applicable airworthiness and emissions standards and any necessary special condition, the Bombardier CRJ700's certification basis must include *any finding of equivalent safety* (paragraph 521.30(1)(d)) based on any factors or design features that provide for an alternate means of compliance with the standards of airworthiness in force on the date of application for the type certificate.

Finally, the Minister will ensure that *any exemption* respecting the Bombardier CRJ700's design (paragraph 521.30(1)(e)) is included in its unique certification basis.

To provide the necessary flexibility in cases where the applicable standards of airworthiness cannot all be applied, the regulatory regime (subsection 521.30(2)) provides that the applicable standards of airworthiness are the portions of the standards of airworthiness referred to in section 521.31 that are in force on the date of the application for the Bombardier CRJ700's type certificate.

In addition, the regulatory regime provides that the applicant may elect to include in the certification basis later amendments to the applicable standards of airworthiness referred to in subsections 521.30(1) to (4), if the applicant complies with any other amendment that is directly related to those standards. Subsections 521.30(3) and (4) do not apply to this example.

- **Standards of Airworthiness**

In our example, the applicant will have to comply with both the standards of airworthiness specified in Chapter 525 of the *Airworthiness Manual* and the specific requirements of the "transport category" (paragraph 521.27(1)(e)) of aircraft to which the Bombardier CRJ700 belongs. The other paragraphs of subsection 521.31(1) do not apply to this example.

- **Conformity with Certification Basis**

Pursuant to paragraph 521.33(a), the Bombardier CRJ700 type certificate applicant must demonstrate to the Minister that the Bombardier CRJ700 conforms to its certification basis in accordance with section 521.30 and submit to the Minister a written declaration to that effect. From an administrative perspective, this declaration is an important milestone in the certification process, as it concludes the first, so-called theoretical, phases. After receiving the declaration, the applicant and the Minister's representatives can move on to the technical validations by beginning the inspections and tests, test flights, and function and reliability test flights of the aeronautical product.

- 6 -

The applicant must also establish the means to demonstrate the Bombardier CRJ700's conformity by recording the engine noise levels in its flight manual or in a supplement to that manual using the *Guidelines for the Administration of Noise Certification Documentation* set out in Attachment G of Annex 16, Volume I to the Convention.

In accordance with paragraph 521.33(e), the applicant must submit to the Minister for approval any manuals, instructions and limitations that are required by the certification basis.

- **Inspections and Tests**

The Bombardier CRJ700 type certificate applicant must conduct all the technical inspections, analyses and tests necessary to demonstrate to the Minister that the type design of the Bombardier CRJ700 conforms to the certification basis first proposed in the certification plan (paragraph 521.44(c)). The applicant must also submit to the Minister for review the data and reports resulting from the inspections, analyses and tests conducted under paragraph (c) (paragraph 521.44(d)) and provide the Minister with access to the aircraft for the purpose of inspecting and assessing technical data, or conducting or witnessing any test, either to verify the applicant's declaration attesting to the demonstration of conformity of the Bombardier CRJ700 with its certification basis or to make a determination of its conformity with its certification basis (paragraph 521.44(e)).

Pursuant to paragraph 521.44(a), the first requirement will be to ensure that the Bombardier CRJ700 to be tested conforms to the drawings, specifications and manufacturing processes proposed for the type design of the aircraft and that the measuring device and test equipment to be used are appropriate and calibrated for the test.

Under paragraph 521.44(b), the Bombardier CRJ700 type certificate applicant must ensure that the equipment and procedures used for conducting a test flight meet the requirements set out in sections 521.45 and 521.46.

- **Test Flights**

The regulatory regime explicitly sets the terms and conditions for test flights (subsection 521.45(1)) and the operational conditions for their safe conduct (section 521.46). In our example, the Bombardier CRJ700 type certificate applicant who conducts a test flight must meet a variety of responsibilities, including making appropriate provisions for emergency situations and providing the emergency equipment required for the safety of the test flight personnel (paragraph 521.45(a)), and conducting inspections, analyses and structural tests, both in wind tunnels and in real-world operations, of the aircraft's critical systems and components—including an evaluation of the effect of their failure—within the experimental operating limitations and restrictions (paragraph 521.45(b)).



The applicant must ensure that the test pilot holds a licence endorsed with the appropriate rating (paragraph 521.45(*d*)) and that the test flight is conducted according to the conditions specified by the Minister in a flight authority issued in respect of that flight (paragraph 521.45(*d*)).

Before test flights begin, two conditions set out in subsection 521.45(2) must be met. The applicant must submit to the Minister both a written airworthiness declaration attesting that the aircraft being used for the test flight satisfies the conditions referred to in paragraph 521.45(1)(*b*) and a written declaration attesting to the condition of the aircraft and its conformity with the configuration specified for the purposes of the test flight, made by a person authorized to do so by the manufacturer of the aircraft.

- **Test Flight Operations**

When the Bombardier CRJ700 type certificate applicant decides to undertake a test flight, having all the necessary resources, personnel and facilities (subsection 521.46(1)), the applicant must meet a number of requirements, including the entry of test flight data in a manual that is appropriate to the size, nature and complexity of the test flights. All the elements to be checked at the various stages in the test flight are set out in paragraphs 521.46(1)(*a*) to (*b*), and this work must be documented in a test flight operations manual. The regulatory regime provides that the Minister is responsible for approving this manual and any amendment to the manual according to a single criterion (subsection 521.46(3)), namely, that the manual and its amendments meet the requirements set out in section 521.46.

- **Function and Reliability Test Flights**

Once the technical inspections, analyses and tests and test flights have been conducted in accordance with sections 521.44, 521.45 and 521.46, the type certificate applicant must conduct one or more function and reliability test flights to demonstrate to the Minister that the aircraft, its components and its equipment are reliable and function properly (subsection 521.47(1)).

Pursuant to subsection 521.47(2), the Bombardier CRJ700 type certificate applicant must conduct function and reliability test flights according to the requirements applicable to that aircraft. In this case, let us assume that the Bombardier CRJ700 is equipped with turbine engines of a type not previously used in an aircraft for which a type certificate has been issued. The applicant must therefore provide for at least 300 hours of operation of the aircraft with a full complement of engines that conform to a type certificate or to an equivalent certificate issued by the airworthiness authority of a foreign state with which Canada has an airworthiness agreement or similar arrangement. Paragraphs 2(*b*) and 3(*a*) do not apply to the Bombardier CRJ700. Under certain circumstances, paragraph 3(*b*) could apply.



- **Issuance of a Type Certificate**

If all the preceding requirements have been met and the provisions of subsection 521.57(1) satisfied, the Minister must issue a type certificate for the Bombardier CRJ700 to the applicant, subject to section 6.71 of the *Aeronautics Act*. There can therefore be no arbitrary decisions, as all the prerequisites for the issuance of the type certificate are clear. Indeed, in processing a type certificate application, the Minister merely validates that the aeronautical product meets the requirements of the regulatory regime. In so doing, the Minister performs his or her due diligence.

As soon as the Minister issues the type certificate, the applicant becomes the type certificate holder. The applicant must submit a signed undertaking to carry out the responsibilities specified in Division VIII of Subpart 521 and meet the requirements set out in subsections 521.57(2) or (3) for the category of the aeronautical product. This means that the type certificate holder must demonstrate to the Minister that the type design of the Bombardier CRJ700 conforms to its certification basis (paragraph 521.57(2)(a)); that no feature or characteristic makes the aircraft unsafe (paragraph 521.57(2)(b)); that, subject to paragraph (d), any test flights required under paragraph 521.44(c) and section 521.47 have been conducted (paragraph 521.57(2)(c)); and that, if the function and reliability test flights required under section 521.47 have not been completed, a program exists to ensure their completion before the later of the delivery of the first aircraft and the issuance of the certificate of airworthiness (paragraph 521.57(2)(d)). Subsection 521.57(3) does not apply to our example.

In response to point 5 and in accordance with subsection 521.30(1), when the Minister establishes a certification basis during the interactive, evolving, collaborative and transparent type certification process, this certification basis is specific in its application. Each aeronautical product is unique. As a result, each application for an aeronautical product type certificate is unique. The complicated and technical nature of each type certificate application requires constant collaboration between the applicant and the Department's specialized staff throughout the certification process. The more complicated and technically advanced the aeronautical product, the more interactions it will require between the parties during a period of varying length (paragraphs 521.29(1)(a) or (b)).

Regarding the question about paragraph 521.30(e), the specific nature of the certification of an aeronautical product sometimes requires an applicant to be exempted from a standard of airworthiness in force at the time of the application. For example, a customer's particular requirements can obligate the applicant to configure the aircraft with seats that face each other (side-facing divans) rather than seats arranged one behind the other, as is standard practice. This seat arrangement violates the standards of airworthiness in force. As a result, the applicant must obtain a

- 9 -



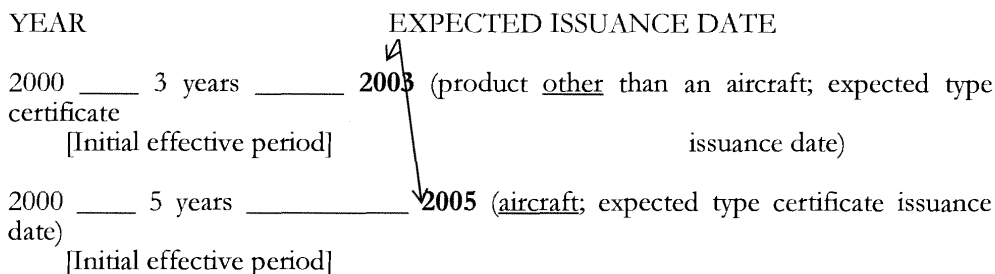
permanent exemption from the Minister under subsection 5.9(2) of the Act, which will become part of the aircraft's certification basis.

4. Subsections 521.29(3), 521.104(3) and 521.156(3)

The Department has duly noted your comment. However, the above provisions must be interpreted as follows. In the case of an extension of the effective period, the reference point for retroactively calculating the new date for the standards of airworthiness in force that will apply to the aeronautical product is the date of issuance of the type certificate. Paragraphs 521.29(1)(a) and (b) refer to two possible effective periods, either three or five years, depending on whether the aeronautical product is an aircraft or not. It is important to note that the standards of airworthiness that apply to the aeronautical product are no longer those in force when the application was submitted—unless, of course, the applicant decides to submit a new application, in which case the clock is reset to zero—but those in force on the date calculated to be either three or five years (the two possible effective periods) from the expected date of issuance of the type certificate. This formulation is well understood and accepted by the aviation industry. This retroactive effect ensures that type certificate applications do not extend over unreasonable lengths of time and that the standards of airworthiness, which typically become stricter over time, are as contemporary to the extension applications as possible.

Illustration: Determination of the standards of airworthiness that apply to an aeronautical product according to the effective period of an application

Scenario A: A type certificate is issued within the applicable effective period (three or five years) in accordance with subsection 521.29(1). In both cases, the applicable standards of airworthiness are those in force when the certification application is submitted, in this case, 2000.



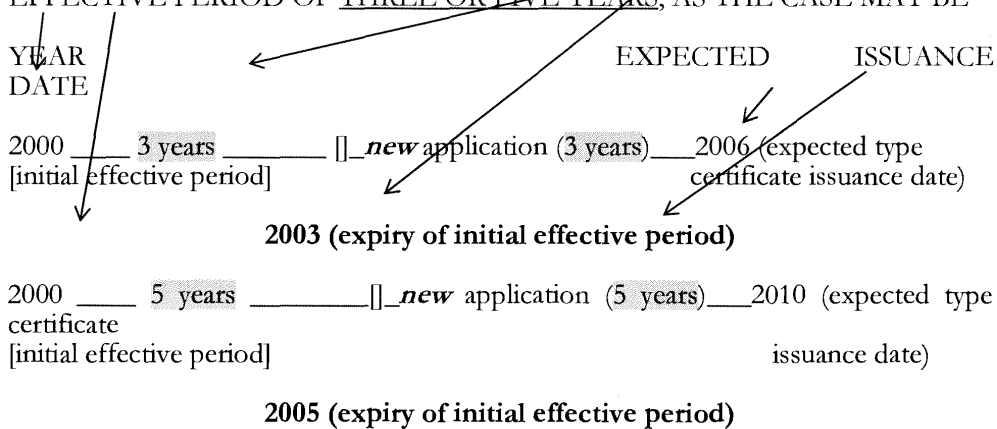
- 10 -



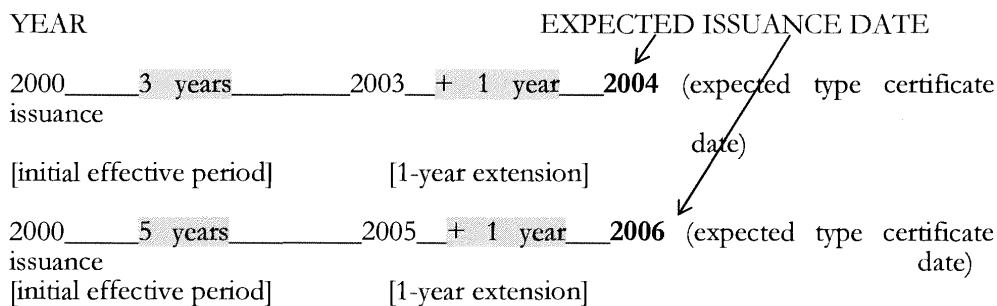
Scenario B: An application for an extension of the effective period was submitted following delays experienced for whatever reason. Typically, the applicant needs one or two more years to complete the certification process for the aeronautical product in question.

OPTION 1

NEW CERTIFICATION APPLICATION AFTER EXPIRY OF THE INITIAL EFFECTIVE PERIOD OF THREE OR FIVE YEARS, AS THE CASE MAY BE



OPTION 2



In Scenario B, the type certificate was not issued within the applicable effective period (three or five years) in accordance with subsection 521.29(1). The applicant has two options: submit a *new* application or apply for an *extension* of the initial effective period. The business consequences of this choice can be very costly for the applicant. If the applicant submits a new application, the new applicable date of the standards of airworthiness is advanced by at least three to five years, becoming the date of the new application. As a result, the applicant could face much stricter applicable standards than those for the initial application. However, if the applicant submits an application



for an extension of the initial effective period for certification, the applicant could be penalized less severely, since subsection 521.29(3) provides that the applicable standards of airworthiness will not be those in force on the date of the initial application but those in force on a date preceding the expected type certificate issuance date, determined by going back a period of three or five years from the expected type certificate issuance date, as the case may be. Typically, the type certificate issuance date is the expiry date of the extension granted.

6. Subsection 521.31(1)

The Department has concluded that the current wording is unclear and will clarify it.

7. Subsection 521.31(2) (French version)

The Department has duly noted your comment and will correct the French version by italicizing the title of Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*.

8. Paragraphs 521.33(a) and (b)

The definition of “type certificate” uses the second expression, namely, “standards ... recorded in the type certificate data sheets”. The “certification basis” is the subject of section 521.30. The Department has concluded that the current wording is unclear and will clarify it.

The purpose of the declaration relates to the applicant’s obligation to be accountable to the Minister and to take on the responsibilities of a type certificate holder. In addition, in the sequence of events in the certification process, the declaration follows the demonstration of conformity and marks the end of the phase of the process in which the applicant must demonstrate the aeronautical product’s conformity with the certification basis. Failure to comply with paragraph 521.33(a) implies that the applicant cannot provide a declaration of conformity under paragraph 521.33(b). The Minister will therefore not issue the type certificate, as the applicant is not in compliance with paragraph 521.57(1)(e). Paragraph 521.33(a) is in reality a prerequisite of paragraph 521.33(b) of the Regulations.

9. Paragraph 521.33(e)

It is important to remember that the type certification process is evolving, collaborative, interactive and transparent. As a result, failure to submit these manuals, instructions and limitations for approval automatically terminates the type certification process. Such an outcome is unlikely, as the applicant has economic interests at stake.

The criteria for approving the manuals, instructions and limitations required by the certification basis are as follows: 1. The manuals must be complete, cover the



important points raised during the certification process and contain the operational limits established during certification. For example, the emergency procedures for various emergencies must be clear, easy for the pilots to carry out and not worsen the situation. 2. The general criteria for the content and form of the manuals is found in aviation industry documents such as the specifications of the Air Transport Association (ATA), which are standards the industry has developed to standardize the type certification process.

10. Paragraph 521.44(a)

The term “item” (“article” in French) is an established term in the aviation industry that refers to a part of an aeronautical product. This commonly used term is industry jargon, and its use presents no problem. Please note that for the purposes of our explanation we will use the same word the Committee used in its question: “part”.

The drawings, specifications and manufacturing processes are essential elements of the tests and analyses that validate the aeronautical product’s design parameters. These documents serve to demonstrate that the aeronautical product’s *type design* conforms to the proposed certification basis. The purpose of this requirement is to ensure the part to be produced conforms to its most recent design parameters. Providing these documents ensures the tests and analyses of the part are conducted safely throughout the certification process.

It is up to the applicant to submit the drawings, specifications and manufacturing processes during the certification process (paragraph 521.28(b)). These documents are not among the specific components of the certification basis; rather, they are tools for establishing the certification basis. Chronologically speaking, they are provided over a varying period of time coinciding with the requirements of paragraph 521.28(d). The drawings, specifications and manufacturing processes are provided in addition to the requirement to establish and provide a certification plan to the Minister. Typically, the certification plan is preliminary when the certification application is submitted. During the certification process, the incomplete or missing components will be added to the file following discussions with the Minister’s representatives. There is no single event here, but rather an activity that extends over a certain period of time.

Paragraph 521.44(a) refers to conformity verification. This is a procedure in which the aircraft (or other aeronautical product) to be tested is assessed to ensure it conforms to its drawings and specifications.

11. Paragraph 521.44(c)

You asked why the applicant is “not required to demonstrate the conformity of the type design of the aeronautical product with the applicable standards, which are recorded in the type certificate data sheets.” The answer is simply that the concept of



- 13 -

“type design” includes more than the applicable standards. The applicable standards of airworthiness are complemented by the applicable exemptions, emissions standards, special conditions and findings of equivalent safety (subsection 521.30). The concept of type design includes all these elements, which are recorded in the type certificate data sheets.

As the Department indicated in point 8, the aeronautical product certification process cannot be limited to demonstrating that the type design (recorded in the data sheets) conforms to its certification basis; it must also include a validation of the physical state of the manufactured aeronautical product relative to its type design by means of inspections, analyses and tests.

12. Paragraph 521.44(e)

This difference is explained by the fact that two completely different essential phases are involved in the aeronautical product certification process. First, the “type design” of the product must conform to its certification basis (subsection 521.57(2)). As mentioned above, the “validation of the type design” is an activity documented and represented by the data sheet of the applicable type certificate. The type design corresponds to the certification basis jointly established by the Minister and the applicant. To establish the certification basis, they need a great deal of technical data, drawings, calculations and other relevant documents. Second, the product’s physical conformity must be established by comparing it with its type design.

13. Paragraph 521.47(3)(b)

Regarding a change to a type design, it is important to note that the demonstration of function and reliability of an aeronautical product will have been carried out at the phase when the type design was initially established. The Minister reserves the right to require a second demonstration of the product’s function and reliability if the change to the type design is substantial (the new design differs significantly from the parameters of the initial type design). The Minister uses the initial certification plan to assess the extent of the requested changes to the type design. Following this analysis, the Minister may require one or more function and reliability test flights. From the start, the analytical process draws on the Changed Product Rule (CPR) pertaining to section 521.158.

14. Paragraph 521.57(2)(a)

The restricted category aircraft you refer to in your comment are aircraft used for agricultural purposes or to fight fires. Besides these two aircraft uses and as indicated in points 8 and 11 above, the Canadian aeronautical product certification process is based on the “mutual” establishment of a certification basis and essentially consists of two distinct phases of validating the product relative to its certification basis. First, there must be a theoretical demonstration (product design data recorded



in the type certificate data sheets) of the type design's conformity with its certification basis. Second, there must be a demonstration of the manufactured physical aeronautical product's conformity with its type design.

15. Paragraph 521.105(b)

You asked whether the term “finding of equivalent safety” in paragraph 521.105(b) refers to the document mentioned in paragraph 101.01(b) of the definition of “type certificate”. The answer is no. Paragraph 101.01(b) concerns the validation of a foreign certification. The definition of “type certificate” in section 101.01 refers to, among other things, a document issued by a *foreign* airworthiness authority having jurisdiction over the type design of an aeronautical product that is equivalent to a document referred to in paragraph (a) and that has been accepted by the Minister for the purpose of issuing a certificate of airworthiness. Instead, what is being referred to here is the option given to those applying for a design approval for an appliance or part to submit to the Minister factors or design features that provide for an alternate means of compliance with the standards of airworthiness in force on the date of the application for a design approval.

16. Paragraph 521.106(b)

In the absence of applicable CAN-TSOs, an applicant for a design approval may submit to the Minister an application to create minimum performance standards. Note that there must be a genuine need in the industry and that the application must be approved by the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC). As an example, Transport Canada is currently taking part in the work of the Canadian General Standards Board (CGSB) on new minimum performance standards for personal flotation devices. This work will take about four to five years and will result in a new CAN-TSO standard. Accordingly, the specification of minimum performance standards by the Minister in paragraph 521.106(b) is always done in the spirit of transparent, collaborative and interactive development of the CAN-TSO standards set out in Chapter 537 – *Appliances and Parts* of the *Airworthiness Manual*.

17. Paragraph 521.107(d)

You first asked whether it is sufficient to require an applicant to submit to the Minister for approval any manuals, instructions and limitations required by the certification basis in order to obtain a CAN-TSO design approval for an appliance or part. The Department acknowledges that the current wording of section 521.105, “Certification Basis”, does not explicitly state that approval of the manuals, instructions and limitations is one of the conditions for issuing a design approval. However, as the Department has already pointed out, the Canadian aeronautical product certification process is an open process that involves the interaction and collaboration of specialized stakeholders and pilots.



Second, you asked whether the Minister would refuse to issue a CAN-TSO design approval for an appliance or part if the Minister decided not to approve these documents (manuals, instructions and limitations). Under the circumstances, it is highly unlikely that the Minister would not approve the documents since that would bring the whole certification process for the project to a halt.

Third, you asked about the legal basis for evaluating and approving these manuals, instructions and limitations. The basis for the approval of the manuals, instructions and limitations required by the certification basis stems from the professional judgment of the specialized technical staff and pilots assigned to the CAN-TSO design approval project.

Finally, you asked whether the approval of these documents required by the certification basis necessarily implies that the appliance or part conforms to that basis. The answer is no, as these technical documents are only one of the four requirements of section 521.107 for establishing the appliance's or part's conformity with the certification basis. These technical documents are part of the design approval process and come into the picture at the phase where the certification plan is required, pursuant to paragraph 521.103(d).

18. Paragraph 521.110(1)(b)

The Department can confirm that the only criterion the Minister uses to accept the procedure is the guarantee that the changed appliance or part continues to conform to its certification basis.

19. Subtitle preceding section 521.154

The Department has duly noted your comment and will amend the heading.

20. Subsection 521.158(1)

The question relates to the difference between "type design" and "product". The Department has concluded that the current wording is unclear and will clarify it.

21. Sections 521.157, 521.204, 521.254 and 521.304

The Department would like to reiterate that the certification basis of each aeronautical product is unique. The Committee is encouraged to refer to point 5 above.



22. Subsections 521.158(2), 521.158(5) and 521.158(6)

The Department has duly noted your comment and will change the preposition preceding “certificat de type” from “de” to “du” in the French version of the Regulations, as agreed to in point 1.

23. Paragraph 521.160(2)(b) (French version)

The Department has duly noted your comment and will make the necessary change.

24. Section 521.203 (French version)

The Department has duly noted your comment and will correct the French version by deleting the word “lui” before the verb “présente”.

25. Paragraph 521.355(2)(b) (French version)

The Department has duly noted your comment. However, it cannot agree to your suggestion, because this wording was chosen to emphasize the fact that the Minister conducts a rigorous and objective analysis based on certain criteria in order to arrive at a decision.

26. Subparagraphs 521.357(1)(a)(ii) and (iii)

The Department has duly noted your comment and will respond in its correspondence on SOR/2009-152.

27. Subparagraph 521.357(1)(a)(v)

The Department has duly noted your comment and can confirm that only one record (“dossier” in French) is being referred to; however, this record consists of several *elements*. From a terminological standpoint, the term “dossier” in French is rendered by “records” in English.

28. Paragraph 521.369(6)(a)

The Department has duly noted your comment. It will amend subsection 521.369(5) to introduce the notion of approval criteria for “changes to supplemental integrity instructions”. Accordingly, changes to supplemental integrity instructions will be approved if the Minister concludes that they provide a level of safety equivalent to that provided by the standards of airworthiness in force at the time the type certificate for the aeroplane was issued.

- 17 -



I trust you will find this response satisfactory.

Yours sincerely,

[sgd for]

Simon Dubé
Acting Director General
Corporate Secretariat



TRANSLATION/TRADUCTION

June 2, 2014

Simon Dubé
Acting Director General
Corporate Secretariat
c/o XMSA, Eighth Floor
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Dear Mr. Dubé:

Our File: SOR/2009-280, Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations
(Parts I, II and IV to VII)

Thank you for your letter of January 9, 2014, and the meeting of April 2, 2014, regarding this file. Before providing your response to the Joint Committee, I would be grateful if you could send me the Department's comments on the following points.

1. Subsection 101.01(1), definition of "type certificate"

In your letter of January 9, 2014, you committed to making a grammatical correction to the French version of this definition. However, I note that the definition of "type certificate" refers to the concept of "data sheets", which is neither defined nor specified anywhere else in the Regulations. The Regulations would be clearer if the term "data sheets" were defined.

3. Sections 521.28(d)(i) and (ii), 521.103(d)(i) and (ii), and 521.155(d)(i) and (ii)

The wording of the section in question is as follows:

521.28 An applicant for a type certificate in respect of an aeronautical product shall submit to the Minister

[...]

(c) a proposed certification basis; and

(d) a certification plan that identifies

(i) the means to be used to demonstrate that the aeronautical product conforms to the applicable certification basis,

(ii) the documentation that demonstrates the conformity of the aeronautical product with the applicable certification basis[.]

- 2 -



This provision states that, when an applicant submits a type certificate application, the applicant must, pursuant to paragraph (c), propose a certification basis that will be used to assess the aeronautical product. This is a proposal since, under section 521.30, it is up to the Minister to establish the appropriate certification basis. Yet, if it is the case that the applicant proposes and the Minister subsequently establishes the certification basis, the applicant in all likelihood cannot provide a certification plan that identifies the means to demonstrate that the product conforms to the applicable certification basis since the Minister will only later establish that basis.

Your reply does not seem to take into account the chronological problem in this section, and you made much of the fact that the certification process has to be “interactive, evolving, collaborative and transparent” and that it is in everyone’s interest to arrive at a “mutually satisfactory agreement”. But at the same time you admitted that the Minister is responsible for establishing the certification basis. If that is correct, the certification plan should identify the means and documentation necessary to demonstrate that the product conforms, not to the “applicable” certification basis, but to the “proposed” certification basis.

4. Subsections 521.29(3), 521.104(3) and 521.156(3)

The explanations provided are helpful. The only problem in this case is that, if the standards of airworthiness are linked to the date of issuance of the type certificate, the applicant cannot know before said issuance what standards will apply. If, as your explanations seem to show, the applicable standards of airworthiness are determined by the expected issuance date (i.e., the new end date of the effective period), that is what the provision should state.

5. Subsection 521.30(1)

The initial question was whether the certification basis established by the Minister pursuant to section 521.30 was general or specific in its application. In the first case, it would constitute an impermissible subdelegation of regulatory authority. According to your reply of January 9, the certification basis is specific to each application and therefore the explanations provided could be considered satisfactory on this point.

However, this clarification reveals a chronological problem similar to the one identified in point 3. Section 521.26 provides that an applicant for a type certificate must have access to the technical capability to conduct the tests required to demonstrate the conformity of the aeronautical product with its certification basis. Since the Minister does not establish the certification basis until after the application is submitted, one can wonder how the applicant could satisfy a requirement that has not yet been established. Your reply is silent on this matter. Perhaps a reference to the proposed certification basis under section 521.28 would be desirable.



A final comment is necessary in response to one of the pieces of information you provided. Counsel wanted to know what are the exemptions referred to in paragraph 521.30(1)(e). It appears they are ministerial exemptions provided by subsection 5.9(2) of the *Aeronautics Act* that allow the Minister to exempt any individual aeronautical product or class of aeronautical products from the application “of any regulation, order or security measure made under this Part if the exemption, in the opinion of the Minister or officer, as the case may be, is in the public interest and is not likely to adversely affect aviation safety or security.”

You used the example of an applicant whose specific needs require the seats of an aircraft to be configured in violation of the standards of airworthiness in force. You wrote that “the applicant must obtain a permanent exemption from the Minister under subsection 5.9(2) of the Act, which will become part of the aircraft’s certification basis.” The question that arises is whether, even if there is no risk to aviation safety, it is in the public interest to have an aircraft whose seat configuration deviates from the applicable standards of airworthiness.

8. Paragraphs 521.33(a) and (b)

There seems to be some confusion about the requirements imposed by paragraphs 521.33(a) and (b). Paragraph (a) creates a positive obligation to demonstrate to the Minister the aeronautical product’s conformity. Under the current wording, the obligation is not so much having a conforming product as demonstrating its conformity to the Minister. However, paragraph (b) stipulates that the applicant must submit a declaration attesting that this demonstration to the Minister has indeed been made. You will surely agree that if the requirements of these two paragraphs are cumulative the Minister should not need a declaration that this demonstration was made; the Minister should be able to reach that conclusion alone.

I suspect that, in practice, the main requirement is the declaration described in paragraph (b) and that paragraph (a) is interpreted as a general obligation to conform, contrary to the wording of paragraph (a). Either paragraph (a) is poorly worded or the requirements set out in paragraphs (a) and (b) cannot logically be cumulative.

I would also like to know exactly how you intend to clarify this provision.

Preliminary remarks

My comments in the following points are based on my understanding of the certification process, as it was explained to me during our conference call of April 2, 2014, and on the following premises:



- 4 -

- (1) The type certificate contains the type design, operating limitations, applicable regulations and any other restriction. Data sheets are also included with it.
- (2) The type design includes the drawings, specifications, dimensions, materials and manufacturing processes, airworthiness limitations and any other data allowing for comparison with other products.

To the extent that it requires the type certificate to certify that the type design meets the applicable standards recorded in the data sheets, the definition of “type certificate” is incorrect. The type certificate does not certify conformity with the data sheets, which, incidentally, are established after the type certificate is issued. The type certificate certifies the airworthiness of the type design of an aeronautical product. The logical link set out in the definition is incorrect.

Airworthiness is established through the certification basis (see your comments in the second paragraph of point 10 of your letter of January 9, 2014). That is why the type certification regulations in other jurisdictions, including the European Union and the United States, are limited to defining “type certificate” as including the type design, operating limitations, data sheets, applicable regulations and any other limit deemed necessary; the certification basis is specific in its application. These definitions at least have the benefit of clearly establishing what the type certificate includes.

10. Paragraph 521.44(a)

Here the question was at what point in the process the drawings, specifications and manufacturing processes referred to in this paragraph are proposed. You cite paragraph 521.28(b) as the source of this requirement, but your reply remains vague. If paragraph 521.28(b) requires the applicant to provide these drawings, specifications and manufacturing processes, it should use those terms. Otherwise, the different terminology will be assumed to refer to different things. Moreover, paragraph 521.28(b) makes no mention of manufacturing processes.

11. Paragraph 521.44(c)

The question here goes to the very heart of my preliminary remarks. Given the flawed definition of “type certificate”, paragraph 521.44(c) adds a contradiction.

12. Paragraph 521.44(e)

The initial question was why this paragraph referred to the aeronautical product rather than the type design. You replied that, first, the type design’s conformity with its certification basis must be established, and, second, “the product’s physical conformity must be established by comparing it with its type design.”



There is nothing in Subpart 21 identifying these two phases of the process other than the fact that you sometimes use the term “aeronautical product” instead of “type design”. According to the explanations you gave us, the aeronautical product is compared with its type design, not its certification basis. Once again, if this is the case, this paragraph should read “...attesting to the demonstration of conformity of the aeronautical product with its type design” and “...to make a determination of the conformity of the aeronautical product with its type design.” This comment also applies to section 521.33 and several other sections in Subpart 21.

13. Paragraph 521.47(3)(b)

First, I would like to know whether the procedure set out in Division IV of Subpart 21 is for changes to the type design of an aeronautical product for which a type certificate has already been issued. If so, I have trouble seeing how section 521.158 is of any use in applying paragraph 521.47(3)(b) since this provision is part of Division II, which concerns initial type certificate applications. If the goal is to apply criteria similar to those in section 521.158, they should be clearly set out in paragraph 521.47(3)(b). If section 521.158 is indeed applicable in this case, an internal reference to this provision or, at the very least, to Division IV would make things much clearer.

14. Paragraph 521.57(2)(a)

The comments in point 12 also apply here.

15. Paragraph 521.105(b)

If I understand your explanations correctly, this provision is intended to provide for factors of equivalent safety that replace or compensate for standards of airworthiness that are not met. Again, if I understand correctly, paragraph 521.105(b) does not achieve this objective, no more than paragraph 521.30(1)(d), for that matter. In this case, the problematic wording is “that provide for an alternate means of compliance with the standards of airworthiness in force”. Standards are either complied with or not complied with. Providing an “alternate” means of compliance makes no sense. It would be better to stipulate that any unmet standard of airworthiness be compensated for by factors of equivalent safety.

16. Paragraph 521.106(b)

In reviewing your explanations, I had the following question: is it correct to say that the minimum performance standards specified by the Minister are specific in application until they are integrated into Chapter 537 of the *Airworthiness Manual*?

- 6 -



17. Paragraph 521.107(d)

I will reformulate my question, as your answer seems to indicate that you have misinterpreted it. If one assumes that the manuals, instructions and limitations are part of the certification basis, at the very least implicitly, why is paragraph 521.107(d) necessary, given the content of paragraph (a)?

25. Paragraph 521.355(2)(b), French version

The French version of this provision is as follows:

(2) Sous réserve de l'article 521.356, lorsque le ministre conclut qu'une mesure corrective est nécessaire pour corriger la lacune, le titulaire du document d'approbation de la conception à l'égard du produit aéronautique doit :

[...]

b) apporter toute mesure corrective que le ministre conclut qu'elle est nécessaire pour corriger la lacune. [our emphasis]

The underlined problem is a syntactic one. Nevertheless, you replied that it is wording chosen to emphasize the Minister's rigorous analysis. Clearly, regardless of the rigour of the Minister's decision, it does not justify a grammatically incorrect formulation.

27. Sections 521.357(1)(a)(v) and 521.365(c)

You were asked why these provisions refer to "records" when only a single record—the certification record—is involved, even though subsection 521.357(1) refers to a number of documents. Although the Department confirmed that only one record is involved, it is not clear from your letter whether you plan to make an amendment.

I look forward to your comments.

Yours sincerely,

[sgd]

Évelyne Borkowski-Parent
Counsel

/mh



TRANSLATION/TRADUCTION

July 16, 2014

Simon Dubé
Acting Director General
Corporate Secretariat
c/o XMSA, Eighth Floor
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Dear Mr. Dubé:

Our File: SOR/2009-280, Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations
(Parts I, II and IV to VII)

I am writing in regard to our meeting of July 7, 2014, with the following
Transport Canada officials:

Aaron McCrorie, Director, Standards Branch, Civil Aviation
Marie-Anne Dromaguet, Chief, Regulatory Affairs, Civil Aviation
Blake Cheney, Chief, Aircraft Certification Standards, Civil Aviation
Allan Lyon, Senior Program Manager, Civil Aviation
Jennifer Lavoie, Program Manager, Civil Aviation

In light of the explanations provided at this meeting, it was agreed that counsel
would re-examine points 10, 13 and 27 in order to clarify our letter of June 2, 2014.

10. Paragraph 521.44(a)

You were originally asked at what point the drawings, specifications and
manufacturing processes mentioned in paragraph 521.44(a) are submitted to the
Minister. If they are provided as part of the type certificate application described in
section 521.28, the terminology is different and should be made consistent. While
your reply of January 9 responds to this question in the affirmative, it appears, based
on the explanations you gave us at our meeting, that the drawings, specifications and
manufacturing processes are provided at a later stage, after the initial certificate
application.

The problem with paragraph 521.44(a) is therefore of another kind entirely.
Although drawings, specifications and manufacturing processes are required from the
applicant after the initial application, this requirement is not mentioned anywhere in

- 2 -



Subpart 21. If it is true that the application of a regulation can be supplemented using an administrative document, it is equally true that this administrative document does not constitute a statutory instrument and has no force of law. To the extent that the applicant is required to do certain things, these requirements must originate in the Regulations, at the very least in basic form.

13. Paragraph 521.47(3)(b)

Section 521.47 concerns the requirement to conduct function and reliability test flights. Subsection 521.47(3) lists the cases where these flights are not required. While paragraph 521.47(3)(a) sets out the specific types of aircraft that do not require test flights, paragraph 521.47(3)(b) exempts a change to a type design from the requirement to conduct test flights, unless otherwise determined by the Minister. The question was what criteria would guide the Minister in making this decision. According to your reply of January 9, 2014, the Minister can require additional test flights only if the change to the type design is “substantial (the new design differs significantly from the parameters of the initial type design).” If that is the case, this criterion should be set out in paragraph 521.47(3)(b) since taking into consideration the certification plan is not by itself the critical factor in the Minister’s decision.

This brings me to the second component of my question. Since the situations that fall under paragraph 521.47(3)(b) concern changes to a type design, you were also asked why no reference was made to Division IV of Subpart 21, which specifically covers changes to a type design. According to your explanations, Division IV concerns type designs that have already been approved, while paragraph 521.47(3)(a) concerns changes to type designs that have not yet been approved.

In light of section 521.151, I am not convinced that this distinction holds. Without an indication in section 521.151 that Division IV applies only to type designs that have already been the subject of a design approval document, there is every reason to believe that it applies to all type designs.

In addition, in reading section 521.151, I had questions about the way it was drafted. First, why were paragraphs (a) and (b) deemed necessary, considering that paragraph (a) could probably encompass all the cases referred to in paragraph (b)? Moreover, section 521.151 does not seem to cover all of the cases provided for in Division IV.

Paragraph 521.151(b) concerns applicants for an approval of a change to a type design, which encompasses most of the provisions in Division IV, save section 521.154, for which there is no approval process and therefore no applicant. If section 521.154 does not ultimately provide for an approval process, I have trouble seeing how this provision would fall under paragraph 521.151(a), which concerns “the approval of a change to the type design of an aeronautical product”.

- 3 -



In sum, section 521.151 seems to have two shortcomings. First, it does not clearly exclude the cases of changes to a type design covered by Division I, and, second, its scope does not seem to encompass all of the cases mentioned in Division IV. I wonder whether section 521.151 could have been worded as in the following example:

This Division applies in respect of a change to an approved type design of an aeronautical product.

La présente section s'applique à la modification d'une définition de type d'un produit aéronautique approuvée.

27. Sections 521.357(1)(a)(v) and 521.365(c), French version

The question here concerns the difference between the specific meaning of “dossier” in Subpart 21 and the generic meaning of “dossier” in section 521.365. The first specifically refers to the certification record, while the second could be replaced by another generic term equivalent to the English term “records”. The federal regulatory corpus provides a number of such equivalents in French, including “registres” and “documents”. In addition, the answer can perhaps be found in paragraph 521.365(b), which provides that the holder of a design approval document must make available to the Minister “tout renseignement consigné en application de l'alinéa a)” [our emphasis]. If “renseignement” accurately describes the information collected in paragraph (a), this term could be used in all cases. Consequently, “renseignements” could replace “dossiers” in subparagraph 521.357(1)(a)(v), the heading preceding section 521.365, and paragraph 521.365(c) in order to prevent confusion. For consistency's sake, the same change should be made to the English version by replacing “records” with “information”, in keeping with paragraph 521.365(b).

I hope these clarifications are helpful.

Yours sincerely,

[sgd]

Évelyne Borkowski-Parent
Counsel

/mh



Transport Transports
Canada Canada



Place de Ville, Tower C - Place de Ville, tour C
Ottawa, ON K1A 0N5 - Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Your file Votre référence

Our file Notre référence

AUG 04 2014

Mr. Peter Bernhardt
General Counsel
Standing Joint Committee
for the Scrutiny of Regulations
c/o the Senate
Ottawa, ON K1A 0A4

RECEIVED/REÇU

AUG 8 2014

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Dear Mr. Bernhardt:

Your files:

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (CARs)

- SOR/2002-352 (Parts I, VI and VIII) – Point 1
- SOR/2005-173 (Parts I, IV, V and VII) – Points 4-6, 8, 11 and 12
- SOR/2005-348 (Parts I and V) – Point 2
- SOR/2007-290 (Parts I, III and VIII) – Points 1 – 5 and 7 - 11
- SOR/2009-90 (Parts I, VI and VII) – Points 2, 6 and 10
- SOR/2009-152 (Parts I and VII) – Point 1
- SOR/2009-280 (Parts I, II and IV to VII) – Point 26
- SOR/2011-284 (Parts I and IV) – Point 1
- SOR/2011-285 (Parts I, III and VI) – Point 1

This correspondence is further to our meeting of January 22, 2014, at which time the Transport Canada officials confirmed that they would provide an update for the outstanding points deemed “under review” in the table they provided at that meeting. In keeping with that commitment, the following provides an update for the above-mentioned points:

SOR/2002-352 – Point 1 – paragraph 801.09(3)(b)

As I have received a letter from you dated May 16, 2014 regarding this file specifically, I will be providing a response under separate cover later this summer to address the concerns raised.

.../2

Canada

www.tc.gc.ca

03-0068 (1106-04)

- 2 -



SOR/2005-173 – Points 4, 8 and 12 – Paragraphs 406.19(1)(f); 700.09(1)(g) and 706.03(1)(f) respectively

The certificate holder retains ultimate control over a decision to remove aircraft from service or to keep them in service. It is for this reason that the regulations do not expressly authorize the person responsible for the maintenance control system or the maintenance manager, as the case may be, to remove aircraft that are non-compliant to the regulations or that pose a risk to aviation safety or the safety of the public. The certificate holder relies on the skills and technical expertise of the person responsible for the maintenance control system or the maintenance manager to ground an aircraft when necessary, while ultimately being responsible for this decision.

SOR/2005-173 – Points: 5, 6 and 11- Paragraph 406.19(1)(c) & Subsection 406.19(3), Paragraph 573.03(1)(d) & Subsection 573.03(3) and Paragraph 706.03(1)(c) & Subsection 706.03(3) respectively

The person responsible for maintenance (PRM) must possess knowledge of technical and regulatory aspects of aircraft maintenance and dispatch, in addition to being familiar with the policies and procedures of the company. The minimum required level of knowledge is 70%. This requirement set out in subparagraph 573.03(1)(c)(i) is the attainment expectation for success in Aircraft Maintenance Engineer (AME) regulatory and technical examinations. An elementary knowledge is not sufficient.

The purpose of the qualifying procedure for the PRM of an aircraft maintenance organization (AMO) is to have the person demonstrate a current and contemporary knowledge of the requirements to the same extent expected of an applicant for an AME license.

With regards to the level of knowledge required under paragraph 706.03(1)(c) and subsection 706.03(3), the Department confirms that the minimum required level of knowledge pursuant to these provisions is also 70%. An elementary knowledge is not sufficient.

SOR/2005-348 – Point 2 – Paragraph 561.04(1)(c) and Subsection 561.04(3)

With regards to your question pertaining to the level of knowledge required in the context of paragraph 561.04(1)(c), the Department confirms that the minimum required level of knowledge is 70%. The level of knowledge or experience in this case is addressed in section 561.04 *Management Personnel*, paragraphs (1)(a),(b) and subsection (2), which also sets out the extent of experience required and the level of competence expected from an AME.

.../3

- 3 -



The person conducting the interview acts on behalf of the Minister and as such will notify applicants, based on the results of the interview, whether they meet the minimum required level of knowledge. Successful applicants apprised of deficiencies have the option of rectifying the gaps in their knowledge, but it is not a requirement. Unsuccessful applicants must address the gaps if they wish to be successful.

Based on the analysis of these provisions in French and in English, there are no differences between the terms” « **des** connaissances » (sections 406.19, 573.03 and 706.03) et « **une** connaissance » (section 561.04). Consequently, the Department will proceed with an amendment to the French version only of section 561.04 of the CARs.

SOR/2007-290 – Point 1 – Subsection 107.03(i)

Subsection 107.03(i) of the CARs pertains to sections 302.502, 302.503, 302.504 and 302.505 in addition to section 302.501. Section 107.03 of the CARs introduces general requirements for safety management systems (SMS), while individual subparts, such as Subpart 302, introduce more detailed requirements, specific to the certificate in question.

Although the Department agrees that removing subsection 107.03(i) of the CARs would not change a certificate holder’s obligation to meet SMS requirements contained in Subparts 107 and 302, subsection 107.03(i) serves as the link from the general requirements to the additional requirements that can be found in each specific subpart.

SOR/2007-290 – Point 2 – Paragraph 302.07(1)(g), Subparagraph 302.502(a)(ii), Subsection 302.503(5) and Paragraph 302.504(2)(c)

The Department is in agreement and will proceed to amend these provisions to provide consistency in both languages.

SOR/2007-290 – Point 3 - Subsections 302.501(a) and 805.01(a)

As indicated in point 1, the Department agrees that the absence of subsections 302.501(a) and 805.01(a) from the CARs would not change a certificate holder’s obligation to meet the SMS requirements contained in Subparts 302 and 805; it is intended as a link to the general requirements found in Subpart 107.

SOR/2007-290 – Point 4 – Subparagraphs 302.502(a)(iii) and 805.02(1)(a)(iii)

The Department is in agreement and will proceed to amend these provisions to provide consistency in both languages.

.../4

**SOR/2007-290 – Point 5 – Subparagraphs 302.502(a)(iv) and 805.02(1)(a)(iv)**

With respect to your first comment concerning the beneficiaries of immunity from any disciplinary action, the Department confirms that the beneficiaries are intended to be any person who reports a hazard. The purpose of these provisions is to allow the reporting of a hazard without fear of punishment. However the immunity is not exclusive. It does not include normal disciplinary actions for willful or negligent behavior.

Regarding your second comment, employees of a certificate holder are more likely to report events and cooperate in an investigation when some level of immunity from disciplinary action is offered. When considering the application of a safety reporting policy, the certificate holder must consider whether the event was willful, deliberate or negligent on the part of the individual involved and the attendant circumstances. A non-punitive approach to safety reporting does not preclude the use of a general approach to discipline in cases where an employee is involved in similar recurrent events. In fact, the safety reporting policy should include features to guard against the deliberate abuse of the system, such as using self-disclosure as a means of obtaining indemnity for deliberate violations of both the letter and spirit of the system.

Finally, in response to your third comment, the Department is in agreement and will proceed to amend these provisions to provide consistency in both languages.

SOR/2007-290 – Point 7 – Subsections 302.503(2), (3) and (5), Section 302.504 and Paragraph 302.505(2)(d)

The Department confirms that your understanding is correct with respect to subsections 302.503(2), (5), section 302.504 and paragraph 302.505(2)(d).

This obligation does not apply to an applicant because an audit system cannot be established unless there is an activity to be audited. The establishment of an audit system is not a condition of the issuance of the certificate to a new applicant. However, the applicant shall have a quality assurance program that includes periodic reviews or audits of the activities authorized as stated in subsection 107.03(g).

SOR/2007-290 – Point 8 – Paragraphs 302.503(5)(a) and 805.03(6)(a)

Although the quality assurance independence is standard practice in all industries, the Department recognizes that in some cases, due to the size, nature and complexity of the airport 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. It is the operator's responsibility to demonstrate through the risk analysis referenced in paragraph 302.503(5)(b), that the duties related to the quality assurance program

- 5 -



involving specific tasks or activities among the activities of an airport can be fulfilled by a person who is responsible for carrying out those tasks or activities and that the quality assurance duties fulfilled by this person will not result in an unacceptable risk to aviation safety.

SOR/2007-290 – Point 9 – Paragraphs 302.505(1)(a) and (d), and Paragraphs 805.05(1)(a) and (d)

Subsection 302.504(b) of the CARs requires the certificate holder to appoint a person to manage the SMS and section 302.505 requires this person to establish and maintain the reporting system.

In response to your question pertaining to the time period within which the reporting system must be established, the Department confirms that this system has to be established by the new applicant, prior to the Minister issuing the operating certificate. Section 302.501 requires that the SMS contain the elements described in section 302.502. Also, subsection 302.502(b) specifically requires the inclusion of a reporting system.

As per subsection 302.03(1) the Minister shall issue an airport certificate authorizing the new applicant to operate an aerodrome as an airport if the applicant submits a proposed airport operations manual. The proposed manual submitted pursuant to paragraph 302.02(1)(b) requires approval by the Minister before a certificate is issued to the new applicant and needs to include the elements found in subparagraph 302.08(4)f)(i) with respect to the safety management system required in section 107.02 (i.e. a description of the system's components specified in section 302.502 and a list of the titles, dates and locations of any documents that are not in the airport operations manual and that describe how the operator is meeting its obligations with respect to the safety management system).

SOR/2007-290 – Point 10 – Subsections 302.505(5) and 805.05(5)

A person managing the SMS can assign management functions to others, but the assignment of those functions does not relieve the accountable executive from the responsibilities described in paragraph 106.02(1)(a) of the CARs.

SOR/2007-290 – Point 11 – Paragraph 805.03(3)(d)

The Department is in agreement with your comment and will amend this provision accordingly.

.../6

- 6 -



SOR/2009-90 – Point 2 – Subsection 705.172(1) and Point 10 – Subparagraphs 705.175(a)(i) & (ii)

In order to be certificated, an air operator must have a program in place to manage incidents of interference with a crew member. Measuring the effectiveness of this program can only be completed once the program has been in place for a period of time and a compliance inspection has taken place.

The Department is evolving in the manner in which it approaches its surveillance responsibilities of all enterprises it regulates. Traditional surveillance methods (i.e. audits and inspections) focused solely on determining regulatory compliance using a number of direct inspections of an enterprise's aircraft, personnel, records, products, etc. The Department is moving to a contemporary approach, which includes methodologies such as assessments, program validation inspections (PVI) and process inspections. The contemporary approach allows the Department's surveillance to evolve beyond compliance auditing to include the review of an enterprise's systems to determine if they are effective in achieving compliance both currently and on an on-going basis. This evolution in approach is consistent with the principles of SMS where the enterprise is expected to take an ownership role in proactively managing their safety risks and having the necessary systems in place to ensure they comply with regulatory requirements on an on-going basis. (Surveillance Procedures SI SUR-001, Issue 5, 2013-06-28: http://www.tc.gc.ca/media/documents/ca-opssvs/Surveillance_Procedures.pdf).

Pursuant to Section 5 of the *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, IV and VII)*, SOR/2009-90, air operators had a period of 90 days to comply with subsection 705.172 (1), until June 10, 2009. Effective that date, all air operators referred to in subsection 705.172(1) of the CARs must have developed procedures. The development of procedures and their subsequent incorporation into the company operations manual and the flight attendant manual are an important component of the aviation safety program. These procedures are designed to ensure that staff is well informed with respect to their roles and responsibilities. Also, paragraph 725.172(1)(h) of Standard 725 requires the air operator to identify the ways in which unruly passenger behaviour can constitute interference with a crew member depending on the nature of its operations and the work of its crew. The objective is to ensure, through concrete and realistic examples, a better understanding by staff of the application of the regulation of the air operator's activities.

With respect to point 10 specifically, you had requested a copy of an operations manual and flight attendant manual. The template for an operations manual, structured in accordance with the elements set out in section 723.105 of Standard 723 *Air Taxi – Aeroplanes* can be found at: <http://www.tc.gc.ca/media/documents/ca-standards/cg-vfr-only.pdf>.

.../7

- 7 -



The *Flight Attendant Manual Standard*, enabled by section 705.139 of the *Canadian Aviation Regulations*, is available at:
<http://www.tc.gc.ca/Publications/en/tp12295/pdf/hr/tp12295e.pdf>

SOR/2009-90 - Point 6 – Subsection 705.174(1)

Pursuant to Section 5 of the *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, IV and VII)*, SOR/2009-90, air operators had a period of 90 days to comply with subsection 705.174 (1), until June 10, 2009. Effective that date, all air operators referred to in subsection 705.174(1) of the CARs must have developed procedures. Since June 10, 2009, any new applicant must have developed procedures before an air operator's certificate is granted to them.

Paragraph 725.172(1)(h) of the CARs requires air operators to identify the ways in which unruly passenger behavior can constitute interference with crew members. Whether an air operator decides to incorporate the definition of "interference with a crew member" and the description of the "levels of interference with a crew member" as part of its procedures to meet the requirements of 725.172(1)(h) is at its discretion. The CARs do not stipulate the exact means by which air operators are to comply with each requirement.

SOR/2009-152 – Point 1 – Sections 702.09(i)(i), 703.09(i)(i) and 704.09(i)(i) and SOR/2009-280– Point 26 - Subparagraphs 521.357(1)(a)(ii) and (iii)

The Department is currently conducting further analysis to clarify the intent of these provisions regarding the use of the term "legal name" and anticipate being in a position to provide a response by end of 2014.

SOR/2011-284 – Point 1 – Subpart 408 (enactment of Standard 428) and SOR/2011-285 – Point 1 – Subpart 601 (enactment of Standard 621)

Unlike regulations, while the making and amendment of civil aviation standards is not subject to the legal requirements set out in the *Statutory Instruments Act*, they are subject to the requirements of subsection 103.01(2) of the CARs.

A modification to an existing or the introduction of a new standard is brought to the attention of the interested persons via the *Canadian Aviation Regulations Advisory Council (CARAC)* and the release of a Notice of Proposed amendment (NPA). The final version of the modified or new standard is published and comes into effect no less than 30 days from that publication date, as per subsection 103.01(3) of the CARs. The publication date is represented by the "date amended", not the "date modified". The "date

- 8 -



modified” is a date used by the technical publication team when website page format changes are made and is found on all Government of Canada web pages. Transport Canada respectfully submits and confirms that Standards 428 and 621 were publicly consulted in accordance with the CARAC consultation process and adopted by the Minister in accordance with subsection 103.01(2) of the CARs.

I trust the foregoing is satisfactory. Should further clarification with respect to the updates provided in this letter be required, please do not hesitate to contact my office.

Yours sincerely,

A handwritten signature in cursive script that reads "Simon Dubé".

Simon Dubé
Acting Director General
Corporate Secretariat



TRANSLATION/TRADUCTION

November 27, 2014

Évelyne Borkowski-Parent
Counsel
Standing Joint Committee for the
Scrutiny of Regulations
c/o The Senate
Ottawa, Ontario
K1A 0N4

Dear Ms. Borkowski-Parent:

Your File: SOR/2009-280, Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations
(Parts I, II and IV to VII)

I am writing in reply to your letters of June 2, 2014, and July 16, 2014. In response to your comments, the Department presents its solutions below:

1. Subsection 101.01(1), definition of “type certificate”

The Department agrees that “data sheet” could benefit from a definition. It will investigate the best place for such a definition while examining the definition of “type certificate” in section 101.01, as it attempts to maintain consistency with parallel definitions in section 21.41 of the United States *Code of Federal Regulations* and subsection 21.A.41 of the European Aviation Safety Agency implementing rules (also called *Commission Regulation (EU) No 748/2012*).

3. Subparagraphs 521.28(d)(i) and (ii), 521.103(d)(i) and (ii), and 521.155(d)(i) and (ii)

The Department agrees and will insert the word “proposed” as suggested.

4. Subsections 521.29(3), 521.104(3) and 521.156(3)

The Department agrees with your comment and will look to use language similar to that found in paragraph 21.17(d)(2) of Title 14 of the United States *Code of Federal Regulations*.

5. Subsection 521.30(1)

The Department agrees with your comment and will add the word “proposed”, as mentioned in comment 3.



In response to the question regarding how a determination of “in the public interest” could be made with respect to a non-compliant aircraft configuration, a sample public-interest justification from a recent assessment paper in support of a regulatory exemption was provided to you during our meeting of July 7, 2014. The Department understands that this information, along with the explanations provided at that meeting, was sufficient to answer your question.

8. Paragraphs 521.33(a) and (b)

Regarding the question posed in comment 3, the Department understands that you are asking whether paragraph 521.33(b) may be considered cumulative to paragraph 521.33(a). Paragraph 521.33(b) of the Regulations created the requirement that applicants formally accept responsibility for their design through a formal declaration. This provision was added to the previous requirements in Subpart 511 of the Regulations (now repealed) that required the applicant only to “demonstrate” conformity, which is currently the purpose of paragraph 521.33(a) of the Regulations. The purpose of paragraph 521.33(b) is to emphasize the fact that the applicant is responsible for demonstrating conformity with all requirements, not the Minister. The applicant is responsible for conducting an appropriate review and guaranteeing that all the certification requirements have been met as part of the aeronautical product design approval project.

The purpose of paragraph 521.33(b) of the Regulations is to require that a declaration be made as a prerequisite for issuance of a type certificate pursuant to paragraph 521.57(1)(a). The applicant provides this declaration once the applicant has had the opportunity to demonstrate conformity with all the applicable requirements the Minister included in the certification basis. The declaration attesting to conformity is subject to subsection 7.3(1) of the *Aeronautics Act*, which prohibits knowingly making any false representation for the purpose of obtaining a Canadian aviation document or any privilege accorded thereby. While the Department and the applicant enjoy some flexibility in the method for the ongoing submission of data, the Minister approves the design only after the applicant has demonstrated its conformity. Finally, the Minister approves the design by issuing a certificate and its data sheet.

Regarding the second question posed from your preliminary remarks onward, it would appear that you have misunderstood the chronology of the issuance of the type certificate and its data sheet. The type certificate and the associated data sheet are issued at the same time.

As you noted in your comments, the definition of “type certificate” in section 21.41 of Title 14 of the United States *Code of Federal Regulations* and subsection 21.A.41 of the European Aviation Safety Agency implementing rules includes the type design, operating limitations, etc. As a result, these definitions may have an advantage in terms of identifying specifically what the type certificate includes.



All things considered, the Department may wish to revisit the definition of “type certificate”. Some of the assumptions made during the development of Subpart 521 of the Regulations led to a deviation from these foreign definitions. The Canadian, American and European definitions of “type design” are highly similar and include the design data. Where the foreign definition of “type certificate” includes the “type design” (meaning all the data as well), the type certificate would therefore include all the underlying design data.

Throughout the development of Subpart 521 of the Regulations, the Department attempted to reduce the perceived liability to the Minister by expressly providing applicant and type certificate holder responsibilities in addition to those of the Minister. There was perceived to be a legal risk to the Minister of being the exclusive holder of the design data, a situation that may occur if a holder ever surrendered the type certificate (e.g., under bankruptcy scenarios). At the time of surrender, it may not be possible to ascertain whether the design data are either complete or up to date. Subsequently, a member of the public could ask the Minister to provide access to these data, and potential users may have expectations regarding the data’s integrity. In developing Subpart 521 of the Regulations, the Department’s goal was to separate “type design” from “type certificate” in order to prevent the Minister from becoming the holder of the type design data when a type certificate holder surrenders a type certificate. The assumptions regarding ministerial liability in these scenarios may not in fact change whether or not the Minister holds the data. These issues will be examined in further detail with our legal counsel.

10. Paragraph 521.44(a)

Paragraph 521.44(a) seeks to establish that the item to be tested is sufficiently representative of the proposed type design—provided for type certification—for the results of the test to be considered valid for substantiating the compliance of the eventual type design.

Past experience has shown that in some cases, as the design (type design) evolves (as a result of iterative test failures and redesign), the applicant can no longer identify later in the type certification program at what configuration the test item data was acquired. As a result, it has been found necessary to require the applicant to document (by means of the drawings, specifications and manufacturing processes proposed for the type design) the test item configuration with sufficient rigour to be able to evaluate whether those test results remain valid following later redesigns.

In another scenario, during the design and test phase of type certification, the applicant may request permission to test developmental parts, systems and aircraft assemblies for type certification credit. These developmental items may not, in fact, conform to the proposed type design. However, the developmental items may be sufficiently similar in view of the specific test both for the necessary conformity

- 4 -



considerations and for the test results to be representative of the final production configuration.

Following from your question, the Department understands that you are proposing that the drawings, specification and manufacturing processes, for the item being tested, be required by regulation. The Department believes these are required by regulation already. In that context, section 101.01 provides the definition of “type design”, which includes the drawings, specifications, and manufacturing processes. As a prerequisite for issuance of a design approval (e.g., under section 521.57), the applicant must demonstrate to the Minister that the item’s type design conforms to its certification basis.

Your comment also raises the notion of “administrative documents” and the fact that they may not have force of law. In the context of an applicant for a type certification, the Department would consider that the type certificate (or other design approval document) constitutes the only legal document from which enforcement may ensue. Where the applicant cannot satisfactorily demonstrate that their type design conforms to its certification basis, issuance of the design approval is withheld. Once the design approval is issued, the type design configuration referred to on the type certificate data sheet becomes the only design configuration eligible for a standard certificate of airworthiness under Subpart 507 of the Regulations.

For these reasons, the Department does not believe there is a need to amend paragraph 521.44(a).

11. Paragraph 521.44(c)

Following the response to comment 8, the Department may wish to revisit the definition of “type certificate”.

12. Paragraph 521.44(e)

It appears that you may have an incorrect interpretation of the intent of this requirement.

The intent of section 521.44, “Inspections and Tests”, is to establish that the type design “conforms” to its certification basis. Conformity of the type design (of the aeronautical product) with the certification basis is done through a few primary means: design and drawing review, analysis, testing and inspection. While design and drawing review and analysis can be done without a physical aeronautical product, the latter two means require a physical test item to test or inspect.

In this context, paragraph 521.44(e) is intended to provide the Minister with access to the physical aeronautical product itself (e.g., the aircraft in the proposed production configuration) in order to make any inspection or engineering assessment,



or conduct or witness any test. This paragraph specifically does not intend to mean the “type design”, which may be considered as the “paper airplane” or a series of data and drawings that describe and substantiate compliance with its certification basis.

For example, there are requirements for flight control cable runs to have sufficient clearance from the aircraft’s structure to preclude snagging, binding and chafing. While the design specifications and drawings of an aeronautical product may indicate that sufficient clearance is intended (on paper), given the material properties of cables, such as slack and droop, it is often only possible to confirm the “theory” of the design through examination of the final, built-up physical product.

The Department therefore believes that this paragraph does not need to be amended.

13. Paragraph 521.47(3)(b)

Division IV is intended to cover amendments to a type design after the initial issuance of the type certificate. These amendments to a type design may be done either by the original type certificate holder or by a third party, such as through a supplemental type certificate process (Division V). Unfortunately, the response the Department provided to you in its letter of January 9, 2014, incorrectly asserted that the process of analysis to identify a “substantial” change was contained in section 521.158. In truth, section 521.158 only speaks to changes that are not “substantial”. Section 521.153 provides that applicants for approval of a “substantial” change must apply for a new type certificate under section 521.28 (Division II).

During the drafting of paragraph 521.47(3)(b), the Department chose to allow for the discretion of the Minister to require additional “function and reliability” (F&R) testing for a change to a type design, where that change was found to be “substantial”. However, where a substantial change is made, the applicant is already directed to comply with the Division II requirements by section 521.153.

As a result, the Department will review the requirement in paragraph 521.47(3)(b) with a view to specifying that F&R test flying is not intended for design changes below the level that would require a new type certificate. The Department believes that this would address the points made in the first part of this comment.

Regarding the second part of comment 13, respecting section 521.151, “Application”, and section 521.154, “Change Other Than a Change to the Type Design”, the Department accepts your suggested revised language for section 521.151. Further, it intends to review the language of section 521.154 to the extent necessary to harmonize it with both United States Federal Aviation Administration and European Aviation Safety Agency terminology, which uses the term “minor change” to describe what section 521.154 calls a “change other than a change to the type design”.



14. Paragraph 521.57(2)(a)

The subject of this paragraph is the “type design of the aeronautical product”, which must conform to its certification basis. Therefore, the provision concerns the “type design” rather than the “aeronautical product”, which was the subject of paragraph 521.44(e). Another way of stating this requirement would be to say that the “type design of the aeronautical product” must be shown to meet its certification basis. Consequently, the Department does not believe that a change is required here.

15. Paragraph 521.105(b)

This provision identifies a “finding of equivalent safety” as an element of the certification basis for Technical Standard Orders (TSOs). The wording of paragraph 521.105(b) suggests that the objective of a finding of equivalent safety is to approve an alternate means of compliance with the TSO standard, rather than a deviation from the standard.

Upon review, it was determined that the current language of paragraph 521.105(b) is not consistent with the international practice for TSOs, where a finding of equivalent safety is commonly treated and recorded as a “deviation” in the TSO design approval document. In the United States Federal Aviation Administration and European Aviation Safety Agency TSO certification systems, a deviation from the standard is granted when the civil aviation authorities find that the design features proposed by an applicant offer a level of safety that is equivalent to the level of safety that would have been achieved by meeting the TSO standard.

The Department proposes to revise paragraph 521.105(b) to state that a deviation from a TSO minimum performance standard may be approved when the applicant demonstrates that the proposed design provides a level of safety equivalent to the one that would be achieved by meeting the TSO standard or part of the standard from which a deviation is requested. This proposal will harmonize Subpart 521 of the Regulations with the current version of the provisions of section 21.618 of the United States *Code of Federal Regulations* and subsection 21.A.610 of the European Aviation Safety Agency implementing rules, entitled “Approval for deviation”.

16. Paragraph 521.106(b)

The intent of paragraph 521.106(b) is to allow the Minister to issue a new Canadian TSO (CAN-TSO) design standard where one does not already exist. Once issued, the new CAN-TSO standard would be the subject of a notice of proposed amendment to propose its incorporation into Chapter 537 of the *Airworthiness Manual*.

Any applicant could use a CAN-TSO design standard, whether incorporated into Chapter 537 of the *Airworthiness Manual* or not, to seek a CAN-TSO design approval.

- 7 -



17. Paragraph 521.107(d)

Although the manuals, instructions and limitations may be required by the certification basis, these documents are not part of the physical appliance or part mentioned in paragraph 521.107(a). As a result, paragraphs 521.107(a) and (d) are different, and the Department therefore does not see a need to revise the language.

25. Paragraph 521.355(2)(b), French version

The Department concurs that a grammatical correction is needed, as you have indicated.

27. Subparagraph 521.357(1)(a)(v) and paragraph 521.365(d)

In your most recent letter of July 16, 2014, you suggested replacing the term “dossiers” in the French version with the term “renseignements”. Accordingly, the Department will bring the suggested changes to the attention of translation services staff, who will assist us in making the appropriate revisions.

I hope you find this information satisfactory.

Yours sincerely,

[sgd]

Simon Dubé
Acting Director General
Corporate Secretariat

Annexe I

**TRANSLATION/TRADUCTION****Comité mixte permanent d'examen de la réglementation**

Le 4 février 2015

CORRECTION PARTIELLE PROMISE**DOSSIER :**

DORS/2009-280, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, II et IV à VII)

QUESTION :**RÉSUMÉ :**

Vingt-huit points ont été soulevés à l'origine en lien avec le DORS/2009-208 dans une lettre datée du 12 janvier 2011. Des modifications ont maintenant été promises afin de résoudre les points 1, 3, 4, 5, 6, 7, 11, 13, 15, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 27 et 28. De plus, la question du point 2 a été réglée grâce à la correction d'un formulaire administratif.

Il est suggéré que les explications maintenant fournies par le ministère des Transports relativement aux points 9, 10 (partie), 18 et 21 soient jugées satisfaisantes.

Le Ministère a indiqué qu'une réponse concernant la question soulevée au point 26 sera fournie en lien avec le DORS/2009-152, qui a suscité la même préoccupation.

Il semblerait qu'il reste six points dont l'état demeure au moins en partie insatisfaisant.

CONTEXTE :

Ce document fait partie des 19 dossiers concernant le *Règlement de l'aviation canadien*. En tout, quelque 183 points ont été soulevés en lien avec ces documents. À sa séance du 5 décembre 2013, le Comité a demandé aux conseillers juridiques de rencontrer les représentants du Ministère afin de leur transmettre l'insatisfaction du Comité concernant les retards à fournir des réponses de fond, de faciliter la

- 2 -



transmission de réponses en suspens et d'établir un échéancier concernant la rédaction des modifications convenues précédemment.

À la suite de cette séance, le Comité a accepté la proposition du Ministère de rencontrer les conseillers juridiques à intervalles réguliers afin de leur présenter des rapports d'étape et de discuter des questions non résolues. À ce jour, quatre réunions ont eu lieu, suivies chaque fois d'un rapport au Comité.

Même si ce document fait partie des discussions, c'est la première fois que la substance des points soulevés est examinée par le Comité.

Enfin, on note que le DORS/2009-280 a partiellement remplacé la Sous-partie 11 de la Partie V du *Règlement de l'aviation canadien*, résolvant ainsi cinq points soulevés en lien avec le DORS/98-526 (devant le Comité le 18 mai 2000 et le 5 novembre 2006).

ANALYSE :

8. Paragraphes 521.33a) et b)

Selon ces dispositions, le demandeur d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique doit :

- a) démontrer au ministre que le produit aéronautique est conforme à la base de certification établie par celui-ci en vertu de l'article 521.30;
- b) lui présenter une déclaration attestant la démonstration de conformité du produit aéronautique à sa base de certification.

Si le demandeur a déjà démontré au ministre que le produit aéronautique est conforme à sa base de certification, pourquoi le demandeur doit-il alors attester que cela a été fait dans une déclaration présentée au ministre? On peut supposer que le ministre aura déjà décidé que tel est le cas.

Le Ministère a expliqué que l'alinéa 521.33b) vise à exiger des demandeurs qu'ils acceptent officiellement la responsabilité de leur conception au moyen d'une attestation formelle. Le Ministère semble toutefois incertain de ce que l'alinéa 521.33b) exige au juste. Selon cette disposition, le demandeur doit déclarer qu'il a démontré la conformité au ministre, élément qu'il revient au ministre d'établir. On suppose que ce qu'il faudrait exiger, c'est que le demandeur déclare que le produit aéronautique est conforme à sa base de certification.

De plus, le « certificat de type » est défini, à l'article 101.01(1), comme un document délivré par le ministre attestant que la définition de type d'un aéronef, d'un moteur d'aéronef ou d'une hélice qui y est indiqué est conforme aux normes applicables à ce produit aéronautique qui sont consignées dans les fiches de données

- 3 -

de certificat de type. Plutôt que d'indiquer de démontrer que le « produit aéronautique » est conforme à la « base de certification », il a été suggéré que les alinéas 521.33*a*) et *b*) devraient plutôt indiquer qu'il faut démontrer que la « définition de type » est conforme aux normes applicables spécifiées dans les « fiches de données de certificat de type » afin de refléter le libellé de la définition de « certificat de type ». Le Ministère a convenu que le libellé actuel n'est pas clair et qu'il faudrait le clarifier, quoique aucun détail n'a été fourni quant aux modifications envisagées.

10. Alinéa 521.44*a*)

Selon cette disposition, le demandeur doit, avant de procéder à un essai, « veiller à ce que l'article faisant l'objet de l'essai soit conforme aux plans et spécifications et aux méthodes de construction proposés pour la définition de type du produit aéronautique ».

Le Ministère a expliqué que le mot « article » est un terme établi dans l'industrie de l'aviation et qu'il renvoie à une partie d'un produit aéronautique.

Une question a aussi été soulevée au sujet du moment, dans l'ensemble du processus de certification, où les plans, spécifications et méthodes de construction indiqués à l'alinéa 521.44*a*) sont soumis au ministre. Il a été suggéré que s'ils sont présentés dans le cadre de la demande de certificat type décrite à l'article 521.28, il faudrait uniformiser la terminologie utilisée dans ces deux dispositions.

Selon la réponse du gouvernement datée du 9 janvier 2014, les plans, spécifications et méthodes de construction servent à démontrer que la définition de type du produit aéronautique est conforme à la base de certification proposée, que le demandeur doit les soumettre dans le cadre de sa demande de certificat de type, et qu'ils servent à établir la base de certification. Ils sont fournis sur une certaine période à mesure que le plan de certification et la proposition de base de certification évoluent au fil du processus de demande.

Rien de tout cela, par contre, ne figure dans le Règlement, qui énumère simplement ce qu'une demande doit contenir. Le Règlement devrait indiquer si le demandeur doit fournir des plans, spécifications ou méthodes de construction supplémentaires ou modifiés après la demande initiale.

Le Ministère semble mal comprendre la nature de la préoccupation. Dans sa lettre datée du 27 novembre 2014, il indique que la définition de « définition de type » contenue à la section 101 du Règlement précise que la définition de type comprend les plans, spécifications et méthodes de construction et que, pour obtenir l'approbation de la conception, le demandeur doit démontrer que la définition de type doit être conforme à sa base de certification. C'est peut-être vrai, mais nulle part, dans le Règlement, est-il indiqué clairement qu'un demandeur doit fournir les plans, spécifications et méthodes de construction continuellement après la demande initiale. C'est ce processus continu qui ne figure pas dans le Règlement.



Le Ministère semble aussi avoir compris que la plus récente lettre des conseillers juridiques reflétait une préoccupation concernant l'application de documents autres que le certificat de type. Cette lettre visait plutôt simplement à indiquer que si des documents administratifs doivent être exigés de façon continue après la demande initiale, il faudrait que ce soit indiqué dans le Règlement plutôt qu'ailleurs, dans un manuel administratif par exemple.

12. Paragraphe 521.44e)

Selon cette disposition, le demandeur d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique doit donner au ministre accès au produit aéronautique pour procéder à toute inspection et à toute évaluation technique, ou assister à tout essai, qui sont exigés soit pour vérifier la déclaration qui est présentée par le demandeur et qui atteste la démonstration de conformité du produit aéronautique à sa base de certification, soit pour déterminer la conformité du produit aéronautique à sa base de certification.

Tel qu'il est indiqué précédemment, le « certificat de type » défini à l'article 101.01(1) du Règlement atteste que la définition de type d'un produit aéronautique est conforme aux normes applicables à ce produit aéronautique qui sont consignées dans les fiches de données. Le Ministère a déclaré que l'article 521.44 vise à établir que la définition de type est conforme à sa base de certification. Ce n'est pas du tout ce que prévoit l'article 521.44. Par exemple, à l'alinéa e), il n'est pas question de conformité à la définition de type, mais plutôt à la conformité du produit à sa base de certification.

Selon les explications du Ministère, même s'il est possible de procéder à l'examen et à l'analyse de la définition et des plans sans disposer d'un produit aéronautique physique, il faut à un certain point pouvoir inspecter ou tester un article réel. Le problème, c'est que même si l'établissement de la base de certification et les essais et inspections connexes renvoient au produit aéronautique physique, toutes ces activités ont lieu dans le cadre du processus de demande d'un certificat de type, qui atteste que la définition d'un produit aéronautique, et non le produit physique lui-même, est conforme aux normes applicables.

Le Ministère ne voit pas le besoin de modifier l'alinéa 521.44e), mais il a indiqué ailleurs qu'il pourrait être nécessaire de revoir la définition de « certificat de type ». Il semblerait que, dans la mesure où il exige que le certificat de type atteste du fait que la définition de type est conforme aux normes applicables consignées dans les fiches de données, la définition de « certificat de type » est incorrecte. Le certificat de type n'atteste pas la conformité aux fiches de données; il atteste plutôt la navigabilité de la définition de type d'un produit aéronautique.



14. Paragraphe 521.57(2)a)

Selon cette disposition, le demandeur d'un certificat de type doit démontrer que « la définition de type du produit aéronautique est conforme à sa base de certification ». Ici encore, toutefois, le « certificat de type » défini dans le Règlement atteste que la définition de type d'un produit aéronautique est conforme aux normes applicables à ce produit aéronautique qui sont consignées dans les fiches de données.

La base de certification établie par le ministre en vertu de l'article 521.30 du Règlement est « à l'égard d'un produit aéronautique », et non d'une définition de type. Même si, selon le ministre, l'alinéa 521.57(2)a) est une exigence visant à démontrer que la certification de type d'un produit aéronautique est conforme à sa base de certification, il n'existe en fait aucune base de certification relative à une définition de type selon le libellé actuel du Règlement.

Encore une fois, cela tendrait à démontrer le besoin de revoir à tout le moins la définition de « certificat de type ».

16. Alinéa 521.106b)

Cet alinéa est un exemple de préoccupation déjà soulevée par le Comité concernant le fait que le ministre peut préciser des normes autrement que par arrêté.

Selon cette disposition, si aucune norme de navigabilité n'est précisée au chapitre 537 du *Manuel de navigabilité*, les normes de navigabilité sont « les normes de rendement minimales précisées par le ministre ». Le Ministère a expliqué que le but est de permettre au ministre d'émettre une nouvelle norme de conception là où il n'en existe aucune. Une fois émise, la nouvelle norme ne serait pas assujettie à un avis de proposition de modification visant à proposer son incorporation au chapitre 537 du *Manuel de navigabilité*. Le Ministère confirme également que tout demandeur peut utiliser une norme, « peu importe qu'elles soient incorporées ou non au chapitre 537 du *Manuel de navigabilité* ».

L'alinéa 4.9b) de la *Loi sur l'aéronautique* autorise le gouverneur en conseil à « prendre des règlements sur » [...] « la certification des produits aéronautiques ». En outre, selon l'article 4.3(2) de la Loi, « [l]e ministre peut, lorsque le gouverneur en conseil l'y autorise par règlement, prendre des arrêtés en toute matière que ce dernier peut régir par règlement au titre de la présente partie. » Cela démontre clairement que, selon le Parlement, même si le gouverneur en conseil peut subdéléguer son pouvoir de prendre des règlements, cela doit être fait en autorisant le ministre à prendre des arrêtés.

L'alinéa 521.106b) permet simplement au ministre de préciser une norme de navigabilité. Le fait d'omettre d'exiger que cela soit fait par arrêté signifie que le ministre peut exercer ce pouvoir qui lui a été subdélégué par une voie autre que celle fournie par le Parlement. Quant à l'interprétation que fait le ministère de la Justice de



la *Loi sur les textes réglementaires*, le fait que le ministre soit autorisé à « prendre des arrêtés » signifie que de tels arrêtés constitueraient des règlements aux fins de cette loi. Ne pas exiger que le ministre prenne des arrêtés permet à celui-ci d'agir de façon purement administrative, ce qui est contraire à la volonté du Parlement telle qu'elle est exprimée à l'article 4.3(2) de la Loi.

17. Alinéa 521.107d)

Selon cette disposition, le demandeur d'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) à l'égard d'un appareillage ou d'une pièce doit « soumettre à l'approbation du ministre les manuels, les instructions et les limites qui sont exigés par la base de certification établie à l'égard de l'appareillage ou de la pièce. » Il semble qu'afin de se conformer au Règlement, le demandeur n'a qu'à soumettre ces manuels, instructions et limites au ministre pour approbation. Le refus du ministre d'approuver ces documents ne constituerait pas un motif de refuser d'émettre une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) à l'égard d'un appareillage ou d'une pièce.

Le Ministère a admis qu'il n'est indiqué nulle part de façon explicite que l'approbation des manuels des instructions et des limites est une des conditions à l'émission d'une approbation de la conception. Il semble jugé suffisant que, aux dires du ministre, « le processus canadien de certification d'un produit aéronautique s'inscrit dans une philosophie d'ouverture caractérisée par l'interaction et la collaboration des intervenants spécialisés et des pilotes. » La pertinence de cette affirmation demeure incertaine.

En ce qui concerne la façon d'approuver ou non ces manuels, ces instructions et ces limites, le Ministère a déclaré que la décision est fondée sur le jugement professionnel du personnel spécialisé et des pilotes. Même si cela explique qui examine les documents, il n'est nullement fait état des critères d'évaluation.

Enfin, il a été noté que selon l'alinéa 521.107a), le demandeur doit démontrer que l'appareillage ou la pièce est conforme à la base de certification établie. Comme les manuels, les instructions et les limites devant être soumis aux termes de l'alinéa 521.107d) sont exigés pour la base de certification, ne devraient-ils pas être soumis dans tous les cas afin de se conformer à l'alinéa 521.107a)? Autrement dit, comment peut-on démontrer que l'appareillage ou la pièce est conforme à la base de certification sans soumettre les manuels, les instructions et les limites visant à démontrer leur conformité à la base de certification? À quoi donc alors peut bien servir l'alinéa 521.107d)?

La réponse du Ministère semble indiquer une incompréhension concernant ce dernier point.

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

c/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

SENATOR YONAH MARTIN
ANDREW J. KANIA, LL.M., M.P.

VICE-CHAIRS

ROB ANDERS, M.P.
BRIAN MASSE, M.P.



CANADA

COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

a/s LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

CO-PRÉSIDENTS

SÉNATRICE YONAH MARTIN
ANDREW J. KANIA, LL.M., DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

ROB ANDERS, DÉPUTÉ
BRIAN MASSE, DÉPUTÉ

Le 12 janvier 2011

Madame Natalie Bossé
Directrice générale
Secrétariat ministériel
a /s XMSA, 8^e étage
Transports Canada
Place de Ville - Tour C
330, rue Sparks
OTTAWA (Ontario) K1A 0N5

Madame,

N/Réf.: DORS/2009-280, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation
canadien (Parties I, II et IV à VII)

J'ai examiné la modification mentionnée ci-dessus et je note ceci :

1. Article 101-01(1), définition de « certificat de type »

L'alinéa a) de cette définition décrit ce certificat comme étant un document délivré par le ministre et qui atteste que la définition de type d'un aéronef, d'un moteur d'aéronef ou d'une hélice qui y est indiqué est conforme aux normes applicables à ce produit aéronautique qui sont consignées dans les « fiches de données de certificat de type ». Il n'y a pas de définition des mots « fiches de données », et la seule information que j'ai trouvée dans le *Manuel de navigabilité* sur ces fiches consiste en une liste de renseignements techniques qui devait être jointe « à toute demande introduite en vertu de l'alinéa 511.11(1)e du *Manuel de navigabilité* », ce qui correspond à une des dispositions de l'ancien article du Règlement décrivant les conditions à satisfaire pour que le ministre délivre un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique. Cet article a été abrogé lors de l'adoption du DORS/2009-280 et je me demande à quoi correspond maintenant cette référence aux fiches de données de certificat de type. Ce pourrait-il qu'il s'agisse des normes applicables à ce produit aéronautique qui sont consignées dans les fiches de données du certificat de type délivré à l'égard, par exemple, d'un produit aéronautique spécifique ? Autrement dit, en faisant référence aux fiches de données du certificat de type plutôt qu'aux fiches de données de certificat de type, on clarifierait qu'il s'agit d'un certificat défini, spécifique. C'est ce que je comprends en prenant connaissance de l'article 521.158(1). Je remarque que la version anglaise de la définition de « certificat de type » mentionne

- 2 -

« the applicable standards for that aeronautical product recorded in the certificate data sheets ».

2. Article 521.28a)

Selon cette disposition, le demandeur d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique doit présenter au ministre une demande qui contient les renseignements précisés dans le formulaire publié par le ministre et intitulé *Demande de certificat de type*. Sur le site internet du ministère, l'information qui accompagne ce formulaire n'est pas à jour. Elle indique aux demandeurs qu'avant de présenter une demande en vue de la délivrance d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique étranger, ils « doivent consulter les dispositions figurant à la sous-partie 511 du *Règlement de l'aviation canadien* ainsi qu'au chapitre 511 du Manuel de navigabilité, plus particulièrement le sous-chapitre C et la Circulaire consultative au Manuel de navigabilité 511/2 ». Évidemment, cette sous-partie du Règlement a été abrogée par le DORS/2009-280 et remplacée par la sous-partie 21 de la partie V. Pourriez-vous confirmer que cette information, ainsi que, si nécessaire, le formulaire, seront révisées pour tenir compte des changements au Règlement ?

3. Articles 521.28d)(i) et (ii)

La personne qui demande un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique doit présenter au ministre, selon l'article 521.28c), une proposition de base de certification. Elle doit aussi, aux termes de l'article 521.28d), présenter un plan de certification qui indique, entre autres,

- (i) les moyens à utiliser pour démontrer la conformité du produit aéronautique à la base de certification applicable,
- (ii) la documentation qui démontre la conformité du produit aéronautique à la base de certification applicable[.]

Puisque le demandeur doit présenter une proposition de base de certification et que le ministre, en vertu de l'article 521.30(1), « établit une base de certification », comment le demandeur peut-il se conformer à ces exigences avant que le ministre ait établi la base de certification ?

La question se pose aussi dans le cas des articles 521.103d)(i) et (ii) et 521.155d)(i) et (ii).

4. Articles 521.29(3), 521.104(3) et 521.156(3)

Il s'agit de dispositions similaires et je vais illustrer mon point à l'aide de l'article 521.29, qui concerne la période de validité d'une demande d'un certificat de type. Aux termes de l'article 521.29(1), cette période est de trois ou cinq ans, dépendamment du



produit aéronautique. L'article 521.29(2)b) permet au demandeur d'un certificat de demander la prolongation de la période de validité de sa demande originale. Si cette prolongation est accordée, l'article 521.29(3) énonce que les normes de navigabilité applicables au produit aéronautique sont celles en vigueur « à la date qui précède, par l'une des périodes prévues [à l'article 521.29(1)], la date de délivrance du certificat de type ». Je crois comprendre que l'on veut dire que les normes applicables sont celles qui s'appliquent au certificat durant l'une des périodes prévues à l'article 521.29(1). À mon avis, il y a lieu de clarifier les dispositions 521,29(3), 521.104(3) et 521.156(3).

5. Article 521.30(1)

Cette disposition prévoit que « le ministre établit une base de certification à l'égard d'un produit aéronautique » qui comprend les éléments énumérés, par exemple les normes de navigabilité applicables et les normes d'émissions des aéronefs applicables. Lorsque le ministre établit une telle base de certification, celle-ci est-elle d'application générale ou d'application particulière? Par application particulière, j'entends une base que le ministre établirait uniquement à l'égard d'une demande de certificat de type présentée au ministre par un demandeur conformément à l'article 521.28.

L'article 521.30(1) fait partie des matières que le gouverneur en conseil peut réglementer en vertu de l'article 4.9b) de la *Loi sur l'aéronautique*, dans lequel le Parlement lui a délégué le pouvoir de prendre des règlements concernant, entre autres, « la certification des produits aéronautiques ». En présumant, sous réserve de votre réponse à la question posée au paragraphe précédent, que les bases de certification établies par le ministre sont d'application générale, cela constitue une subdélégation par le gouverneur en conseil de son pouvoir réglementaire et doit donc être conforme à l'article 4.3(2) de la Loi. Celui-ci énonce que « le ministre peut, lorsque le gouverneur en conseil l'autorise par règlement, prendre des arrêtés en toute matière que ce dernier peut régir par règlement au titre de la présente partie » (mon soulignement). Dans cette disposition, le Parlement a exprimé clairement sa volonté : le gouverneur en conseil peut subdéléguer son pouvoir réglementaire, mais seulement en autorisant le ministre à prendre des arrêtés. En omettant de prévoir que les bases de certification sont établies par arrêté, on permet au ministre d'exercer le pouvoir réglementaire qui lui a été subdélégué d'une façon autre que celle qu'a prévue le Parlement. Il en résulte, selon l'interprétation que fait le ministère de la Justice de la *Loi sur les textes réglementaires*, que ces textes, c'est-à-dire les bases de certification, ne sont pas assujettis à cette Loi, contrairement à la volonté exprimée par le Parlement à l'article 4.3(2) de la *Loi sur l'aéronautique*.

La correspondance sur la nécessité de respecter l'article 4.3(2) de la *Loi sur l'aéronautique* remonte à l'examen par le Comité du DORS/82-725 et s'est poursuivie lors de l'examen du DORS/98-526. Si les bases de certification sont d'application générale, l'article 521.30(1) ne constitue qu'un nouvel avatar du sujet de cette correspondance.

- 4 -

Présumons maintenant que les bases de certification établies par le ministre sont d'application particulière, en ce sens que chaque base est établie uniquement à l'égard d'une demande de certificat de type présentée au ministre par un demandeur conformément à l'article 521.28. Dans ce cas, comment un demandeur peut-il savoir s'il se conforme aux exigences d'admissibilité que lui impose l'article 521.26 tant que le ministre n'a pas établi cette base? Jusqu'à ce que cette base soit établie, comment peut-il être certain qu'il « possède les moyens techniques, ou a accès aux moyens techniques, qui lui permettent de procéder aux analyses et aux essais de conception pour démontrer la conformité du produit aéronautique à sa base de certification » ? Même chose pour ce qui est des exigences à satisfaire lorsqu'il présente sa demande de certificat de type au ministre. L'article 521.28d)(ii), par exemple, exige qu'il présente au ministre « un plan de certificat qui indique [...] la documentation qui démontre la conformité du produit aéronautique à la base de certification applicable ». Sans base établie, cela paraît impossible. Une autre question qui se pose, si les bases de certification sont individuelles, a trait à l'article 521.30e). Selon cette disposition, la base de certification établie est constituée entre autres de « toute exemption ». De quelle exemption le demandeur peut-il bénéficier?

6. Article 521.31(1)

Je suggère de déplacer les mots « y compris les catégories d'aéronefs énumérés au paragraphe 521.27(1) » pour les placer immédiatement après les mots « Pour la délivrance d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique ».

7. Article 521.31(2), version française

Cette disposition mentionne à deux reprises le titre du chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*. Dans un cas, le titre est en italique, dans l'autre non. Si je me fie aux autres dispositions du Règlement, le titre devrait être en italique. Pourriez-vous confirmer que la correction nécessaire sera effectuée ?

8. Articles 521.33a) et b)

Aux termes de cette disposition, le demandeur d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique doit :

- a) démontrer au ministre que le produit aéronautique est conforme à la base de certification établie par celui-ci en vertu de l'article 521.30;
- b) lui présenter une déclaration attestant la démonstration de conformité du produit aéronautique à sa base de certification[.]

Étant donné que les mots « certificat de type » sont définis à l'article 101.01(1) du Règlement comme un « document qui est délivré par le ministre [...] et qui atteste que la définition de type d'un aéronef, d'un moteur d'aéronef ou d'une hélice qui y est indiqué est conforme aux normes applicables à ce produit aéronautique qui sont



consignés dans les fiches de données de certificat de type », pourquoi les articles 521.33a) et b) exigent-ils du demandeur de démontrer que le « produit aéronautique » est conforme à la « base de certification » et de présenter une déclaration attestant la démonstration de conformité du « produit aéronautique » à sa « base de certification » ? Pourquoi ne pas exiger du demandeur qu'il démontre que la définition de type du produit aéronautique est conforme aux normes applicables à ce produit aéronautique qui sont consignés dans les fiches de données de, ou « du », si la remarque faite au point 1 est justifiée, certificat de type et qu'il présente une déclaration à l'avenant ?

De plus, on peut se demander à quoi sert au juste l'exigence posée à l'article 521.33b). Si, comme l'exige l'article 521.33a), le demandeur démontre au ministre que le produit aéronautique est conforme à la base de certification, pourquoi exiger aussi qu'il lui présente une déclaration attestant la démonstration de conformité du produit aéronautique à sa base de certification ?

Finalement, je remarque que l'article 521.57(1) prévoit que le ministre délivre un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique si le demandeur, entre autres, fournit la déclaration exigée par l'article 521.33b), mais ne dit rien de l'exigence posée à l'article 521.33a). Si le demandeur ne démontre pas au ministre que le produit aéronautique est conforme à la base de certification mais il lui présente une déclaration attestant la démonstration de conformité du produit aéronautique à sa base de certification, il semble qu'il puisse obtenir un certificat de type. Dans ces circonstances, quelle est la conséquence du défaut de se conformer à l'article 521.33a) ?

9. Article 521.33e)

Cette disposition prévoit que le demandeur d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique doit « soumettre à l'approbation du ministre les manuels, les instructions et les limites qui sont exigés par la base de certification établie à l'égard du produit aéronautique ». Pour se conformer au Règlement, il suffit, semble-t-il, que le demandeur soumette ces manuels, instructions et limites à l'approbation du ministre. Quelle est la conséquence du refus du ministre de les approuver ? Il n'y a rien qui porte expressément sur ce sujet parmi les conditions à satisfaire, aux termes de l'article 521.57, pour que le ministre délivre le certificat de type demandé. De plus, je me demande sur quel fondement exactement le ministre décide d'approuver ou non ces manuels, instructions et limites. Finalement, si ces manuels, instructions et limites sont exigés par la base de certification, n'en découle-t-il pas que si le demandeur démontre, comme l'exige l'article 521.33a), que le produit aéronautique est conforme à la base de certification, cela signifie que ces manuels, instructions et limites sont conformes à cette base ? Si c'est le cas, à quoi sert au juste l'article 521.33e) ?

10. Article 521.44a)

Cette disposition exige du demandeur qu'il veille, avant de procéder à un essai, « à ce que l'article faisant l'objet de l'essai soit conforme aux plans et spécifications et aux méthodes de construction proposés pour la définition de type du produit



aéronautique ». J'ai deux séries de questions concernant ce passage. Premièrement, le mot « article » fait-il référence à un produit aéronautique, et dans l'affirmative, pourquoi ne pas avoir utilisé les mots « produit aéronautique » ? Ou s'agit-il d'une pièce d'un produit aéronautique ? Deuxièmement, à quel moment les plans et spécifications ainsi que les méthodes de construction ont-ils été proposés et par qui ? Est-ce par le demandeur d'un certificat de type au moment de présenter au ministre, comme l'exige l'article 521.28b), une description du produit aéronautique ? Si c'est le cas, le langage utilisé dans cet article et l'article 521.44a) diffère. Comment s'explique ces différences ? Une autre possibilité serait que ces plans, spécifications et méthodes fassent en fait partie de la base de certification. Si c'est le cas, il me semble que l'article 521.44a) a besoin d'être révisé afin de le dire clairement.

11. Article 521.44c)

Selon cette disposition, le demandeur d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique doit procéder aux inspections, aux analyses et aux essais nécessaires pour démontrer au ministre que « la définition de type du produit aéronautique est conforme à sa base de certification ». Premièrement, compte tenu de la définition de « certificat de type », pourquoi le demandeur ne doit-il pas démontrer que la définition de type du produit aéronautique est conforme aux normes applicables à ce produit aéronautique qui sont consignés dans les fiches de données de (du) certificat de type ? Deuxièmement, alors qu'à l'article 521.33a) le demandeur doit démontrer que le produit aéronautique est conforme à sa base de certification, à l'article 521.44c), il doit démontrer que la définition de type du produit aéronautique est conforme à sa base de certification. Comment se justifie cette différence entre les deux exigences puisque le certificat de type, selon la définition qu'en donne le Règlement, attestera de la conformité de la définition de type et non de la conformité du produit aéronautique ?

12. Article 521.44e)

Alors que l'article 521.44c) exige que le demandeur d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique procède aux inspections, aux analyses et aux essais nécessaires pour démontrer au ministre que la « définition de type » du produit aéronautique est conforme à sa base de certification, l'article 521.44e) exige que le demandeur donne au ministre accès au produit aéronautique pour procéder à toute inspection et à toute évaluation technique, ou procéder ou assister à tout essai qui sont exigés :

- (i) soit pour vérifier la déclaration qui est présentée par le demandeur et qui atteste la démonstration de conformité du produit aéronautique à sa base de certification,
- (ii) soit pour déterminer la conformité du produit aéronautique à sa base de certification. [mes soulignements]

- 7 -

Encore une fois, pourquoi cette différence entre la conformité de la définition de type du produit aéronautique à sa base de certification et la conformité du produit aéronautique à sa base de certification ?

13. Article 521.47(3)b)

Selon cette disposition, dans le cas d'une modification de la définition de type, le demandeur d'un certificat de type à l'égard d'un aéronef n'a pas à effectuer un ou plusieurs vols d'essai de fonctionnement et de fiabilité pour démontrer au ministre que cet aéronef, ses composants et son équipement sont fiables et fonctionnent bien, « sauf si le ministre est d'avis contraire, compte tenu du plan de certification présenté en application de l'alinéa 521.28d) ». Qu'est-ce qui, dans ce plan de certification, fera en sorte que le ministre sera d'avis que le demandeur a ou n'a pas à effectuer un ou plusieurs vols d'essai de fonctionnement et de fiabilité ?

14. Article 521.57(2)a)

On peut poser, à l'égard de cette disposition, la même question que dans le premier paragraphe du point 8. L'article 521.57 précise les conditions que doit respecter le demandeur pour que le ministre délivre un certificat de type. Aux termes de l'article 521.57(2)a), le demandeur d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique autre qu'un aéronef de catégorie restreinte doit démontrer au ministre « que la définition de type du produit aéronautique est conforme à sa base de certification ». Compte tenu de ce que la définition des mots « certificat de type » prévoit que celui-ci atteste que la définition de type d'un aéronef « est conforme aux normes applicables à ce produit aéronautique qui sont consignées dans les fiches de données de certificat de type », pourquoi poser comme condition pour la délivrance d'un certificat de type que la définition de type du produit aéronautique soit conforme à « sa base de certification » ?

15. Article 521.105b)

La base de certification que le ministre établit à l'égard d'un appareillage ou d'une pièce est constituée des normes de navigabilité applicables et, selon l'article 521.105b), de « toute constatation de sécurité équivalente » qui repose sur des facteurs ou des caractéristiques de conception offrant un autre moyen de conformité aux normes de navigabilité en vigueur à la date de la demande d'approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO). Les mots « constatation de sécurité équivalente » ne sont pas définis dans le Règlement. Se pourrait-il qu'il s'agisse du document visé à l'alinéa b) de la définition de « certificat de type » ? Dans l'affirmative, y aurait-il moyen de le clarifier ? Dans la négative, je vous saurais gré de m'expliquer ce qu'est une telle constatation et qui la fait.



16. Article 521.106b)

Cette disposition énonce que lorsqu'aucune norme de navigabilité n'est précisée au chapitre 537 du *Manuel de navigabilité*, les normes de navigabilité sont alors « les normes de rendement minimales précisées par le ministre ». Ces normes sont d'application générale et le commentaire fait au point 5 à propos de l'exigence de l'article 4.3(2) de la *Loi sur l'aéronautique* s'applique ici aussi.

17. Article 521.107d)

Cette disposition prévoit que le demandeur d'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) à l'égard d'un appareillage ou d'une pièce doit « soumettre à l'approbation du ministre les manuels, les instructions et les limites qui sont exigés par la base de certification établie à l'égard de l'appareillage ou de la pièce ». Pour se conformer au Règlement, il suffit, semble-t-il, que le demandeur soumette ces manuels, instructions et limites à l'approbation du ministre. Si bien que, si le demandeur les soumet au ministre, on peut considérer qu'il s'est conformé à l'article 521.107d) comme l'exige l'article 521.109a). Si le ministre décidait de ne pas approuver ces documents, cela ne saurait donc être une raison pour refuser de délivrer une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) à l'égard de l'appareillage ou de la pièce. Est-ce bien l'effet recherché ? De plus, je me demande sur quel fondement exactement le ministre décide d'approuver ou non ces manuels, instructions et limites.

Finalement, si ces manuels, instructions et limites sont exigés par la base de certification, n'en découle-t-il pas que si le demandeur démontre, comme l'exige l'article 521.107a), que l'appareillage ou la pièce est conforme à la base de certification, cela signifie que ces manuels, instructions et limites sont conformes à cette base ? Si c'est le cas, à quoi sert au juste l'article 521.107d) ?

18. Articles 521.110(1)b) et 521.154

La même question se pose à l'égard de ces deux dispositions et je vais la poser en prenant l'article 521.110(1)b) comme exemple. Selon cette disposition, le titulaire d'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) à l'égard d'un appareillage ou d'une pièce qui se propose d'apporter une modification à l'appareillage ou à la pièce doit établir une procédure en vue de garantir que l'appareillage ou la pièce modifiés continuent d'être conformes à leur base de certification et apporter la modification après « l'acceptation par le ministre » de cette procédure. Pourriez-vous confirmer que le seul critère sur lequel se fonde le ministre pour accepter une procédure est qu'elle garantit que l'appareillage ou la pièce modifiés continuent d'être conformes à leur base de certification et que, si la procédure est conforme à ce critère, le ministre l'acceptera ?

19. Le sous-titre précédant l'article 521.154 me paraît incomplet. Alors qu'il indique que cette disposition concerne une « modification autre qu'une modification de la définition de type », l'article 521.152(2) prévoit que, dans tous les cas autres que ceux



mentionnés à l'article 521.152(1), il est interdit d'apporter une modification à la définition de type d'un produit aéronautique, « sauf en conformité avec l'article 521.154 ». Contrairement à ce qu'indique le sous-titre, cette dernière disposition semble s'appliquer à certaines modifications de la définition de type.

20. Article 521.158(1)

Si je me fie, par exemple, à l'article 521.33a), il conviendrait de préciser que le demandeur d'une approbation d'une modification de la définition de type d'un produit aéronautique démontre « au ministre » que le produit est conforme aux normes de navigabilité qui sont consignées dans les fiches de données du certificat de type et qui sont en vigueur à la date de la demande de la modification.

De plus, puisque, selon la définition de « certificat de type », ce certificat atteste que « la définition de type » d'un aéronef, d'un moteur d'aéronef ou d'une hélice est conforme aux normes applicables à ce produit aéronautique qui sont consignées dans les fiches de (du) certificat de type, pourquoi le demandeur d'une approbation d'une modification de la définition de type d'un produit aéronautique doit-il démontrer que « le produit » est conforme aux normes de navigabilité qui sont consignées dans les fiches de données du certificat de type. Il me semble qu'il devrait démontrer que c'est la définition de type qui est conforme à ces normes.

21. Articles 521.157, 521.204, 521.254, 521.304

La question de la nature de cette « base de certification » se pose tout comme dans le cas de l'article 521.30(1) qui fait l'objet du commentaire au point 5.

22. Article 521.158(2), (5) et (6)

Il me semble qu'il faudrait, comme c'est le cas dans les articles 521.158(1) et (3), écrire que la base de certification est celle qui est consignée dans les fiches de données « du » certificat de type. Je remarque que dans la version anglaise de toutes ces dispositions, on mentionne « the certification basis [...] recorded in the type certificate data sheets ».

23. Article 521.160(2)b), version française

Grammaticalement, il faudrait ajouter le mot « que » au début de cette disposition.

24. Article 521.203, version française

Dans le passage qui voici, il faudrait supprimer soit le mot « lui », soit les mots « le ministre » : « lui présente une demande au ministre ».



25. Article 521.355(2)b), version française

Voici le libellé de cette disposition :

(2) Sous réserve de l'article 521.356, lorsque le ministre conclut qu'une mesure corrective est nécessaire pour corriger la lacune, le titulaire du document d'approbation de la conception à l'égard du produit aéronautique doit :

b) apporter toute mesure corrective que le ministre conclut qu'elle est nécessaire pour corriger la lacune.

Pourrait-on remplacer les mots « apporter toute mesure corrective que le ministre conclut qu'elle est nécessaire pour corriger la lacune » par les mots « apporter toute mesure corrective nécessaire selon le ministre pour corriger la lacune » ou quelque chose de semblable ?

26. Articles 521.357(1)a)(ii) et (iii)

Dans ces dispositions, les mots « dénomination sociale » sont rendus par les mots « legal name ». Habituellement, ces derniers font référence au nom d'un particulier. Les versions française et anglaise semblent donc divergentes sous cet aspect. Par ailleurs, il semble que, dans ce contexte, le Parlement lui-même n'utilise pas, dans la version anglaise des lois fédérales, les mots « legal name ». Par exemple, dans la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, les mots « dénomination sociale » sont rendus par les mots « corporate name ». Pourrait-on employer ces mots dans le *Règlement sur l'aviation canadien* ?

27. Articles 521.357(1)a)(v) et 521.365c)

La même question se pose à l'égard de ces deux dispositions. Je vais m'en tenir à l'article 521.357(1)a)(v). Selon cette disposition, le titulaire doit fournir « les dossiers » précisés à l'article 521.365a). Le seul dossier dont il est question à cet article est « le dossier de certification ». En utilisant le pluriel, a-t-on l'intention d'inclure autre chose que le dossier de certification ? Si oui, pourrait-on exprimer cette intention en utilisant un mot autre que « dossiers » ?

28. Article 521.369(6)a)

L'article 521.369(2) oblige le titulaire du certificat de type à élaborer des instructions supplémentaires en matière d'intégrité des avions visés et à les soumettre à l'approbation du ministre en application de l'article 521.369(5). Celui-ci énonce que « le ministre approuve les instructions supplémentaires en matière d'intégrité relatives à un avion qui lui sont présentées s'il conclut qu'elles offrent un niveau de sécurité équivalent à celui offert par les normes de navigabilité en vigueur au moment de la délivrance du certificat de type à l'égard de l'avion ». L'article 521.369(6) traite des

- 11 -



modifications que se propose d'apporter le titulaire à ces instructions et exige aussi qu'elles soient soumises à l'approbation du ministre, sans toutefois préciser que ce dernier donne son approbation « s'il conclut qu'elles offrent un niveau de sécurité équivalent à celui offert par les normes de navigabilité en vigueur au moment de la délivrance du certificat de type à l'égard de l'avion ». Il me semble que ce devrait être le cas et que l'article 521.369(6) devrait être modifié en conséquence.

J'attends vos commentaires et vous prie de croire à mes sentiments dévoués.

A handwritten signature in cursive script, reading "Jacques Rousseau".

Jacques Rousseau
Conseiller juridique

/mh



Transport Transports

Canada Canada

Place de Ville, Tower C - Place de Ville, tour C
Ottawa, ON K1A 0N5 - Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Your file Votre référence

Our file Notre référence

JAN - 9 2014

Maître Jacques Rousseau
Conseiller juridique
Comité mixte permanent
d'examen de la réglementation
a/s Le Sénat
Ottawa (Ontario) K1A 0N4

RECEIVED/REÇU

JAN 14 2014

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

**V/Réf. : DORS/2009-280, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation
canadien (Parties I, II et IV à VII)**

Maître,

La présente fait suite à votre lettre du 12 janvier 2011. En réponse aux éléments qu'elle soulève, le Ministère propose les réponses suivantes :

1. Paragraphe 101.01(1), définition du « certificat de type »

L'information contenue auparavant à l'alinéa 511.11(1)e) de la Norme 511 se retrouve désormais à l'annexe C de la Circulaire d'information 521-002, que vous pouvez consulter à l'adresse suivante :
<http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/opssvs/servicesdegestion-centredereference-ci-500-521-002-1413.htm#annexe-c>.

En ce qui concerne la référence aux fiches de données de certificat de type, le Ministère confirme qu'il s'agit bien des normes applicables à un produit aéronautique spécifique qui sont consignées dans les fiches de données du certificat de type délivré à l'égard d'un produit aéronautique. La difficulté d'interprétation se pose dans la version française uniquement, où on peut lire : « ...normes applicables à ce produit aéronautique qui sont consignées dans les fiches de données « de » certificat de type... ». Le Ministère conclut que la préposition « du » certificat de type est appropriée et qu'elle est spécifique à la version française. En conséquence, la préposition « de » sera remplacée par « du » dans tous les cas appropriés de la version française du *Règlement de l'aviation canadien*.

...2

- 2 -



2. Alinéa 521.28a)

Le formulaire mis à jour est affiché sur le site de Transports Canada. Il s'agit du formulaire 26-0756, qui est accessible par l'intermédiaire du lien suivant :

<http://tcapps/Corp-Serv-Gen/5/forms-formulaires/recherche.aspx>

3. et 5. Sous-alinéas 521.28d)(i) et (ii) — 521.103d)(i) et (ii) — 521.155d)(i) et (ii) et paragraphe 521.30(1)

Le processus canadien de certification des produits aéronautiques exige que le demandeur d'un certificat de type (521.28d)(i) et (ii)), d'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) (521.103d)(i) et (ii)) ou d'une approbation de modification de la définition de type (521.155d)(i) et (ii)) fournisse plusieurs documents bien identifiés afin d'étayer sa demande. Parmi ces documents, il est requis de fournir un plan de certification dans lequel le demandeur doit indiquer les moyens à utiliser pour démontrer la conformité du produit aéronautique à la base de certification applicable et la documentation qui démontre la conformité du produit aéronautique à la base de certification applicable.

Toutefois, la réglementation n'exige pas que tous les documents du plan de certification soient complets au moment où la demande de certification est présentée au ministre. La nature transparente du processus de certification fait en sorte qu'il est compris et accepté de la part des demandeurs et des représentants du ministre que le cadre administratif du régime réglementaire doit être suffisamment flexible pour répondre aux aléas susceptibles de survenir au cours du processus de certification. Ainsi, le cadre réglementaire prévoit les balises (étapes) que les demandeurs et les représentants du ministre doivent respecter durant le processus de certification tout en permettant une certaine flexibilité administrative quant aux échéanciers et au niveau de finalisation des différentes étapes théoriques et techniques du processus de certification.

Il est également de pratique courante dans l'industrie aéronautique que, d'entrée de jeu, à la demande du ministre, le demandeur du certificat de type d'un produit aéronautique propose une base de certification pour celui-ci, car le processus de certification de type se veut un processus administratif interactif, évolutif, collaboratif et transparent. Les différents acteurs du processus de certification, tant le demandeur que les représentants du ministre, reconnaissent que l'établissement de la base de certification d'un produit aéronautique nécessite la coopération de tous, car il y va de l'intérêt de tous d'arriver à un accord mutuel satisfaisant dans les délais impartis de 3 ou 5 ans (521.29(1)). Les conséquences financières négatives liées à d'éventuels retards dans le processus de certification peuvent se chiffrer en centaines de millions de dollars, selon le produit devant être certifié. D'une part, le régime réglementaire prévoit que la responsabilité ultime d'établir officiellement la base de certification relève du ministre, et cela à la toute fin du projet de certification (521.30(1)), car jusqu'à la finalisation du processus, il ne s'agit que d'une proposition de base de certification. En ce qui concerne le processus d'établissement de la base

...3

- 3 -



de certification, il importe de retenir que le ministre ne fait qu'appliquer à la demande de certification qui lui est présentée des normes existantes (à l'exception de la situation prévue à l'alinéa 521.106*b*). D'autre part, le demandeur est au fait de l'existence de ces normes et c'est ainsi qu'il peut proposer une base de certification qui correspond au produit qu'il veut développer.

Ainsi, le type de documentation que le demandeur doit fournir au ministre pour démarrer le processus de certification est bien encadré selon les exigences particulières de chaque application, que ce soit pour la demande d'un certificat de type, d'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) ou d'une approbation de modification de la définition de type.

Illustration – Demande de certification du Bombardier CRJ700

À titre d'exemple, voici comment se déroulerait la demande d'un certificat de type pour l'aéronef Bombardier CRJ700 de la catégorie transport (521.27(1*e*)) :

La première étape du processus de certification consiste à veiller à l'admissibilité du demandeur conformément à l'article 521.26 du *Règlement de l'aviation canadien*. Le critère d'admissibilité vise à s'assurer que le demandeur du certificat de type du Bombardier CRJ700 possède les moyens techniques, ou qu'il a accès à des moyens techniques, qui lui permettront de procéder aux analyses et aux essais de conception afin de démontrer la conformité du produit aéronautique à sa base de certification (521.26).

Afin d'amorcer administrativement le processus de certification d'un produit aéronautique conformément à l'article 521.28 du *Règlement de l'aviation canadien*, le demandeur devra présenter au ministre la documentation suivante :

- une *Demande de certificat de type*, en remplissant le formulaire 26-0756, qui est accessible sur le site Internet de Transports Canada ou en communiquant avec l'un des bureaux régionaux du Ministère;
- une *description technique* du Bombardier CRJ700 contenant, outre ses caractéristiques de conception principales et ses spécifications, un plan en trois dimensions, les données préliminaires en matière de conception et de performance, ainsi que les caractéristiques et limites d'utilisation proposées;
- une *proposition de base de certification*;
- un *plan de certification* qui indique les moyens qui seront utilisés pour démontrer la conformité du produit aéronautique à la base de certification applicable, la documentation qui démontre la conformité du produit aéronautique à la base de certification applicable, les ressources nécessaires pour l'exécution de la démonstration de conformité et l'échéancier de la démonstration de conformité.

...4



- **Période de validité d'une demande**

- Il est prévu au paragraphe 521.29(1) que la demande est valide, à compter de la date de celle-ci, pour une période de cinq (5) ans à moins que le demandeur ne démontre *au moment de présenter sa demande* qu'il faut plus de temps pour la conception, la mise au point et les essais du produit.
- Si un certificat de type n'est pas délivré à l'expiration de la période de cinq ans, le demandeur pourra présenter une nouvelle demande de certificat de type ou demander la prolongation de la période de validité de sa demande originale.
- Il est également prévu au paragraphe 521.29(3) que, si la période de validité d'une demande de certificat de type est prolongée, les normes de navigabilité applicables au produit aéronautique sont celles en vigueur à la date qui précède, par l'une des périodes prévues au paragraphe 521.29(1). En l'espèce, il s'agira des normes en vigueur cinq ans avant la date prévue de délivrance du certificat de type. Cette exigence fait en sorte que le ministre veille à ce que les normes de navigabilité applicables demeurent à jour.

Une fois les exigences satisfaites à l'étape initiale de la demande du certificat de type, le demandeur doit maintenant se conformer aux critères servant à l'établissement d'une base de certification pour l'aéronef Bombardier CRJ700. La réglementation attribue la responsabilité de l'établissement de la base de certification au ministre en vertu du paragraphe 521.30(1). Dans les faits cependant, comme il a été mentionné précédemment, le demandeur propose une base de certification conformément à l'alinéa 521.28c), et il revient au ministre d'établir la base de certification dans la première étape du projet de certification.

En vertu de l'alinéa 521.30(1a), la base de certification du Bombardier CRJ700 comprendra plusieurs éléments, dont les *normes de navigabilité applicables* telles qu'elles sont visées à l'article 521.31 en vigueur à la date de la demande du certificat de type, à moins que le demandeur, selon le cas : (i) ne choisisse d'inclure dans la base de certification des modifications postérieures à ces normes de navigabilité ou (ii) qu'il ne soit tenu, conformément au paragraphe 521.29(3), de se conformer à des normes de navigabilité postérieures en raison de retards qui ont exigé la prolongation de la période de validité de la demande.

Un deuxième élément qui fera partie de la base de certification du Bombardier CRJ700 sera la conformité aux normes applicables d'émissions des aéronefs (alinéa 521.30(1b)) relativement aux normes de bruit précisées au sous-chapitre A du chapitre 516 – *Émissions des aéronefs* du *Manuel de navigabilité*. Également, les deux moteurs d'aéronef du Bombardier CRJ700 feront l'objet des exigences relatives aux émissions de fumée et de gaz qui sont précisées au sous-chapitre B du chapitre 516 – *Émissions des aéronefs* du *Manuel de navigabilité*.

- 5 -



À ces deux exigences normatives vient s'ajouter *toute condition spéciale* (alinéa 521.30(1)c)) rendue nécessaire afin de garantir que la définition de type du Bombardier CRJ700, dans le cas où des caractéristiques de conception font appel à des éléments nouveaux ou inusités, offre un niveau de sécurité équivalent à celui offert par les normes de navigabilité en vigueur à la date de la demande du certificat de type.

Après avoir considéré les normes de navigabilité et d'émissions applicables et toute condition spéciale nécessaire, la base de certification du Bombardier CRJ700 devra considérer *toute constatation de sécurité équivalente* (alinéa 521.30(1)d)) qui repose sur des facteurs ou des caractéristiques de conception offrant un autre moyen de conformité aux normes de navigabilité en vigueur à la date de la demande du certificat de type.

Enfin, le ministre veillera à ce que *toute exemption* relative à la conception du Bombardier CRJ700 (alinéa 521.30(1)e)) soit incluse dans sa base de certification unique.

Afin d'offrir la flexibilité nécessaire dans le cas où les normes de navigabilité applicables ne pourraient s'appliquer dans l'ensemble, le régime réglementaire (paragraphe 521.30(2)) prévoit que les normes de navigabilité applicables seront les portions des normes de navigabilité visées à l'article 521.31 et qui sont en vigueur à la date de la demande du certificat de type du Bombardier CRJ700.

De plus, le régime réglementaire prévoit qu'un demandeur peut choisir d'inclure dans la base de certification des modifications postérieures aux normes de navigabilité applicables visées aux paragraphes 521.30(1) à (4) s'il se conforme à toute autre modification directement liée à ces normes. Les paragraphes 521.30(3) et (4) ne s'appliquent pas au cas en l'espèce.

- ***Normes de navigabilité***

Dans le cas d'espèce, le demandeur devra se conformer à la fois aux normes de navigabilité visées au chapitre 525 du *Manuel de navigabilité* et à la « catégorie transport » (alinéa 521.27(1)e)) en ce qui concerne les exigences particulières de la catégorie d'aéronefs à laquelle le Bombardier CRJ700 appartient. Les autres alinéas du paragraphe 521.31(1) ne s'appliquent pas dans le cas d'espèce.

- ***Conformité à la base de certification***

En vertu de l'alinéa 521.33a), le demandeur du certificat de type pour le Bombardier CRJ700 devra démontrer au ministre que le Bombardier CRJ700 est conforme à sa base de certification conformément à l'article 521.30 et il devra lui présenter une déclaration écrite à cet effet. D'un point de vue administratif, cette déclaration constitue un jalon important dans le processus de certification, car elle vient fermer la boucle des premières étapes dites théoriques. À la suite de cette



déclaration, le demandeur et les représentants du ministre peuvent dorénavant passer aux validations techniques en procédant aux inspections et essais, aux vols d'essai ainsi qu'aux vols d'essai de fonctionnement et de fiabilité du produit aéronautique.

Le demandeur devra également établir les moyens qui serviront à démontrer la conformité du Bombardier CRJ700 en consignait, dans le manuel de vol ou dans le supplément au manuel de vol, les niveaux de bruit des moteurs en se référant aux *Lignes directrices pour l'administration des documents de certification acoustique* qui figurent dans le Supplément G de l'*annexe 16*, volume I de la Convention.

Conformément à l'alinéa 521.33e), le demandeur devra soumettre à l'approbation du ministre les manuels, les instructions et les limites qui sont exigés par la base de certification.

- **Inspections et essais**

Le demandeur du certificat de type du Bombardier CRJ700 devra, au moyen d'inspections, d'analyses et d'essais techniques, démontrer au ministre la conformité de la définition de type du Bombardier CRJ700 à la base de certification initialement proposée dans le plan de certification (alinéa 521.44c)). Incidemment, le demandeur devra présenter au ministre aux fins d'examen (alinéa 521.44d)), les données et les rapports découlant des inspections, des analyses et des essais effectués en application de l'alinéa c) et faciliter l'accès de l'aéronef au ministre afin qu'il puisse inspecter et évaluer les données techniques et procéder ou assister à tout essai, soit pour vérifier la déclaration qui atteste la démonstration de conformité du Bombardier CRJ700 à sa base de certification, soit pour déterminer la conformité de celui-ci à sa base de certification (alinéa 521.44e)).

Conformément à l'alinéa 521.44a), la première exigence sera de veiller à ce que l'essai du Bombardier CRJ700 soit conforme aux plans et spécifications ainsi qu'aux méthodes de construction proposés dans la définition de type de l'aéronef et à ce que le dispositif de mesure et l'équipement nécessaires aux essais soient appropriés et étalonnés en conséquence.

Conformément à l'alinéa 521.44b), le demandeur du certificat de type du Bombardier CRJ700 devra veiller à ce que l'équipement et la procédure utilisés pour la tenue d'un vol d'essai soient conformes aux exigences prévues aux articles 521.45 et 521.46.

- **Vols d'essai**

Le régime réglementaire est explicite en ce qui concerne les modalités à suivre lors des vols d'essai (paragraphe 521.45 (1)) ainsi que les conditions opérationnelles entourant leur conduite sécuritaire (article 521.46). Dans le cas d'espèce, le demandeur du certificat de type du Bombardier CRJ700 qui effectue un vol d'essai doit assumer diverses responsabilités, dont la prise de dispositions appropriées en cas d'urgence et la fourniture de matériel de secours exigé pour la sécurité du personnel



- 7 -

du vol d'essai (alinéa 521.45a)), l'exécution d'inspections, d'analyses et d'essais de structure, tant en soufflerie qu'en situation réelle, des composants et systèmes critiques de l'aéronef – y compris une évaluation des conséquences de leur défaillance – compte tenu des limites et restrictions expérimentales d'utilisation (alinéa 521.45b)).

Le demandeur doit veiller à ce que le pilote d'essai soit titulaire d'une licence annotée de la qualification appropriée (alinéa 521.45c) et que le vol d'essai s'effectue conformément aux conditions précisées par le ministre, dans une autorité de vol délivrée à l'égard de ce vol (alinéa 521.45d)).

Avant le début des vols d'essai, deux conditions prévues au paragraphe 521.45(2) doivent être satisfaites. Il s'agit pour le demandeur de soumettre au ministre à la fois, une déclaration écrite de navigabilité attestant que l'aéronef utilisé pour le vol d'essai est conforme aux exigences visées à l'alinéa 521.45(1)b) et une déclaration écrite attestant l'état de l'aéronef et sa conformité à la configuration précisée pour les besoins du vol d'essai et qui est faite par une personne autorisée par le constructeur de l'aéronef.

- ***Conduite de vols d'essai***

Lorsqu'il décide d'effectuer un vol d'essai de l'aéronef tout en possédant les ressources, le personnel et les installations nécessaires (paragraphe 521.46(1)), le demandeur du certificat de type du Bombardier CRJ700 devra satisfaire à plusieurs exigences, dont la consignation des données des vols d'essai dans un manuel tenu à jour et adapté à la taille, à la nature et à la complexité des vols d'essai. Tous les éléments à vérifier aux différentes étapes du vol d'essai sont répertoriés aux alinéas 521.46(1)a) à h) et l'exécution de celles-ci devra être documentée dans un manuel sur la conduite des vols d'essai. Le régime réglementaire prévoit que le ministre détient la responsabilité d'approuver ce manuel et toute modification apportée à celui-ci à la lumière d'un seul critère (paragraphe 521.46(3)) soit la constatation que le manuel et ses modifications sont conformes aux exigences prévues à l'article 521.46.

- ***Vols d'essai de fonctionnement et de fiabilité***

Une fois les inspections, analyses et essais techniques et vols d'essai terminés conformément aux articles 521.44, 521.45 et 521.46, le demandeur du certificat de type devra effectuer un ou plusieurs vols d'essai de fonctionnement et de fiabilité afin de démontrer au ministre que l'aéronef, ses composants et son équipement sont fiables et fonctionnent bien (paragraphe 521.47(1)).

Conformément au paragraphe 521.47 (2), le demandeur du certificat de type du Bombardier CRJ700 devra effectuer des vols d'essai de fonctionnement et de fiabilité selon les exigences qui lui sont spécifiques. En l'espèce, supposons que le Bombardier CRJ700 soit muni de moteurs à turbine d'un type encore non utilisé dans un aéronef à l'égard duquel un certificat de type a été délivré, le demandeur devra exécuter au moins trois cents heures d'utilisation de l'aéronef avec un jeu complet de



moteurs conformes à un certificat de type ou à un certificat équivalent qui est délivré par l'autorité de navigabilité d'un État étranger avec lequel le Canada a conclu un accord de navigabilité ou une entente similaire. Les alinéas (2)*b*) et (3)*a*) ne s'appliquent pas dans le cas du Bombardier CRJ700. Il se pourrait, le cas échéant, que l'alinéa (3)*b*) s'applique si les circonstances s'y prêtent.

- ***Délivrance d'un certificat de type***

Une fois toutes les exigences précédentes satisfaites et, conformément au paragraphe 521.57(1), le ministre doit émettre le certificat de type du Bombardier CRJ700 au demandeur sous réserve de l'article 6.71 de la *Loi sur l'aéronautique*. Il n'y a donc pas place à l'arbitraire, car toutes les conditions préalables d'émission du certificat de type sont transparentes. Dans les faits, lorsqu'il traite une demande de certification de type, le ministre ne fait que valider que le produit aéronautique respecte les exigences du régime réglementaire. Ce faisant, le ministre s'acquitte de son devoir de diligence.

Dès que le ministre délivre le certificat de type, le demandeur devient immédiatement le titulaire du certificat de type. Il doit présenter une déclaration signée par laquelle il s'engage à s'acquitter des responsabilités prévues à la section VIII de la sous-partie 521 et à se conformer aux exigences prévues aux paragraphes 521.57(2) ou (3) à l'égard de la catégorie d'aéronef. Cela exige du titulaire la démonstration au ministre que la définition de type du Bombardier CRJ700 est conforme à sa base de certification (alinéa 521.57(2)*a*)); qu'aucun élément ni aucune caractéristique ne rend dangereuse l'utilisation de l'aéronef (alinéa 521.57(2)*b*)); sous réserve de l'alinéa *d*), que les vols d'essai exigés par l'alinéa 521.44*c*) et l'article 521.47 ont été effectués (alinéa 521.57(2)*c*)); que, si les vols d'essai de fonctionnement et de fiabilité exigés par l'article 521.47 n'ont pas été terminés, il existe un programme qui garantit qu'ils seront terminés avant la livraison du premier aéronef ou la délivrance du certificat de navigabilité, selon la dernière de ces éventualités à survenir (alinéa 521.57(2)*d*)). Le paragraphe 521.57(2) ne s'applique pas dans le cas d'espèce.

En réponse au point 5 et conformément au paragraphe 521.30(1), lorsque le ministre établit une base de certification durant le processus interactif, évolutif, transparent et collaboratif de la certification de type, cette base de certification est d'application particulière. Chaque produit aéronautique est unique. Par conséquent, chaque demande d'un certificat de type d'un produit aéronautique est unique. La nature complexe et technique de chaque demande de certificat de type exige une collaboration continue entre le demandeur et le personnel spécialisé du Ministère tout au long du processus de certification. Plus le produit aéronautique est complexe et technique, plus il exigera de nombreux échanges entre les intervenants durant une période plus ou moins longue (alinéas 521.29(1)*a*) ou *b*)).

À la question concernant l'alinéa 521.30*e*), il arrive parfois que les particularités de la certification d'un produit aéronautique exigent que le demandeur soit exempté

- 9 -



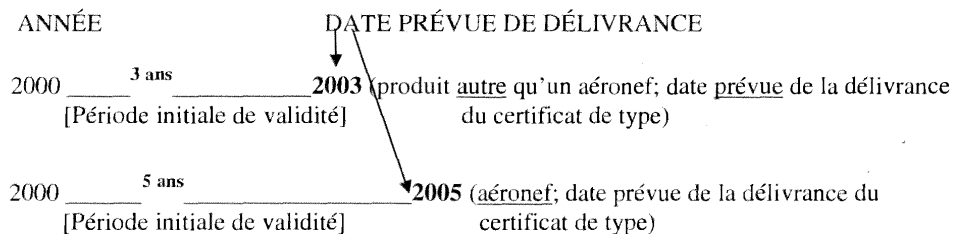
d'une norme de navigabilité en vigueur au moment de la demande. Par exemple, il arrive que les exigences particulières d'un client fassent en sorte que le demandeur doive configurer l'aéronef avec des sièges se faisant face (*side-facing* divan) au lieu d'être disposés l'un en arrière de l'autre comme c'est la pratique courante. Cette disposition des sièges est contraire aux normes de navigabilité en vigueur, par conséquent le demandeur devra obtenir une exemption ministérielle permanente en vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi*, qui deviendra partie intégrante de la base de certification de l'aéronef.

4. Paragraphes 521.29(3), 521.104(3) et 521.156(3)

Le Ministère prend bonne note de votre commentaire. Toutefois, les dispositions susmentionnées doivent être interprétées comme suit. Dans le cas d'une prolongation de la période de validité, le point de référence pour calculer rétroactivement la nouvelle date des normes de navigabilité en vigueur qui s'appliqueront au produit aéronautique est la date de délivrance du certificat de type. Les alinéas 521.29(1)*a*) et *b*) font référence à deux périodes de validité possibles, soit 3 ou 5 ans, selon que le produit aéronautique est un aéronef ou non. Il est important de souligner que les normes de navigabilité applicables au produit aéronautique ne sont plus celles en vigueur au moment de la présentation de la demande sauf si, bien sûr, le demandeur décide de présenter une nouvelle demande, auquel cas le compteur chronologique est remis à zéro, mais celles en vigueur au moment correspondant au calcul rétroactif d'une des deux périodes de 3 ou 5 ans, à partir de la date prévue de délivrance du certificat de type. Il s'agit d'une formulation bien comprise et acceptée des membres de l'industrie aéronautique. Cet effet rétroactif est justifié pour veiller à ce que les demandes de certification de type ne s'étirent pas dans le temps de façon déraisonnable et pour veiller à ce que les normes de navigabilité, qui sont typiquement plus exigeantes avec le temps, soient les plus contemporaines possible des demandes de prolongation.

Illustration : Détermination des normes de navigabilité applicables au produit aéronautique en fonction de la période de validité d'une demande

Scénario A : Le certificat de type est délivré à l'intérieur de la période de validité applicable (3 ou 5 ans) conformément au paragraphe 521.29(1). Dans les deux cas, les normes applicables sont celles en vigueur au moment du dépôt de la demande de certification, l'an 2000 dans ce cas-ci.



...10

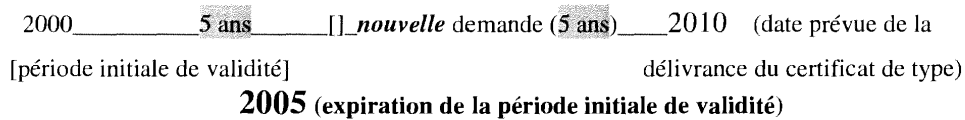
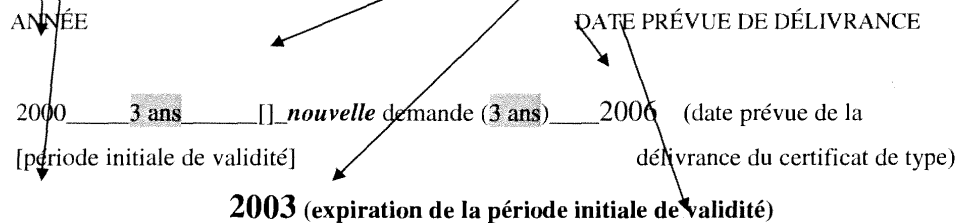


- 10 -

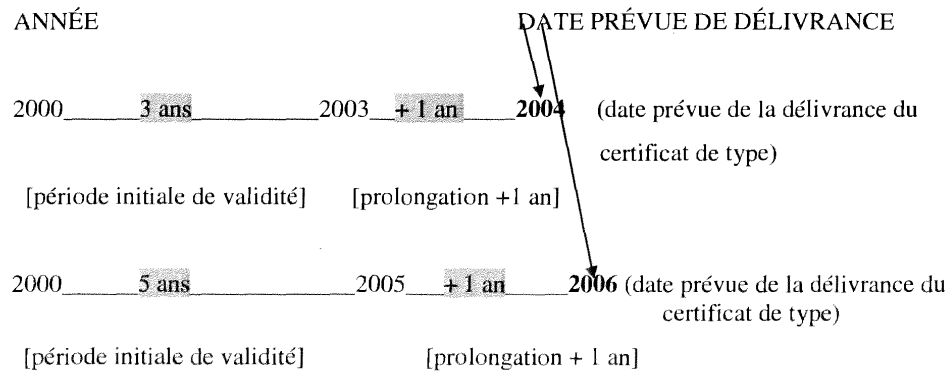
Scénario B : Une demande de prolongation de la période de validité a été déposée à la suite de retards encourus pour quelque raison que ce soit. *Typiquement, le demandeur aura besoin d'une ou deux années additionnelles pour terminer le processus de certification* de son produit aéronautique.

OPTION N° 1

NOUVELLE DEMANDE DE CERTIFICATION APRÈS L'EXPIRATION DE LA PÉRIODE INITIALE DE VALIDITÉ DE 3 OU 5 ANS – LE CAS ÉCHÉANT



OPTION N° 2



Au scénario B, le certificat de type n'a pas été délivré à l'intérieur de la période de validité applicable (3 ou 5 ans) conformément au paragraphe 521.29(1). Le demandeur a deux options, soit présenter une *nouvelle* demande ou demander une *prolongation* de la période de validité initiale. Les conséquences d'affaires de ce choix peuvent être très coûteuses au demandeur. S'il présente une nouvelle demande,



la nouvelle date d'applicabilité des normes de navigabilité est déplacée dans le temps d'au moins 3 à 5 ans et elle devient la date coïncidant avec le début de la nouvelle demande. Il en découle que le demandeur peut se voir confronté à des normes applicables beaucoup plus strictes que celles qui correspondaient à sa demande initiale. Toutefois, s'il présente une demande de prolongation de la période de validité initiale de certification, le demandeur pourra être pénalisé moins sévèrement, étant donné que le paragraphe 521.29(3) prévoit que les normes de navigabilité applicables seront, non pas celles en vigueur à la date de la demande initiale, mais plutôt celles en vigueur à une date antérieure à la date prévue de délivrance du certificat de type en retranchant rétroactivement une valeur de 3 ou 5 ans, le cas échéant, à partir de la date prévue de la délivrance du certificat de type. Typiquement, la date de la délivrance du certificat de type correspond à cette date d'expiration de la prolongation accordée.

6. Paragraphe 521.31(1)

Le Ministère conclut que le libellé actuel n'est pas clair et il apportera des précisions au libellé actuel.

7. Paragraphe 521.31(2) (version française)

Le Ministère prend bonne note de votre commentaire et il corrigera la version française en mettant en italique le titre du chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*.

8. Alinéas 521.33a) et b)

La définition de « certificat de type » utilise la deuxième expression, soit « normes consignées dans les fiches de données de (ou du) certificat de type ». La « base de certification » fait l'objet de l'article 521.30. Le Ministère conclut que le libellé actuel n'est pas clair et il y apportera des précisions.

La raison d'être de la déclaration tient à l'obligation du demandeur de rendre compte au ministre et d'assumer sa responsabilité face aux obligations exigées du titulaire d'un certificat de type. Également, dans l'ordre séquentiel du processus de certification, la déclaration qui suit la démonstration de conformité vient confirmer la fin de l'étape du processus où le demandeur doit démontrer la conformité de son produit par rapport à la base de certification. Le défaut de se conformer à l'alinéa 521.33a) implique que le demandeur ne peut pas fournir une déclaration de conformité en vertu de l'alinéa 521.33b). Le certificat de type ne sera donc pas délivré par le ministre puisque le demandeur ne se conforme pas à l'alinéa 521.57(1)c). L'alinéa 521.33a) est en fait une condition préalable de l'alinéa 521.33b) du *Règlement de l'aviation canadien*.



9. Alinéa 521.33e)

Il faut retenir que le processus de certification de type est évolutif, collaboratif, interactif et transparent. En conséquence, le défaut de soumettre pour approbation ces manuels, instructions et limites entraîne automatiquement la cessation du processus de certification de type. Une telle éventualité est peu probable, car il y va des intérêts économiques du demandeur.

Les critères d'approbation des manuels, instructions et limites qui sont exigés par la base de certification sont les suivants : 1. Les manuels doivent être complets, couvrir les points importants soulevés lors du processus de certification et contenir les limites opérationnelles établies lors de la certification. Par exemple, les procédures d'urgence en cas de différentes pannes doivent être claires, faciles à exécuter par les pilotes et ne pas mener à une dégradation de la situation. 2. Les critères d'ordre général pour le contenu et la forme des manuels se retrouvent dans des documents de l'industrie aéronautique, comme les spécifications de la Air Transport Association (ATA), qui sont des normes que l'industrie s'est donnée pour assurer une harmonisation par rapport au processus de certification de type.

10. Alinéa 521.44a)

Le terme « article » (« item » en anglais) est un terme consacré de l'industrie aéronautique qui réfère à une pièce d'un produit aéronautique. Ce terme, qui est d'emploi courant, fait partie du jargon de cette industrie, et son usage ne pose aucun problème. Prière de noter que, pour les besoins de notre explication, nous reprenons le même mot utilisé par le comité dans sa question, soit le mot *pièce*.

Les plans, spécifications et méthodes de construction sont des éléments essentiels qui font partie des essais et des analyses de validation des paramètres de conception du produit aéronautique. Ces éléments servent à démontrer que la *définition de type* du produit aéronautique est conforme à la base de certification proposée. L'objectif de cette exigence est de s'assurer que la pièce qu'on veut produire est conforme aux plus récents paramètres de sa conception. La fourniture de ces éléments assure que le déroulement des essais et analyses de la pièce se fait en toute sécurité tout au cours du processus de certification.

Il revient au demandeur de soumettre les plans, spécifications et méthodes de construction au cours du processus de certification (alinéa 521.28b)). Ces documents ne font pas partie des éléments spécifiques de la base de certification; ce sont plutôt des outils servant à établir la base de certification. Chronologiquement, la fourniture des plans, spécifications et méthodes de construction s'étale sur une période plus ou moins longue qui coïncide avec les exigences de l'alinéa 521.28d). Les plans, spécifications et méthodes de construction s'ajoutent à l'exigence d'établir et fournir un plan de certification au ministre; typiquement, le plan de certification est préliminaire au moment de la présentation de la demande de certification. Au cours du

- 13 -



processus de certification, les éléments incomplets ou manquants s'ajouteront au dossier au fil des échanges avec les représentants du ministre. Il ne s'agit pas ici d'une activité ponctuelle, mais plutôt d'une activité qui s'échelonne sur une période plus ou moins longue.

L'alinéa 521.44a) fait référence à la vérification de conformité. Il s'agit d'une procédure durant laquelle on vérifie que l'avion (ou un autre produit aéronautique) à tester correspond aux plans et spécifications.

11. Alinéa 521.44c)

À votre question « pourquoi le demandeur ne doit-il pas démontrer que la définition de type du produit aéronautique est conforme aux normes applicables... qui sont consignées dans les fiches de données du certificat de type », c'est tout simplement parce que le concept de la « définition de type » comprend des éléments additionnels en sus des normes applicables. S'ajoutent aux normes de navigabilité applicables les normes d'émissions, les conditions spéciales, les équivalences de sécurité et les exemptions applicables (paragraphe 521.30(1)). Le concept de la définition de type englobe tous ces éléments qui sont consignés dans les fiches de données du certificat de type.

Comme le Ministère l'a indiqué au point 8, le processus de certification des produits aéronautiques ne peut être restreint à la démonstration de la conformité de la définition de type (consignée dans les fiches de données) à sa base de certification; il doit également y avoir une validation de l'état physique du produit aéronautique manufacturé par rapport à sa définition de type correspondante, et cette exigence de validation se fait lors des inspections, analyses et essais.

12. Alinéa 521.44e)

Cette différence s'explique du fait que ce sont deux étapes essentielles complètement distinctes au cœur même du processus de certification des produits aéronautiques. Dans un premier temps, il faut que la « définition de type » du produit aéronautique soit conforme à sa base de certification (paragraphe 521.57(2)). Tel qu'il est précisé plus haut, la « validation de la définition de type » est une activité documentée et représentée par la fiche de données du certificat de type applicable. La définition de type correspond à la base de certification qui est établie conjointement par le ministre et le demandeur. Pour en arriver à l'établissement de cette base de certification, il aura fallu une multitude de données techniques, dessins, calculs et autres documents pertinents. Dans un deuxième temps, il faut établir la conformité physique du produit aéronautique en le comparant à sa définition de type.

13. Alinéa 521.47(3)b)

Dans le cas d'une modification de la définition de type, il importe de souligner que la démonstration de fiabilité et du bon fonctionnement d'un produit aéronautique



aura été satisfaite à l'étape de l'établissement initial de la définition de type. En regard de cette prémisse, le ministre se réserve le droit d'exiger une seconde démonstration de fiabilité et de bon fonctionnement du produit aéronautique si la modification de la définition de type est substantielle (c'est-à-dire si elle s'écarte de façon importante des paramètres de la définition de type initiale). Le ministre se base sur le plan de certification initial pour évaluer l'ampleur des changements demandés à la définition de type. À la suite de cette analyse, il pourra exiger ou non la réalisation d'un ou plusieurs vols d'essai de fonctionnement et de fiabilité. Le processus d'analyse s'appuie d'emblée sur la réglementation applicable aux produits modifiés (RAPM) liée à l'article 521.158.

14. Alinéa 521.57(2)a)

Les aéronefs de catégorie restreinte dont il est question dans votre commentaire sont les aéronefs exploités à des fins agricoles ou de lutte contre les incendies. Outre ces deux usages d'aéronefs et tel qu'il est indiqué aux points 8 et 11 susmentionnés, le concept canadien de certification d'un produit aéronautique fondé sur l'établissement « mutuel » d'une base de certification consiste essentiellement en deux étapes distinctes de validation du produit à l'égard de sa base de certification. D'une part, il doit y avoir une démonstration théorique (données de conception du produit consignées dans les fiches de données du certificat de type) de la conformité de la définition de type par rapport à sa base de certification et d'autre part, il doit y avoir une démonstration de la conformité du produit aéronautique physique manufacturé par rapport à sa définition de type.

15. Article 521.105b)

À votre question qui consiste à savoir si les termes « constatation de sécurité équivalente » associés à l'alinéa 521.105b) s'apparentent au document visé à l'alinéa 101.01b) de la définition de « certificat de type », la réponse est non. L'alinéa 101.01b) concerne la validation d'une certification étrangère. La définition du certificat de type à l'article 101.01 correspond entre autres au document qui est délivré par l'autorité de navigabilité *étrangère* ayant compétence sur la définition de type d'un produit aéronautique qui équivaut à un document visé à l'alinéa a) et qui a été accepté par le ministre aux fins de délivrance d'un certificat de navigabilité. Dans le contexte donné, il est plutôt question de la flexibilité qu'ont les demandeurs d'approbation de la conception d'un appareillage ou d'une pièce, de soumettre au ministre des facteurs ou des caractéristiques de conception offrant un autre moyen de conformité aux normes de navigabilité en vigueur à la date de la demande d'approbation de la conception.

16. Alinéa 521.106b)

En l'absence de CAN-TSO applicables, le demandeur de l'approbation de la conception peut soumettre au ministre une demande afin de créer des normes de rendement minimales. Il faut noter qu'il doit s'agir d'un réel besoin de l'industrie et



- 15 -

que la demande devrait être sanctionnée par le processus du Comité consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). À titre d'exemple, en ce moment Transports Canada participe aux travaux de l'Office des normes générales du Canada (ONGC) portant sur de nouvelles normes de rendement minimales pour les vestes de flottaison. Ces travaux, qui prendront environ 4 à 5 ans, vont donner lieu à la création d'une nouvelle norme CAN-TSO. Conséquemment, la précision de normes de rendement minimales par le ministre à l'alinéa 521.106*b*) s'inscrit toujours dans un esprit de développement transparent, collaboratif et interactif des normes CAN-TSO précisées au chapitre 537 – *Appareillages et pièces* du *Manuel de navigabilité*.

17. Alinéa 521.107*d*)

La première question soulevée consiste à savoir si, afin d'obtenir une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) de la pièce ou de l'appareillage, il est suffisant d'exiger que le demandeur soumette les manuels, instructions et limites exigés par la base de certification à l'approbation du ministre. Le Ministère reconnaît que l'actuel libellé de l'article 521.105 – *Base de certification* n'exige pas explicitement que l'approbation des manuels, instructions et limites fasse partie des conditions de délivrance d'une approbation de la conception. Toutefois, parallèlement à ce que le Ministère a déjà soulevé, le processus canadien de certification d'un produit aéronautique s'inscrit dans une philosophie d'ouverture caractérisée par l'interaction et la collaboration des intervenants spécialisés et des pilotes.

La deuxième question vise à savoir si, dans l'éventualité où le ministre décidait de ne pas approuver ces documents (manuels, instructions et limites), cela suffirait pour refuser de délivrer une approbation de la conception CAN-TSO de l'appareillage ou de la pièce. Dans ces circonstances, il est très peu probable que le ministre n'approuve pas les documents, car le processus entier de certification du projet serait arrêté.

La troisième question fait référence aux fondements juridiques servant à évaluer et à approuver ces manuels, instructions et limites. Les fondements qui permettent l'approbation des manuels, instructions et limites exigés par la base de certification relèvent du jugement professionnel du personnel technique spécialisé et des pilotes assignés au projet d'approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO).

La dernière question vise à savoir si l'approbation de ces documents exigés par la base de certification implique nécessairement que la pièce ou l'appareillage est conforme à cette base. La réponse est non, étant donné que ces documents techniques ne représentent qu'une des quatre exigences de l'article 521.107 menant à l'établissement de la conformité de la pièce ou de l'appareillage à la base de certification. Ces documents techniques font partie du processus d'approbation de la conception et ils se manifestent à l'étape où le plan de certification est exigible en vertu de l'alinéa 521.103*d*).

- 16 -



18. Alinéa 521.110(1)b)

Le Ministère confirme que le seul critère sur lequel le ministre se fonde pour accepter la procédure est la garantie que l'appareillage ou la pièce modifiée continue d'être conforme à sa base de certification.

19. Le sous-titre précédant l'article 521.154

Le Ministère prend bonne note de votre commentaire et il apportera une modification à l'intertitre.

20. Paragraphe 521.158(1)

La question concerne la distinction entre « définition de type » et « produit ». Le Ministère conclut que le libellé actuel n'est pas clair et il y apportera des précisions.

21. Articles 521.157, 521.204, 521.254 et 521.304

Il s'agit ici de réitérer qu'une base de certification d'un produit aéronautique est de nature particulière. Le Ministère invite le Comité à se référer au point 5 susmentionné.

22. Paragraphes 521.158(2), 521.158(5) et 521.158(6)

Le Ministère prend bonne note de votre commentaire et il changera la préposition « de » pour « du » certificat de type, dans la version française du Règlement, tel qu'il est convenu au point 1.

23. Alinéa 521.160(2)b) (version française)

Le Ministère prend bonne note de votre commentaire et il procédera au changement nécessaire.

24. Article 521.203 (version française)

Le Ministère prend bonne note de votre commentaire et il corrigera la version française en supprimant le mot « lui » devant le verbe « présente ».

25. Alinéa 521.355(2)b) (version française)

Le Ministère prend bonne note de votre commentaire. Toutefois, il ne pourra répondre positivement à votre suggestion en raison du choix rédactionnel qui a été fait pour souligner le fait que le ministre a procédé à une analyse rigoureuse et objective, basée sur des critères, à partir de laquelle il a fondé sa décision.

- 17 -



26. Sous-alinéas 521.357(1)a)(ii) et (iii)

Le Ministère prend bonne note de votre commentaire et il offrira une réponse dans le cadre du dossier DORS/2009-152.


27. Sous-alinéa 521.357(1)a)(v)

Le Ministère prend bonne note de votre commentaire et il confirme qu'il s'agit bien d'un seul dossier; toutefois, ce dernier est composé de plusieurs sous-éléments de dossier. Du point de vue terminologique, le terme « dossier » est rendu par le terme « records » en anglais.

28. Alinéa 521.369(6)a)

Le Ministère prend bonne note de votre commentaire. Le Ministère modifiera le paragraphe 521.369(5) pour y introduire la notion de critères d'approbation en ce qui concerne les « modifications aux instructions supplémentaires en matière d'intégrité ». Ainsi, les modifications aux instructions supplémentaires en matière d'intégrité seront approuvées si le ministre conclut qu'elles offrent un niveau de sécurité équivalent à celui offert par les normes de navigabilité en vigueur au moment de la délivrance du certificat de type à l'égard de l'avion.

Espérant le tout à votre satisfaction, je vous prie d'agréer, Maître, mes sentiments les plus distingués.


Simon Dubé
Directeur général intérimaire
Secrétariat ministériel

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

c/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

SENATOR BOB RUNCIMAN
CHRIS CHARLTON, M.P.

VICE-CHAIRS

MAURIL BÉLANGER, M.P.
GARRY BREITKREUZ, M.P.



PARLIAMENT | PARLEMENT
CANADA

COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

a/s LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4
TÉL: 995-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

CO PRÉSIDENTS

SÉNATEUR BOB RUNCIMAN
CHRIS CHARLTON, DÉPUTÉE

VICE-PRÉSIDENTS

MAURIL BÉLANGER, DÉPUTÉ
GARRY BREITKREUZ, DÉPUTÉ



Le 2 juin 2014

Monsieur Simon Dubé
Directeur général intérimaire
Secrétariat ministériel
a /s XMSA, 8^e étage
Transports Canada
Place de Ville - Tour C
330, rue Sparks
OTTAWA (Ontario) K1A 0N5

Monsieur,

N/Réf.: DORS/2009-280, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien
(Parties I, II et IV à VII)

Je vous remercie pour votre lettre du 9 janvier 2014 et pour l'entretien du 2 avril 2014 concernant ce dossier. Avant de transmettre votre réponse au Comité mixte, je vous serais reconnaissante de me faire part des commentaires du ministère sur les points suivants.

1. Paragraphe 101.01(1) définition de « certificat de type »

Dans votre lettre du 9 janvier 2014, vous vous êtes engagé à porter une correction grammaticale dans la version française de cette définition. Toutefois, je constate que la définition de « certificat de type » renvoie au concept de « fiches de données » qui n'est ni défini, ni précisé nulle part ailleurs dans le règlement. Le règlement gagnerait en clarté si le terme « fiches de données » y était défini.

3. Articles 521.28d(i) et (ii), 521.103d(i) et (ii) & 521.155d(i) et (ii)

Le libellé de l'article en question est le suivant :



- 2 -

521.28 Le demandeur d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique présente au ministre :

(...)

c) une proposition de base de certification;

d) un plan de certification qui indique :

(i) les moyens à utiliser pour démontrer la conformité du produit aéronautique à la base de certification applicable,

(ii) la documentation qui démontre la conformité du produit aéronautique à la base de certification applicable,

À la lecture de cette disposition on constate que lorsque le demandeur présente une demande de certificat de type, il doit, aux termes de l'alinéa c), proposer une base de certification qui servira à évaluer le produit aéronautique. Or, il s'agit là d'une proposition, puisqu'en vertu de l'article 521.30, c'est au ministre que revient d'établir la base de certification appropriée. Or, s'il est vrai que le demandeur propose et que le ministre établit la base de certification par la suite, le demandeur ne peut vraisemblablement pas fournir un plan de certification qui indique les moyens pour démontrer la conformité du produit à la base de certification applicable, puisque cette dernière ne sera établie que plus tard par le ministre.

Votre réponse ne semble pas prendre en compte le problème de chronologie dans cet article et vous avez fait grand cas du fait que le processus de certification en est un qui se doit d'être « interactif, évolutif, collaboratif et transparent » et qu'il est dans l'intérêt de tous d'arriver à un « accord mutuel ». Du même souffle vous admettez tout de même que c'est au ministre que revient la responsabilité d'établir la base de certification. Si tel est le cas, le plan de certification devrait indiquer les moyens et la documentation nécessaires pour démontrer la conformité du produit aéronautique, non pas à la base de certification « applicable », mais bien à la base de certification « proposée ».

4. Paragraphe 521.29(3), 521.104(3) et 521.156(3)

Les explications fournies sont utiles. Le seul problème qui se pose en l'espèce est que si on rattache les normes de navigabilité à la date de délivrance du certificat de type, le demandeur ne peut savoir, avant ladite délivrance quelles normes lui seront applicables. Si comme vos explications tendent à démontrer que c'est à partir de la date de délivrance prévue (i.e. la nouvelle date qui clôt la période d'application) que l'on détermine les normes de navigabilité applicables, c'est ce que cette disposition devrait énoncer.

5. Paragraphe 521.30(1)

Au départ, la question était de savoir si la base de certification établie par le ministre en application de l'article 521.30 était d'application générale ou particulière. Dans le premier cas, il aurait alors s'agit d'une sous-délégation du pouvoir réglementaire qui n'était pas permise. Selon votre réponse du 9 janvier, il s'agit d'une



- 3 -

base de certification particulière à chaque demande et par conséquent, les explications fournies pourraient être considérées satisfaisantes sur ce point.

Néanmoins, cette clarification met au jour un problème de chronologie semblable à celui identifié au point 3. En effet, l'article 521.26 prévoit que le demandeur d'un certificat de type doit avoir accès aux moyens techniques pour procéder aux essais qui détermineront la conformité du produit aéronautique à la base de certification. Puisque la base de certification n'est établie par le ministre qu'après le dépôt de la demande, on est en droit de se demander comment le demandeur peut satisfaire à une exigence alors que cette dernière n'a pas encore été établie. Votre réponse reste silencieuse sur ce sujet. Peut-être un renvoi à la base de certification proposée aux termes de l'article 521.28 serait-il souhaitable.

Un dernier commentaire s'impose en réponse à l'une des indications que vous nous avez fournies. Les conseillers ont voulu savoir de quelles exemptions il était question à l'alinéa 521.30(1)*e*). Il s'agirait des exemptions ministérielles prévues au paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique* qui permet au ministre de soustraire, individuellement ou par catégorie, un produit aéronautique de l'application « des règlements, arrêtés ou mesures de sûreté pris sous le régime de la présente partie s'il estime qu'il est dans l'intérêt public de le faire et que la sécurité ou la sûreté aérienne ne risque pas d'être compromise ».

Vous citez l'exemple d'un demandeur dont les besoins particuliers requièrent que les sièges de son aéronef aient une configuration qui contreviendrait aux normes de navigabilité en vigueur. Selon vous, « le demandeur devra obtenir une exemption ministérielle permanente en vertu du paragraphe 5.9(2) de la Loi, qui deviendra partie intégrante de la base de certification de l'aéronef ». La question qui se pose est à savoir, même s'il n'existe pas de risque pour la sécurité aérienne, en quoi est-ce dans l'intérêt public que d'avoir un aéronef dont la configuration des sièges dévie des standards de navigabilité applicables?

8. Alinéas 521.33*a*) et *b*)

Il semble y avoir confusion sur les exigences imposées par les alinéas 521.33*a*) et *b*). L'alinéa *a*) crée une obligation positive de démontrer au ministre la conformité du produit aéronautique. Selon le libellé actuel, l'obligation n'est pas tant d'avoir un produit conforme que de justifier au ministre ladite conformité. En revanche, l'alinéa *b*) stipule que le demandeur doit fournir une déclaration à l'effet que cette démonstration a bel et bien été faite au ministre. Vous conviendrez sûrement que si les exigences de ces deux alinéas sont cumulatives, le ministre ne devrait pas avoir besoin d'une déclaration que la démonstration lui a été faite, il devrait pouvoir arriver à cette conclusion lui-même.

Je soupçonne que dans les faits, on exige plutôt la déclaration prévue à l'alinéa *b*) et que l'alinéa *a*) est interprété comme une obligation générale de se conformer, ce qui va à l'encontre du libellé de l'article *a*). De deux choses l'une, soit l'alinéa *a*) est mal

- 4 -

formulé, ou encore les exigences prévues aux alinéas *a)* et *b)* ne peuvent logiquement pas être cumulatives.

Par ailleurs, j'aimerais clarifier quelles précisions vous entendez apporter à cette disposition.

Remarques préliminaires

Mes commentaires pour les prochains points sont basés sur ma compréhension du processus de certification, tel qu'il m'a été expliqué lors de notre conférence téléphonique du 2 avril 2014, et sur les prémisses suivantes :

- 1) le certificat de type contient la définition de type, les limites d'utilisation, la réglementation applicable, et toute autre restriction. On y joint par ailleurs les fiches de données.
- 2) la définition de type comprend les plans, spécifications, dimensions, matériaux et méthodes de constructions, limites de navigabilité et tout autre renseignement permettant d'établir une comparaison avec d'autres produits

En ce qu'elle exige que le certificat de type atteste la conformité de la définition de type aux normes applicables consignées dans les fiches de données, la définition de « certificat de type » est erronée. Le certificat de type n'atteste pas de la conformité aux fiches de données, qui par ailleurs sont établies après la délivrance du certificat de type, le certificat de type atteste de la navigabilité de la définition de type d'un produit aéronautique. Le lien logique qui est énoncé dans la définition est incorrect.

Cette navigabilité est établie grâce à la base de certification (voir vos commentaires, 2^e paragraphe du point 10 de votre lettre du 9 janvier 2014). C'est pourquoi les règlements d'autres juridictions en matière de certification de type, notamment l'Union européenne et les États-Unis, se limite à définir le certificat de type comme comprenant la définition de type, les limites d'utilisation, les fiches de données, la réglementation applicable et toute autre limite jugée nécessaire, parce que la base de certification est d'application particulière. Ces définitions ont au moins l'avantage d'établir clairement ce que comprend le certificat de type.

10. Alinéa 521.44 a)

En l'espèce, la question était de savoir à quel moment dans le processus les plans, spécifications et méthodes de construction visés par cet alinéa ont-ils été proposés. Vous mentionnez l'alinéa 521.28*b)* comme étant la source de cette obligation, mais votre réponse demeure vague. Si c'est en vertu de l'alinéa 521.28*b)* que le demandeur doit fournir les plans, spécifications et méthodes de construction, c'est cette terminologie que l'alinéa 521.28*b)* devrait utiliser, sans quoi une

- 5 -

terminologie différente suppose que l'on traite de choses différentes. Qui plus est, il n'est fait aucune mention à l'alinéa 521.28*b*) de méthodes de construction.

11. Alinéa 521.44*c*)

La question soulevée en l'espèce va au cœur même de mes remarques préliminaires. Étant donné la définition défectueuse de « certificat de type », l'alinéa 521.44*c*) ajoute un contre-sens.

12. Alinéa 521.44*e*)

Au départ, la question était de savoir pourquoi on faisait référence dans cet alinéa au produit aéronautique, plutôt qu'à la définition de type. Vous répondez que dans un premier temps, on établit la conformité de la définition de type à sa base de certification et que « [d]ans un deuxième temps, il faut établir la conformité physique du produit aéronautique en le comparant à sa définition de type. »

De deux choses l'une, il n'existe rien dans la sous-partie 21 pour faire état de ces deux étapes du processus, autre que le fait que vous utilisez à l'occasion le terme « produit aéronautique » au lieu de « définition de type ». Ensuite, si je me fie aux explications que vous nous avez données, le produit aéronautique est comparé à sa définition de type, et non à sa base de certification. Encore une fois, si tel est le cas, cet alinéa devrait se lire « ...qui atteste la démonstration de conformité du produit aéronautique à sa définition de type » et « soit pour déterminer la conformité du produit aéronautique à sa définition de type. » Ce commentaire vaut aussi pour l'article 521.33 et pour plusieurs autres articles de la sous-partie 21.

13. Alinéa 521.47(3)*b*)

Tout d'abord, j'aimerais savoir si la procédure prévue à la section IV de la sous-partie 21 vise les modifications à la définition de type d'un produit aéronautique pour laquelle un certificat de type a déjà été délivré? Dans l'affirmative, je vois difficilement comment l'article 521.158 est d'une quelconque utilité dans l'application de l'alinéa 521.47(3)*b*) puisque cette disposition fait partie de la section II qui traite de la demande initiale de certificat de type. Si on cherche à appliquer des critères similaires à ceux se retrouvant de l'article 521.158, ils devraient être clairement énoncés à l'alinéa 521.47(3)*b*). Advenant que l'article 521.158 soit bel et bien applicable en l'espèce, un renvoi interne à cette disposition ou à tout le moins à la section IV rendrait les choses beaucoup plus claires.

14. Alinéa 521.57(2)*a*)

Les commentaires énoncés au point 12 valent également pour ce point.



- 6 -

15. Alinéa 521.105b)

Si je comprends bien vos explications, l'objectif de cette disposition est que dans les cas où une norme de navigabilité ne serait pas respectée, elle soit remplacée ou compensée par des facteurs de sécurité équivalents. Encore une fois, si ma compréhension est bonne, l'alinéa 521.105b) n'atteint pas l'objectif visé, pas plus que l'alinéa 521.30(1)d) d'ailleurs. En l'espèce, le passage problématique est « offrant un autre moyen de conformité aux normes de navigabilité en vigueur ». Soit on se conforme à une norme, soit on ne s'y conforme pas. Offrir un « autre » moyen de conformité constitue un non-sens. On aurait avantage à stipuler que toute norme de navigabilité qui n'est pas respectée est compensée par des facteurs de sécurité équivalents.

16. Alinéa 521.106b)

En consultant vos explications, je me suis posée la question suivante : est-il exact de dire que les normes de rendement minimales précisées par le ministre sont d'application particulière, jusqu'à ce qu'elles soient intégrées au chapitre 537 du Manuel de navigabilité?

17. Alinéa 521.107d)

Je me permets de reformuler la question puisque votre réponse semble l'avoir mal interprétée. Si l'on suppose que les manuels, les instructions et les limites font partie, à tout le moins implicitement, de la base de certification, pourquoi l'alinéa 521.107d) est-il nécessaire si l'on considère le contenu de l'alinéa a)?

25. Alinéa 521.355(2)b), version française

La version française de cet article est la suivante :

(2) Sous réserve de l'article 521.356, lorsque le ministre conclut qu'une mesure corrective est nécessaire pour corriger la lacune, le titulaire du document d'approbation de la conception à l'égard du produit aéronautique doit :

(...)

b) apporter toute mesure corrective que le ministre conclut qu'elle est nécessaire pour corriger la lacune. (notre soulignement)

Le problème souligné est d'ordre syntaxique. Malgré tout, vous répondez qu'il s'agit d'un choix rédactionnel pour souligner l'analyse rigoureuse du ministre. Il va sans dire que peu importe la rigueur de la décision du ministre, cela ne justifie pas une formulation grammaticalement incorrecte.

- 7 -



27. Articles 521.357(1)a)(v) et 521.365c)

La question qui vous a été posée était pourquoi ces dispositions renvoient-elles à des «dossiers», alors qu'il n'est question que d'un seul dossier, le dossier de certification, même si le paragraphe 521.357(1) vise plusieurs documents. Bien que le ministère confirme qu'il s'agisse bel et bien d'un seul dossier, il n'est pas clair à la lecture de votre lettre si vous entendez apporter une modification.

J'attends vos commentaires et vous prie de croire à mes sentiments dévoués.

Évelyne Borkowski-Parent
Conseillère juridique

/mh

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

c/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

SENATOR BOB RUNCIMAN
CHRIS CHARLTON, M.P.

VICE-CHAIRS

MAURIL BÉLANGER, M.P.
GARRY BREITKREUZ, M.P.



COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

c/s LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

CO PRÉSIDENTS

SÉNATEUR BOB RUNCIMAN
CHRIS CHARLTON, DÉPUTÉE

VICE-PRÉSIDENTS

MAURIL BÉLANGER, DÉPUTÉ
GARRY BREITKREUZ, DÉPUTÉ

Le 16 juillet 2014

Monsieur Simon Dubé
Directeur général intérimaire
Secrétariat ministériel
a /s XMSA, 8^e étage
Transports Canada
Place de Ville - Tour C
330, rue Sparks
OTTAWA (Ontario) K1A 0N5

Monsieur,

N/Réf.: DORS/2009-280, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien
(Parties I, II et IV à VII)

La présente fait suite à notre rencontre du 7 juillet 2014 avec les représentants suivants de Transport Canada :

Aaron McCrobie, Directeur, Direction des normes, Aviation civile
Marie-Anne Dromaguet, Chef des affaires réglementaires, Aviation civile
Blake Cheney, Chef, Normes de certification des aéronefs, Aviation civile
Allan Lyon, Gestionnaire principal de programme, Aviation civile
Jennifer Lavoie, Gestionnaire de programmes, Aviation civile

À la lumière des explications fournies lors de cette réunion, il fut convenu que les conseillers juridiques réexamineraient les points 10, 13 et 27, afin d'apporter des précisions à notre lettre du 2 juin 2014.

10. Alinéa 521.44a)

À l'origine, la question qui vous avait été posée était de savoir à quel moment les plans, spécifications et méthodes de constructions dont il est fait mention à l'alinéa 521.44a) avaient été présentés au ministre. S'ils avaient été fournis dans le cadre de la demande de certificat de type prévue à l'article 521.28, la terminologie était divergente et il aurait fallu l'uniformiser. Bien que votre réponse du 9 janvier vienne répondre à cette question par l'affirmative, il appert, d'après les explications que vous nous avez données lors de notre rencontre, que les plans, spécifications et méthodes de constructions sont déposés à une étape ultérieure après la demande initiale de certificat.



Le problème avec l'alinéa 521.44a) est alors d'un tout autre ordre. Si des plans, spécifications et méthodes de construction sont exigés du demandeur après la demande initiale, il n'est fait aucune mention dans la sous-partie 21 de cette étape du processus. S'il est vrai que l'application d'un règlement peut être complétée par l'utilisation d'un document administratif, il est tout aussi vrai de soutenir que le document administratif ne constitue pas un texte législatif et n'a pas force de loi. Dans la mesure où l'on exige certaines choses du demandeur, ces exigences doivent, à tout le moins dans une forme élémentaire, trouver leur origine dans le règlement.

13. Alinéa 521.47(3)b)

L'article 521.47 porte sur l'exigence d'effectuer des vols d'essai de fonctionnement et de fiabilité. Le paragraphe 521.47(3) contient les cas où ces vols ne seront pas exigés. Alors que l'alinéa 521.47(3)a) énonce des cas précis d'aéronefs n'ayant pas à subir de vols d'essai, l'alinéa 521.47(3)b) exempte une modification de la définition de type de l'exigence de mener des vols d'essai, à moins que le ministre soit d'avis contraire. La question était de savoir quels seraient les critères guidant le ministre dans sa décision. Selon votre réponse du 9 janvier 2014, pour que le ministre puisse exiger des vols d'essai supplémentaires, la modification à la définition de type doit être « substantielle (c'est-à-dire si elle s'écarte de façon importante des paramètres de la définition de type initiale) ». Si tel est le cas, c'est ce critère qui devrait être énoncé à l'alinéa 521.47(3)b), puisqu'en soit, tenir compte du plan de certification n'est pas le facteur déterminant dans la prise de décision du ministre.

Cela m'amène au deuxième volet de ma question. Puisqu'en l'espèce, les cas visés par l'alinéa 521.47(3)b) traitent de modifications à la définition de type, il vous a été demandé dans un deuxième temps pourquoi ne pas avoir fait renvoi à la section IV de la sous-partie 21, qui porte spécifiquement sur les modifications à la définition de type. Selon vos explications la section IV porterait sur une définition de type ayant déjà été approuvée, alors que l'alinéa 521.47(3)a) porte sur une modification de la définition de type qui n'a pas encore été approuvée.

Je ne suis pas convaincue à la lumière de l'article 521.151 que cette distinction puisse tenir. En l'absence d'une indication que l'on vise uniquement les définitions de type qui ont déjà fait l'objet d'un document d'approbation de la conception à l'article 521.151, tout porte à croire que toutes les définitions de type seraient visées.

À la lecture de l'article 521.151 je me questionne par ailleurs sur la rédaction de cet article. Dans un premier temps, la question qui se posait était de savoir pourquoi les alinéas a) et b) avaient-ils été jugés nécessaires, si l'on considère que l'alinéa a) pourrait probablement englober tous les cas visés à l'alinéa b). Qui plus est, il semble que l'article 521.151 ne couvre pas l'ensemble des cas prévus à la section IV.

L'alinéa 521.151b) vise les demandeurs d'une approbation d'une modification de la définition de type, ce qui englobe la plupart des dispositions de la section IV, à l'exception de l'article 521.154 pour lequel il n'y a pas de processus d'approbation,

- 3 -



donc pas de demandeur. Si en bout de ligne il n'y a pas de processus d'approbation prévu en ce qui concerne l'article 521.154, je vois difficilement comment cette disposition serait visée par l'alinéa 521.151*a*) qui traite de « l'approbation d'une modification de la définition de type d'un produit aéronautique ».

En somme, l'article 521.151 semble comporter deux lacunes. D'une part, on ne vient pas clairement exclure les cas de changements de définition de type qui sont visés par la section I et d'autre part, la portée de l'article ne semble pas viser tous les cas mentionnés dans la section IV. À titre d'exemple, je me demande si l'article 521.151 aurait pu être formulé de la manière suivante :

La présente section s'applique à la modification d'une définition de type d'un produit aéronautique approuvée.

This Division applies in respect of a change to an approved type design of an aeronautical product.

27 Articles 521.357(1*a*)(v) et 521.365*c*), version française

La question en l'espèce relève de la différence entre le sens particulier de « dossier » tel qu'il est entendu dans la sous-partie 21 et le terme « dossier » dans son acception générique, tel qu'il est entendu à l'article 521.365. Le premier renvoie spécifiquement au dossier de certification, alors que le deuxième pourrait être remplacé par un autre terme générique équivalent au terme « records » en anglais. Le corpus réglementaire fédéral offre plusieurs de ces équivalents, notamment « registres » et « documents ». Par ailleurs, la réponse se trouve peut-être à l'alinéa 521.365*b*) qui prévoit que le titulaire d'un document d'approbation doit mettre à la disposition du ministre « tout renseignement consigné en application de l'alinéa *a*) » (notre soulignement). Si « renseignement » convient pour désigner l'information colligée à l'alinéa *a*), on pourrait s'en tenir à ce terme. Ainsi, on pourrait remplacer « dossiers » au sous-alinéa 521.357(1*a*)(v), à l'intertitre précédant l'article 521.365 ainsi qu'à l'alinéa 521.365*c*) par « renseignements », afin d'éviter toute confusion. Par souci d'uniformité, le même changement devrait être apporté dans la version anglaise en remplaçant, « records » par « information », en conformité avec l'alinéa 521.365*b*).

J'espère que ces précisions vous seront utiles et vous prie de croire à mes sentiments dévoués.

Évelyne Borkowski-Parent
Conseillère juridique

/mh



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 4 août 2014

Monsieur Peter Bernhardt
Conseiller juridique principal
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation
a/s du Sénat
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Monsieur,

V/Réf.: Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (RAC)

- DORS/200-352 (parties I, VI et VIII) – point 1
 - DORS/2005-173 (parties I, IV, V et VII) – points 4 à 6, 8, 11 et 12
 - DORS/2005-348 (parties I et V) – point 2
 - DORS/2007-290 (parties I, III et VIII) – points 1 à 5 et 7 à 11
 - DORS/2009-90 (parties I, VI et VII) – points 2, 6 et 10
 - DORS/2009-152 (parties I et VII) – point 1
 - DORS/2009-280 (parties I, II et IV à VII) – point 26
 - DORS/2011-284 (parties I et IV) – point 1
 - DORS/2011-285 (parties I, III et VI) – point 1
-

La présente lettre donne suite à notre réunion du 22 janvier 2014, au cours de laquelle les représentants de Transports Canada ont indiqué qu'ils feraient le point sur les questions dites « à l'étude » dans le tableau qu'ils ont présenté lors de cette réunion. Conformément à cet engagement, vous trouverez ci-dessous une mise à jour sur les points susmentionnés.

DORS/200-352 – point 1 – alinéa 801.09(3)b)

Compte tenu de la lettre que vous m'avez envoyée le 16 mai 2014 au sujet de ce dossier en particulier, je traiterai des questions soulevées à cet égard dans une lettre distincte que je vous enverrai plus tard au cours de l'été.

DORS/2005-173 – points 4, 8 et 12 – alinéas 406.19(1)h), 700.09(1)g) et 706.03(1)h) respectivement

Le titulaire d'un certificat a le pouvoir ultime de décider de retirer un aéronef de l'exploitation ou de le maintenir en exploitation. C'est pour cette raison que le

- 2 -

Règlement n'autorise pas expressément le responsable du système de contrôle de la maintenance ou le gestionnaire de maintenance, selon le cas, à retirer un aéronef qui n'est pas conforme au *Règlement* ou qui pose un risque pour la sécurité aérienne ou la sécurité du public. Le titulaire d'un certificat se fie aux compétences et à l'expertise technique du responsable du système de contrôle de la maintenance ou du gestionnaire de maintenance pour retenir un aéronef au sol si besoin est, tout en étant l'ultime responsable de cette décision.

DORS/2005-173 – points 5, 6 et 11 – alinéa 406.19(1)c) et paragraphe 406.19(3), alinéa 573.03(1)d) et paragraphe 573.03(3), alinéa 706.03(1)c) et paragraphe 706.03(3) respectivement

Le responsable de la maintenance doit connaître les aspects techniques et réglementaires de la maintenance et de la remise en service des aéronefs, en plus de connaître les politiques et les procédures de l'entreprise. Le niveau de connaissance minimum est de 70 %. Ce niveau de connaissance, précisé au sous-alinéa 573.03(1)d)(i), constitue la note de passage aux examens de connaissances techniques et réglementaires pour l'obtention du titre de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA). Des connaissances de base ne suffisent pas.

Le responsable de la maintenance d'un organisme de maintenance agréé (OMA) doit démontrer que ses connaissances des exigences sont courantes et à jour, au même titre que celui qui demande l'obtention d'une licence de TEA.

En ce qui concerne le niveau de connaissance requis à l'alinéa 706.03(1)d) et au paragraphe 706.03(3), le Ministère confirme que le niveau de connaissances minimum est aussi de 70 %. Des connaissances de base ne suffisent pas.

DORS/2005-348 – point 2 – alinéa 561.04(1)c) et paragraphe 561.04(3)

En ce qui concerne votre question sur le niveau de connaissances requis aux fins de l'alinéa 561.04(1)c), le Ministère confirme que le niveau de connaissances minimum est de 70 %. Le niveau de connaissances et d'expérience requis en l'occurrence est précisé aux alinéas (1)a) et (1)b) et au paragraphe (2) de l'article 561.04, *Personnel de gestion*, qui indique également l'expérience requise et le niveau de compétence attendu d'un TEA.

La personne qui réalise l'entrevue agit au nom du ministre. C'est elle qui indiquera au demandeur, en fonction des résultats de l'entrevue, s'il satisfait aux exigences minimales quant au niveau de connaissances. Les candidats qui ont été retenus, mais dont les connaissances présentent certaines lacunes, ont la possibilité de corriger leurs faiblesses, mais cela ne constitue pas une exigence. Les candidats qui n'ont pas été retenus doivent corriger leurs lacunes pour que leur candidature soit retenue.



L'analyse de ces dispositions dans les versions française et anglaise indique qu'il n'y a pas de distinction entre les termes « **des** connaissances » (articles 406.19, 573.03 et 706.03) et « **une** connaissance » (article 561.04). Par conséquent, le Ministère modifiera uniquement la version française de l'article 561.04 du RAC.

DORS/2007-290 – point 1 – alinéa 107.03(z)

L'alinéa 107.03(z) du RAC concerne les articles 302.502, 302.503, 302.504 et 302.505, ainsi que l'article 302.501. L'article 107.03 du RAC met en place des exigences générales pour les systèmes de gestion de la sécurité (SGS), tandis que les sous-parties, telles que la sous-partie 302, établissent des exigences plus détaillées relatives au certificat en question.

Bien que le Ministère convienne que la suppression de l'alinéa 107.03(z) du RAC ne changerait rien à l'obligation qu'a le titulaire du certificat de respecter les exigences relatives aux SGS prévues aux sous-parties 107 et 302, l'alinéa 107.03(z) sert de lien entre les exigences générales et les exigences particulières que l'on retrouve dans chaque sous-partie.

DORS/2007-290 – point 2 – alinéa 302.07(1)g), sous-alinéa 302.502(a)(ii), paragraphe 302.503(5) et alinéa 302.504(2)c)

Le Ministère est d'accord et procédera à la modification de ces dispositions pour en assurer la concordance dans les deux langues.

DORS/2007-290 – point 3 – alinéas 302.501(a) et 805.01(a)

Comme on l'indique au point 1, le Ministère convient que la suppression des alinéas 302.501(a) et 805.01(a) du RAC ne changerait rien à l'obligation qu'a le titulaire du certificat de respecter les exigences relatives aux SGS prévues aux sous-parties 302 et 805; les dispositions servent de lien aux exigences générales de la sous-partie 107.

DORS/2007-290 – point 4 – sous-alinéas 302.502(a) (iii) et 805.02(1)a)(iii)

Le Ministère est d'accord et procédera à la modification de ces dispositions pour en assurer la concordance dans les deux langues.

DORS/2007-290 – point 5 – sous-alinéas 302.502(a) (iv) et 805.02(1)a)(iv)

En ce qui concerne votre premier commentaire au sujet du bénéficiaire de l'immunité à l'égard des mesures disciplinaires, le Ministère confirme que le bénéficiaire est toute personne qui signale un danger. Le but de ces dispositions est de permettre le signalement d'un danger sans crainte de représailles. Toutefois,

- 4 -

l'immunité n'est pas exclusive. Elle ne s'applique pas aux mesures disciplinaires normales en cas de faute intentionnelle ou de négligence.

Pour ce qui est de votre deuxième commentaire, les employés d'un titulaire de certificat sont plus enclins à signaler les incidents et à collaborer aux enquêtes lorsqu'un certain niveau d'immunité à l'égard des mesures disciplinaires est offert. Pour déterminer si une politique sur le signalement de sécurité s'applique, le titulaire du certificat doit établir s'il s'agit d'un comportement intentionnel, délibéré ou négligent et tenir compte des circonstances liées à l'événement. Une approche non punitive à l'égard du signalement des incidents de sécurité n'exclut pas l'utilisation d'une approche générale en matière de discipline en cas de récidive. En fait, la politique sur le signalement des incidents de sécurité devrait comporter des mesures de protection contre les comportements abusifs, comme l'utilisation de l'auto-dénonciation comme moyen d'obtenir l'indemnité en cas de violation intentionnelle de l'esprit et de la lettre de la politique.

Enfin, le Ministère est d'accord avec votre troisième commentaire et procédera à la modification de ces dispositions pour en assurer la concordance dans les deux langues.

DORS/2007-290 – point 7 – paragraphes 302.503(2), 302.503(3) et 302.503(5), article 302.504 et alinéa 302.505(2)d)

Le Ministère confirme que votre interprétation des paragraphes 302.503(2) et 302.503(5), de l'article 302.504 et de l'alinéa 302.505(2)d) est exacte.

Cette obligation ne s'applique pas au demandeur parce qu'un système de vérification ne peut être établi en l'absence d'une activité à vérifier. L'établissement d'un système de vérification n'est pas une condition à la délivrance d'un certificat à un nouveau demandeur. Cependant, le demandeur doit avoir un programme d'assurance de la qualité prévoyant l'examen ou la vérification périodique des activités autorisées, comme le prévoit l'alinéa 107.03(g).

DORS/2007-290 – point 8 – alinéas 302.503(5)a) et 805.03(6)a)

Bien que l'indépendance de l'assurance de la qualité soit la norme dans l'industrie, le Ministère reconnaît que, dans certains cas, en raison de la taille, de la nature et de la complexité des opérations et des activités des exploitants d'aéroport, il ne convient pas d'en attribuer la responsabilité à une personne qui n'est pas chargée de réaliser ces opérations ou activités. Il incombe à l'exploitant de démontrer que, par l'analyse du risque prévue à l'alinéa 302.503(5)b), les tâches d'assurance de la qualité concernant certaines activités et opérations faisant partie des activités d'un aéroport peuvent être réalisées par une personne chargée de ces mêmes opérations et activités et que les tâches d'assurance de la qualité réalisées par cette personne n'entraîneront aucun risque inacceptable pour la sécurité aérienne.



DORS/2007-290 – point 9 – alinéas 302.505(1)a) et 302.505(1)d) et alinéas 805.05(1)a) et 805.05(1)d)

L'alinéa 302.504(b) exige que le titulaire du certificat nomme un gestionnaire du SGS et l'article 302.505 prévoit que le gestionnaire établisse et maintienne un système de compte rendu.

En réponse à votre question relative au délai pour la mise en place du système de compte rendu, le Ministère indique que ce système doit être établi par le nouveau demandeur avant que le ministre émette le certificat d'exploitation. Conformément à l'article 302.501, le SGS doit comporter les éléments précisés à l'article 302.502. En outre, l'alinéa 302.502(b) requiert expressément l'établissement d'un système de compte rendu. Conformément au paragraphe 302.03(1), le ministre délivre au demandeur un certificat d'aéroport l'autorisant à exploiter un aérodrome comme aéroport, s'il présente un manuel d'exploitation d'aéroport. Le manuel, présenté en application de l'alinéa 302.02(1)b), doit être approuvé par le ministre avant la délivrance du certificat; il doit en outre comporter les éléments prévus au sous-alinéa 302.08(4)f)(i) relativement au système de gestion de la sécurité exigé à l'article 107.02 (c.-à-d. une description des éléments du système de gestion de la sécurité qui figurent à l'article 302.502 et une liste des titres, des dates et des emplacements des documents qui ne figurent pas dans le manuel d'exploitation d'aéroport et qui décrivent comment l'exploitant s'acquitte de ses obligations à l'égard du système de gestion de la sécurité).

DORS/2007-290 – point 10 – paragraphes 302.505(5) et 805.05(5)

Un gestionnaire de SGS peut déléguer des fonctions de gestion, mais une telle délégation de fonctions ne soustrait pas le cadre responsable aux obligations prévues à l'alinéa 106.02(1)a) du RAC.

DORS/2007-290 – point 11 – alinéa 805.03(3)d)

Le Ministère est d'accord avec vos commentaires et modifiera cette disposition en conséquence.

DORS/2009-90 – point 2 – paragraphe 705.172(1) et point 10 – sous-alinéas 705.175(a)(i) et 705.175(a)(ii)

Pour obtenir la certification, un exploitant aérien doit établir un programme qui vise à gérer les incidents d'entrave au travail d'un membre d'équipage. L'évaluation de l'efficacité de ce programme ne peut être réalisée que si le programme est en place depuis un certain temps et qu'une inspection de conformité a été réalisée.

Le Ministère évolue quant à la façon dont il aborde ses responsabilités de surveillance pour toutes les entreprises qu'il réglemente. Les méthodes de surveillance



traditionnelles (c.-à-d. les vérifications et les inspections) visent uniquement à déterminer la conformité réglementaire à l'aide d'un certain nombre d'activités d'inspection directe des aéronefs, du personnel, des dossiers et des produits d'une entreprise. Le Ministère passe à une approche moderne comportant des méthodes de surveillance telles que des évaluations, des inspections de validation de programme (IVP) et des inspections de processus. Grâce à cette approche moderne, le Ministère peut aller au-delà de la vérification de la conformité et procéder à l'examen des systèmes d'une entreprise afin de déterminer s'ils parviennent à assurer la conformité, tant de façon ponctuelle que continue. Cette évolution de l'approche correspond aux principes des systèmes de gestion de la sécurité, selon lesquels on s'attend à ce que l'entreprise assume un rôle de propriété afin de gérer ses risques de façon proactive et de mettre en place les systèmes requis pour veiller à satisfaire en permanence aux exigences en matière de réglementation (Procédures de surveillance IP n° SUR-001, édition n° 5, 2013-06-28 : http://www.tc.gc.ca/media/documents/ca-opssvs/Surveillance_Procedures.pdf).

Aux termes de l'article 5 du *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien* (parties I, IV et VII), DORS/2009-90, l'exploitant aérien a 90 jours pour se conformer au paragraphe 705.172(1), soit jusqu'au 10 juin 2009. À compter de cette date, tous les exploitants aériens visés au paragraphe 705.172(1) du RAC doivent avoir élaboré des procédures. L'élaboration de ces procédures ainsi que leur incorporation au manuel d'exploitation de l'entreprise et au manuel de l'agent de bord constituent un élément important du programme de sécurité aérienne. Ces procédures sont conçues pour que le personnel soit bien informé de ses rôles et responsabilités. En outre, l'alinéa 725.172(1)*h* de la norme 725 oblige l'exploitant aérien à identifier les façons dont le comportement turbulent d'un passager peut constituer de l'entrave au travail d'un membre d'équipage, selon la nature de ses activités et le travail de son équipage. L'objectif est de donner au personnel, à l'aide d'exemples concrets et réalistes, une meilleure compréhension de l'application du règlement sur les activités de l'exploitant aérien.

En ce qui concerne le point 10 plus particulièrement, vous avez demandé une copie d'un manuel d'exploitation et d'un manuel de l'agent de bord. Le modèle de manuel d'exploitation, structuré selon les éléments définis à l'article 723.105 de la norme 723 – Exploitation d'un taxi aérien – Avions, est disponible à <http://www.tc.gc.ca/media/documents/ca-standards/cg-vfr-only.pdf>.

La norme relative au Manuel des agents de bord, mise en œuvre par l'article 705.139 du *Règlement de l'aviation canadien*, est disponible à : <http://www.tc.gc.ca/publications/fr/tp12295/pdf/hr/tp12295f.pdf>.

DORS/2009-90 – point 6 – paragraphe 705.174(1)

En vertu de l'article 5 du *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien* (parties I, IV et VII), DORS/2009-90, l'exploitant aérien avait 90 jours pour se



conformer au paragraphe 705.174(1), soit jusqu'au 10 juin 2009. À compter de cette date, tous les exploitants aériens visés au paragraphe 705.174(1) du RAC devaient avoir élaboré des procédures. Depuis le 10 juin 2009, tout nouveau demandeur doit avoir élaboré des procédures avant de pouvoir obtenir un certificat d'exploitation aérienne.

L'alinéa 725.172(1)*b*) du RAC oblige l'exploitant aérien à identifier les façons dont le comportement turbulent d'un passager peut constituer de l'entrave au travail d'un membre d'équipage. La décision d'inclure à ses procédures la définition de l'expression « entrave au travail d'un membre d'équipage » ou de « niveau d'entrave au travail d'un membre d'équipage » pour satisfaire aux exigences de l'alinéa 725.172(1)*b*) est à la discrétion de l'exploitant aérien. Le RAC ne précise pas les moyens exacts par lesquels l'exploitant aérien doit satisfaire à chaque exigence.

DORS/2009-152 – point 1 – sous-alinéas 702.09(j)(i), 703.09(j)(i) et 704.09(j)(i)
DORS/2009-280 – point 26 – sous-alinéas 521.357(1)a)(i) et 521.357(1)a)(iii)

Le Ministère procède à des analyses plus poussées afin de préciser l'esprit de ces dispositions relativement à l'usage du terme « dénomination sociale » et devrait être en mesure de formuler une réponse d'ici la fin de 2014.

DORS/2011-284 – point 1 – sous-partie 408 (mise en œuvre de la norme 428)
DORS/2011-285 – point 1 – sous-partie 601 (mise en œuvre de la norme 621)

Contrairement aux règlements, l'élaboration et la modification des normes de l'aviation civile ne sont pas assujetties aux exigences de la *Loi sur les textes réglementaires*, mais elles sont assujetties aux exigences du paragraphe 103.01(2) du RAC.

La modification à une norme ou l'adoption d'une nouvelle norme est portée l'attention des personnes concernées par l'entremise du *Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne* (CCRAC) et par la publication d'un Avis de proposition de modification (APM). La version définitive de la norme nouvelle ou modifiée entre en vigueur au moins 30 jours après sa publication, conformément au paragraphe 103.01(3) du RAC. La date de publication est représentée par la « date d'amendement » et non pas par la « date de modification ». La « date de modification » est utilisée par l'équipe de publication technique lorsque des changements sont apportés au format des pages Web, et se retrouve sur toutes les pages Web du gouvernement du Canada.

Transports Canada fait respectueusement valoir et confirme que les normes 428 et 621 ont fait l'objet de consultations publiques conformes aux processus du CCRAC et qu'elles ont été adoptées par le ministre conformément aux exigences du paragraphe 103.01(2) du RAC.

- 8 -



Je crois que ces explications sauront répondre à vos questions, mais je vous prie de ne pas hésiter à communiquer avec mon bureau si des précisions supplémentaires s'avéraient nécessaires.

Sincères salutations.

Simon Dubé
Directeur général par intérim
Secrétariat ministériel



Transport Transports
Canada Canada



Place de Ville, Tower C - Place de Ville, tour C
Ottawa, ON K1A 0N5 - Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Your file Votre référence

Our file Notre référence

NOV 27 2014

Maître Évelyne Borkowski-Parent
Conseillère juridique
Comité mixte permanent
d'examen de la réglementation
a/s Le Sénat
Ottawa (Ontario) K1A 0N4

RECEIVED/REÇU
DEC 03 2014
REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

**V/Réf. : DORS/2009-280, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation
canadien (Parties I, II, IV à VII)**

Maître,

Je donne suite par la présente à vos lettres du 2 juin 2014 et du 16 juillet 2014. En réponse aux commentaires que vous avez formulés dans votre correspondance, le Ministère présente les solutions ci-dessous :

1. Paragraphe 101.01(1), définition de « certificat de type »

Le Ministère convient qu'il serait utile de définir « fiche de données ». Il étudiera quel est le meilleur endroit pour placer une telle définition tout en examinant la définition de « certificat de type » à l'article 101.01, car il veut maintenir une uniformité avec les définitions parallèles de la disposition 21.41 du titre 14 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis et du paragraphe 21.A.41 des règles d'application de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (aussi désigné *Règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission*).

3. Sous-alinéas 521.28d(i) et (ii), 521.103d(i) et (ii) et 521.155d(i) et (ii)

Le Ministère est d'accord et il insérera le terme « proposé » tel qu'il est suggéré.

... 2



4. Paragraphe 521.29(3), 521.104(3) et 521.156(3)

Le Ministère est d'accord avec votre commentaire et il envisagera d'utiliser un libellé semblable à celui qui figure à la disposition 21.17d(2) du titre 14 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis.

5. Paragraphe 521.30(1)

Le Ministère est d'accord avec votre commentaire et il ajoutera le terme « proposé », comme il est mentionné au commentaire n° 3.

En réponse à la question de savoir comment « dans l'intérêt du public » pourrait être défini relativement à une configuration non conforme de l'aéronef, un exemple de justification d'intérêt public tiré d'un récent document d'évaluation à l'appui d'une exemption réglementaire vous a été remis lors de notre réunion du 7 juillet 2014. Le Ministère est d'avis que cette information ainsi que les explications fournies au cours de cette réunion ont répondu à votre question.

8. Alinéas 521.33a) et b)

En ce qui concerne la question posée au commentaire n° 3, le Ministère comprend que vous demandez si l'alinéa 521.33b) peut être considéré comme cumulatif à l'alinéa 521.33a). L'alinéa 521.33b) du *Règlement de l'aviation canadien* instaurait l'exigence pour un demandeur d'accepter officiellement la responsabilité de sa conception au moyen d'une déclaration formelle. Cette disposition s'ajoutait aux exigences antérieures de la sous-partie 511 du *Règlement de l'aviation canadien* (maintenant abrogée) qui exigeaient que le demandeur « démontre » seulement, ce qui est actuellement l'objet de l'alinéa 521.33a) du *Règlement de l'aviation canadien*. L'intention de l'alinéa 521.33b) consiste à mettre l'accent sur le fait que c'est le demandeur qui a la responsabilité de démontrer la conformité à toutes les exigences, et non le ministre. Le demandeur a la responsabilité d'effectuer un examen approprié et de garantir que toutes les exigences en matière de certification ont été respectées dans le cadre d'un projet d'approbation de la conception d'un produit aéronautique.

L'alinéa 521.33b) du *Règlement de l'aviation canadien* a pour objet d'exiger qu'une déclaration soit faite comme condition préalable à la délivrance d'un certificat de type conformément au sous-alinéa 521.57(1)a) du *Règlement de l'aviation canadien*. Le demandeur fournit cette déclaration une fois qu'il a eu l'occasion de démontrer la conformité avec toutes les exigences applicables que le ministre a définies dans la base de certification. La déclaration d'attestation est assujettie à la disposition 7.3(1) de la *Loi sur l'aéronautique* concernant le fait de faire sciemment une fausse déclaration pour obtenir un document d'aviation canadien ou tout avantage



qu'il octroie. Bien que le Ministère et le demandeur disposent de souplesse dans la méthode de soumission des données de façon continue, le ministre approuve la conception seulement après que le demandeur a fait la preuve de la conformité. En dernier lieu, le ministre approuve la conception par la délivrance d'un certificat et de sa fiche de données.

En ce qui concerne la deuxième question posée à partir des « observations préliminaires », il appert que la chronologie de la délivrance du certificat de type et de sa fiche de données est mal comprise. Il est un fait établi que le certificat de type et la fiche de données connexe sont délivrés en même temps.

Comme vous l'avez noté dans vos commentaires, la définition de « certificat de type » figurant à la disposition 21.41 du titre 14 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis et du paragraphe 21.A.41 des règles d'application de l'Agence européenne de la sécurité aérienne tient compte notamment de la définition de type et des limites d'utilisation. Par conséquent, ces définitions pourraient représenter un avantage, car elles pourraient déterminer avec précision le contenu d'un certificat de type.

En rétrospective, il se pourrait que le Ministère souhaite examiner une fois de plus la définition de « certificat de type ». Certaines des hypothèses formulées durant la rédaction de la sous-partie 521 du *Règlement de l'aviation canadien* s'éloignent des définitions étrangères. Les définitions de « définition de type » du Canada, des États-Unis et de l'Agence européenne de la sécurité aérienne se ressemblent beaucoup et elles tiennent compte des données de définition. Lorsque la définition étrangère de « certificat de type » comprend la « définition de type » (ce qui inclut toutes les données de conception aussi), le certificat de type signifie donc toutes les données de conception sous-jacentes.

Tout au long de la rédaction de la sous-partie 521 du *Règlement de l'aviation canadien*, le Ministère a tenté de réduire ce qui pourrait être perçu comme étant la responsabilité du ministre en imputant expressément certaines responsabilités au demandeur ou au titulaire en plus des responsabilités confiées au ministre. Cela a posé un risque juridique pour le ministre d'être perçu comme le détenteur exclusif des données de conception, une situation qui pourrait survenir si un titulaire de certificat de type lui rend son certificat (p. ex., dans le cadre d'une faillite). Il se peut qu'il ne soit pas possible de vérifier si les données de conception sont complètes ou mises à niveau au moment de la remise du certificat de type. Un membre du public pourrait par la suite demander au ministre d'autoriser l'accès à ces données, et un utilisateur éventuel pourrait avoir certaines attentes quant à leur intégrité. Lors de la rédaction de la sous-partie 521 du *Règlement de l'aviation canadien*, l'objectif était donc de faire une distinction entre la « définition de type » et le « certificat de type » de façon à éviter que le ministre ne devienne le détenteur des données sur la définition de type lorsqu'un titulaire de certificat de type lui remet son certificat. Dans de tels scénarios,

- 4 -

il est possible que les hypothèses relatives à la responsabilité ministérielle ne changent pas, peu importe si le ministre est détenteur ou non des données. Ces questions devront être examinées de façon plus approfondie par l'avocat du Ministère.

10. Alinéa 521.44a)

L'alinéa 521.44a) vise à établir que l'article mis à l'essai est suffisamment représentatif de la définition de type proposée – offerte pour la certification de type – afin que les résultats de l'essai soient considérés comme des éléments valides pour justifier la conformité de la définition de type éventuelle.

Les expériences antérieures ont démontré qu'il arrive parfois, à mesure que la conception (définition de type) évolue (à la suite de l'échec d'essais itératifs et de modifications du concept), que le demandeur ne soit plus en mesure de déterminer, plus tard au cours du programme de certification, quelle était la configuration au moment de l'acquisition des données de l'article d'essai. Par conséquent, il a été jugé nécessaire d'obliger le demandeur à documenter (au moyen des plans, des spécifications et des méthodes de construction proposés pour la conception de type) la configuration de l'article d'essai avec suffisamment de rigueur pour être capable d'évaluer si les résultats de ces essais sont toujours valides à la suite de modifications conceptuelles ultérieures de l'article.

Dans un autre scénario, il se pourrait (durant la phase de conception et d'essai d'une certification de type) qu'un demandeur demande la permission de mettre à l'essai les pièces, les systèmes et les assemblages d'aéronef à concevoir pour obtenir des crédits de certification de type. Il faut noter que ces articles à l'essai pourraient cependant ne pas être conformes à la définition de type proposée. Toutefois, un essai précis pourrait déterminer que les articles à l'essai sont suffisamment semblables, à la fois dans les considérations nécessaires en matière de conformité et dans la perspective que les résultats pourraient s'avérer représentatifs de la configuration de production finale.

Pour faire suite à votre question, le Ministère déduit que vous suggérez que les spécifications, les méthodes de construction et les plans proposés pour l'article soumis à l'essai soient requis en vertu de la réglementation, mais le Ministère est d'avis qu'ils le sont déjà. Dans ce contexte, l'article 101.01 fournit la définition de « définition de type », laquelle comprend les plans, les spécifications et les méthodes de construction. Avant qu'un document d'approbation ne soit délivré (p. ex., en vertu de l'article 521.57), le demandeur doit démontrer au ministre que la définition de type de l'article est conforme à sa base de certification.

Dans votre commentaire, vous abordez la notion de « documents administratifs » et le fait qu'ils pourraient ne pas avoir la force légale de la loi. Dans le cas d'un demandeur d'une certification de type, le Ministère considère que le

... 5

- 5 -

certificat de type (ou un autre document d'approbation de la conception) constitue le seul document juridique à partir duquel des mesures d'application de la loi peuvent être prises. Lorsque le demandeur n'est pas en mesure de démontrer de manière satisfaisante la conformité à la base de certification de leur définition de type proposée, l'approbation de la conception n'est pas émise. Lorsqu'une approbation de la conception est obtenue, la configuration de la définition de type consignée sur la fiche de données du certificat de type devient la seule configuration de la conception admissible à un certificat de navigabilité standard en vertu de la sous-partie 507 du *Règlement de l'aviation canadien*.

Pour ces raisons, le Ministère ne croit pas qu'il soit nécessaire de modifier l'alinéa 521.44a).

11. Alinéa 521.44c)

Pour donner suite à la réponse au commentaire n° 8, il est possible que le Ministère examine une fois de plus la définition de « certificat de type ».

12. Alinéa 521.44e)

Il semble que votre interprétation de l'objectif de cette exigence soit incorrecte.

L'objectif de l'article 521.44, intitulé Inspections et essais, consiste à établir que la définition de type est « conforme » à sa base de certification. La conformité de la définition de type (du produit aéronautique) à sa base de certification est réalisée grâce à certains moyens primaires : examen de la conception et des plans, analyse, essai et inspection. Alors que l'examen de la conception et des plans et l'analyse peuvent être vérifiés sans produit aéronautique physique, les deux autres moyens primaires exigent qu'un produit aéronautique physique soit disponible pour réaliser les essais et les inspections.

Dans ce contexte, l'alinéa 521.44e) prévoit l'accès au produit aéronautique par le ministre (p. ex., l'aéronef pour ce qui est de la configuration de production proposée) afin de procéder à toute inspection ou évaluation technique, ou de procéder ou d'assister à tout essai. Cet alinéa ne fait expressément pas allusion à la « définition de type », laquelle pourrait être considérée comme « l'avion théorique » ou comme des séries de données ou de plans qui décrivent et prouvent la conformité à sa base de certification.

Par exemple, il existe des exigences selon lesquelles les câbles de commande de vol doivent se trouver à une distance suffisante de la structure même de l'avion afin de prévenir notamment les accrochages, le coinçage et l'usure par frottement. Bien que les plans et les spécifications relatives à la conception d'un produit

... 6



aéronautique puissent indiquer qu'une distance suffisante est prévue en théorie (sur papier), ce n'est que lorsqu'un examen physique du produit bâti est effectué, en tenant compte des propriétés des matériaux des câbles et la prise en considération du « mou » et du statisme, qu'on peut confirmer la « théorie » de la conception.

Par conséquent, le Ministère est d'avis qu'il n'est pas nécessaire de modifier cet alinéa.

13. Alinéa 521.47(3) b)

La section IV aborde les modifications apportées à la définition de type après la délivrance initiale du certificat de type. Ces modifications à la définition de type peuvent être apportées par le titulaire original du certificat de type ou par une tierce partie, dans le cadre par exemple d'un certificat de type supplémentaire (section V). Malheureusement, la réponse que le Ministère vous a fournie dans la lettre datée du 9 janvier 2014 faisait valoir incorrectement que le processus d'analyse visant à relever une modification « importante » se trouvait dans l'article 521.158. En fait, l'article 521.158 n'aborde que les modifications qui ne sont pas « importantes ». En vertu de l'article 521.153, les demandeurs d'approbation d'une modification « importante » doivent présenter une demande pour obtenir un nouveau certificat de type en vertu de l'article 521.28 (section II).

Au cours de la rédaction de l'alinéa 521.47(3)b), le Ministère a choisi de laisser au ministre le pouvoir discrétionnaire d'exiger que des vols d'essai de « fonctionnement et de fiabilité » supplémentaires (F&R) soient effectués pour apporter une modification à la définition de type, lorsqu'une telle modification est considérée comme étant « importante ». Toutefois, lorsqu'une modification importante est apportée, le demandeur est déjà tenu de se conformer aux exigences de la section II par l'intermédiaire de l'article 521.153.

Par conséquent, le Ministère examinera l'exigence prévue à l'alinéa 521.47(3)b) en vue de préciser que les vols d'essai de « fonctionnement et de fiabilité » ne doivent pas servir à apporter des modifications à la conception en deçà du niveau qui nécessiterait un nouveau certificat de type. Le Ministère croit que ceci répond aux arguments soulevés dans la première partie de ce commentaire.

En ce qui concerne la deuxième partie du commentaire n° 13, relativement à l'article 521.151, intitulé Application, et à l'article 521.154, intitulé Modification autre qu'une modification à la définition de type, le Ministère accepte le libellé révisé que vous suggérez pour l'article 521.151. De plus, il a l'intention d'examiner le libellé de l'article 521.154 dans la mesure nécessaire pour assurer une harmonisation avec la terminologie de la Federal Aviation Administration des États-Unis et de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, laquelle utilise les termes « modification mineure » pour décrire ce que l'article 521.154 considère comme une « modification autre qu'une modification à la définition de type ».



14. Alinéa 521.57(2)a)

Le sujet de cet alinéa est la « définition de type du produit aéronautique », et cette définition doit être conforme à la base de certification applicable. Ainsi, on y parle de la « définition de type » plutôt que du « produit aéronautique », lequel a été abordé à l'alinéa 521.44e). Une autre façon d'énoncer cette exigence serait de dire que la « définition de type du produit aéronautique » doit correspondre à sa base de certification. Par conséquent, le Ministère est d'avis qu'il n'est pas nécessaire d'apporter une modification.

15. Alinéa 521.105b)

Cette disposition définit une « constatation de sécurité équivalente » comme un élément de la base de certification pour les spécifications techniques (TSO). Le libellé de l'alinéa 521.105b) suggère que l'objectif d'une constatation de sécurité équivalente est d'approuver un autre moyen de conformité à la norme CAN-TSO plutôt que d'approuver une dérogation à la norme.

Après examen, il a été déterminé que le libellé actuel de l'alinéa 521.105b) ne correspond pas aux pratiques internationales en matière de spécifications techniques (TSO) selon lesquelles une constatation de sécurité équivalente est couramment traitée et consignée en tant que « dérogation » au document d'approbation de la conception selon les spécifications techniques. Dans les systèmes de certification des spécifications techniques propres à la Federal Aviation Administration des États-Unis et à l'Agence européenne de la sécurité aérienne, une dérogation à la norme est accordée lorsque les autorités de l'aviation civile jugent que les caractéristiques de conception proposées par le demandeur offrent un niveau de sécurité équivalent au niveau de sécurité qui aurait été atteint en respectant les spécifications techniques (TSO).

Le Ministère propose de réviser l'alinéa 521.105b) de manière à énoncer qu'une dérogation à la norme de rendement minimale selon les spécifications techniques pourrait être approuvée lorsque le demandeur démontre que la conception proposée assure un niveau de sécurité équivalent à celui qui aurait été atteint en respectant les spécifications techniques ou une partie de la norme en vertu de laquelle une dérogation est demandée. Cette proposition harmonisera la sous-partie 521 du *Règlement de l'aviation canadien* avec la version actuelle des dispositions du paragraphe 21.618 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis et du paragraphe 21.A.610 des règles d'application de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, intitulé *Approbation de dérogation*.

- 8 -



16. Alinéa 521.106b)

L'alinéa 521.106b) vise à permettre au ministre d'émettre une nouvelle norme de conception CAN-TSO lorsqu'il n'en existe pas déjà une. Une fois émise, il sera proposé au moyen d'un avis de proposition de modification que la nouvelle norme CAN-TSO soit incorporée au chapitre 537 du *Manuel de navigabilité*.

Peu importe qu'elles soient incorporées ou non au chapitre 537 du *Manuel de navigabilité*, les normes de conception CAN-TSO pourront être utilisées par tout demandeur d'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO).

17. Alinéa 521.107d)

Bien que les manuels, les instructions et les limites puissent être exigés dans le cadre de la base de certification, ces documents ne font pas partie de l'appareillage ou de la pièce mentionnés à l'alinéa 521.107a). Par conséquent, les alinéas 521.107a) et d) sont différents, et le Ministère ne croit pas que leur libellé doit être révisé.

25. Alinéa 521.355(2) b), version française

Le Ministère convient qu'il est nécessaire d'apporter une correction grammaticale comme vous l'avez indiqué.

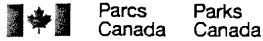
27. Sous-alinéa 521.3571)a)v) et alinéa 521.365c)

Dans votre dernière lettre datée du 16 juillet 2014, vous avez suggéré que le Ministère remplace le terme « dossiers » dans la version française par le terme « renseignements ». En conséquence, il portera les suggestions de modifications à l'attention des services de traduction qui l'aideront à faire les révisions voulues.

J'espère que ces renseignements sauront vous satisfaire et je vous prie d'agréer, Maître, mes sincères salutations.

Simon Dubé
Directeur général intérimaire
Secrétariat ministériel

Appendix J



30 Victoria, 4th floor
Gatineau, Quebec
J8X 0B3

JAN 08 2015

Ms. Évelyne Borkowski-Parent
Counsel
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations
The Senate
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

RECEIVED/REÇU
JAN 15 2015
REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Subject: SOR/78-830, Wood Buffalo National Park Game Regulations, as amended

Dear Ms. Borkowski-Parent:

Thank you for your letter of August 20, 2014, in which you requested an update on the status of the review of the *Wood Buffalo National Park Game Regulations*.

Since our letter to you of March 20, 2014, we have not been able to conclude discussions with the leadership of each of the eleven Aboriginal groups associated with Wood Buffalo National Park.

As you are aware, Parks Canada is currently developing a new Miscellaneous Amendments Regulation (MAR) to address various concerns raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (the Committee).

It is Parks Canada's intention to address the Committee's concerns in relation to the *Wood Buffalo National Park Game Regulations* within the context of the proposed MAR. This will be the most expeditious way to deal with these concerns.

We anticipate completion of this regulatory initiative in late 2015.

Should you wish to discuss this issue further, please contact Rachel Grasham, Acting Director, Policy, Legislation and Cabinet Affairs Branch, at 819-420-9115.

Yours truly,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jane Pearse'.

Jane Pearse
Chief Administrative Officer

Canada

Annexe J

**TRANSLATION/TRADUCTION**

Le 8 janvier 2015

Maître Évelyne Borkowski-Parent
Avocate
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation
Le Sénat
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Maître,

Objet: DORS/78-830, Règlement sur le gibier du parc de Wood-Buffalo,
version modifiée

Je vous remercie de votre lettre du 20 août 2014, dans laquelle vous vous informez de l'état d'avancement de l'examen du Règlement sur le gibier du parc de Wood-Buffalo.

Depuis notre lettre du 20 mars précédent, nous ne sommes pas parvenus à conclure les pourparlers avec les chefs des 11 groupes autochtones concernés par le parc national.

Comme vous le savez, Parcs Canada prépare actuellement un règlement correctif visant à régler divers problèmes qu'a soulevés le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

Parc Canada entend régler les problèmes que le comité a relevés dans le Règlement sur le gibier du parc de Wood-Buffalo dans les plus brefs au moyen du règlement correctif proposé, car ce sera le moyen le plus rapide d'y parvenir.

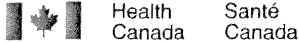
L'initiative réglementaire devrait être terminée à la fin de 2015.

Pour toute autre question sur ce dossier, veuillez vous adresser à Rachel Grasham, directrice par intérim de la politique, de la législation et des affaires du Cabinet, au 819-420-9115.

Veuillez agréer, maître, mes salutations distinguées.

Jane Pearse
Dirigeante principale de l'administration

Appendix K



Your file / Votre référence
14-107455 - 461
Our file / Notre référence

Peter Bernhardt
General Counsel
Standing Joint Committee for
the Scrutiny of Regulations
c/o The Senate
Ottawa, Ontario K1A 0A4

RECEIVED/REÇU
JUL 08 2014
REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

JUN 25 2014

Dear Mr. Bernhardt:

Re: SOR/2011-179, *Regulations Amending the Tobacco Products Information Regulations* and SOR/2005-178 *Cigarette Ignition Propensity Regulations*

This letter is in response to your request for a progress update dated February 10, 2014 regarding SOR/2011-179, *Regulations Amending the Tobacco Products Information Regulations*.

The proposed regulations were pre-published in the *Canada Gazette, Part I* on March 8, 2014. The proposed amendment serves to correct a discrepancy that you identified between the English and French versions of paragraph 11(b) of the *Tobacco Products Information Regulations*.

We wish to also inform you that the proposed *Cigarette Ignition Propensity (Consumer Products) Regulations* under the authority of the *Canada Consumer Product Safety Act* were also pre-published in the same issue of the *Canada Gazette, Part I* to address your concerns regarding SOR/2005-178, *Cigarette Ignition Propensity Regulations* under the *Tobacco Act*.

.../2



-2-

We trust this information is helpful and we will continue to keep you advised as to the progress of these files.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "B. Czich".

Brenda Czich
Acting Director
Departmental Regulatory Affairs
Health Canada

cc: Denis Choinière, Director
Tobacco Products Regulatory Office
Controlled Substances and Tobacco Directorate



Health
Canada

Santé
Canada



Peter Bernhardt
General Counsel
Standing Joint Committee for
the Scrutiny of Regulations
c/o The Senate
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

RECEIVED/REÇU
JAN 06 2015
REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Your file / Votre référence
14-115431-145

Our file / Notre référence

DEC 22 2014

Dear Mr. Bernhardt:

**Re: SOR/2005-178 *Cigarette Ignition Propensity Regulations* and SOR/2011-179
*Tobacco Products Information Regulations***

Thank you for the two letters dated November 5, 2014, requesting an update on SOR/2005-178 *Cigarette Ignition Propensity Regulations* and SOR/2011-179 *Tobacco Products Information Regulations*.

The Department anticipates that the final publication of the above mentioned regulations along with the *Regulations Repealing the Cigarette Ignition Propensity Regulations* will be published in the *Canada Gazette* Part II in the Fall of 2015.

Health Canada appreciates the Standing Joint Committee's patience on this file as we continue to work towards resolving the issues identified by the Committee. We trust this information is helpful and we will continue to keep you advised as the progress of these files.

Yours sincerely,

Brenda Czich
Director
Departmental Regulatory Affairs
Health Canada

cc: Denis Choinière, Director
Tobacco Products Regulatory Office, Controlled Substances and Tobacco
Directorate

Canada

Annexe K

**TRANSLATION/TRADUCTION**

Le 25 juin 2014

V/Réf.: 14-107455-461

Monsieur Peter Bernhardt
Conseiller juridique principal
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation
Le Sénat
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Monsieur,

Objet: DORS/2011-179, Règlement modifiant le Règlement sur l'information
relative aux produits du tabac
DORS/2005-178, Règlement sur le potentiel incendiaire des cigarettes

Je désire, par la présente, répondre à votre demande de renseignements du 10 février 2014 au sujet de l'avancement du dossier du DORS/2011-179, *Règlement modifiant le Règlement sur l'information relative aux produits du tabac*.

Le projet de règlement a fait l'objet d'une publication préalable dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 8 mars 2014. La modification proposée corrigera l'écart que vous aviez relevé entre la version anglaise et la version française de l'alinéa 11*b*) du *Règlement sur l'information relative aux produits du tabac*.

Nous tenons également à mentionner que le projet de *Règlement sur le potentiel incendiaire des règlements (produits de consommation)* établi en vertu de la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*, qui vise à régler vos préoccupations concernant le DORS/2005-178, *Règlement sur le potentiel incendiaire des cigarettes* pris en vertu de la *Loi sur le tabac*, a aussi fait l'objet d'une publication préalable dans le même fascicule de la partie I de la *Gazette du Canada*.

Nous espérons que ces renseignements vous seront utiles. Nous continuerons à vous tenir au courant de l'avancement de ces dossiers.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Brenda Czich, Directrice intérimaire
Affaires réglementaires du Ministère
Santé Canada

c.c. Denis Choinière, directeur
Programme de la réglementation des produits du tabac
Direction des substances contrôlées et de la lutte au tabagisme



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 22 décembre 2014

Monsieur Peter Bernhardt
Conseiller juridique principal
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation
Le Sénat
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Monsieur,

Objet: DORS/2005-178, Règlement sur le potentiel incendiaire des cigarettes
DORS/2011-179, Règlement modifiant le Règlement sur l'information
relative aux produits du tabac

J'ai bien reçu vos deux lettres du 5 novembre 2014 dans lesquelles vous vous informiez de l'avancement des dossiers du DORS/2005-178, *Règlement sur le potentiel incendiaire des cigarettes* et du DORS/2011-179, *Règlement modifiant le Règlement sur l'information relative aux produits du tabac*.

Selon le Ministère, ces règlements feront l'objet d'une publication finale dans la partie II de la *Gazette du Canada* à l'automne 2015.

Santé Canada sait gré au Comité mixte permanent de sa patience dans ce dossier, alors que nous poursuivons le travail pour régler les points soulevés par le Comité. Nous espérons que ces renseignements vous seront utiles, et nous engageons à vous tenir au courant de tout fait nouveau concernant ces règlements.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Brenda Czich, Directrice intérimaire
Affaires réglementaires du Ministère
Santé Canada

c.c. Denis Choinière, directeur
Programme de la réglementation des produits du tabac
Direction des substances contrôlées et de la lutte au tabagisme

Appendix L

**STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS**

c/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

SENATOR BOB RUNCIMAN
CHRIS CHARLTON, M.P.

VICE-CHAIRS

MAURIL BÉLANGER, M.P.
GARRY BREITKREUZ, M.P.



PARLIAMENT | PARLEMENT
CANADA

**COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION**

a/s LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

CO PRÉSIDENTS

SÉNATEUR BOB RUNCIMAN
CHRIS CHARLTON, DÉPUTÉE

VICE-PRÉSIDENTS

MAURIL BÉLANGER, DÉPUTÉ
GARRY BREITKREUZ, DÉPUTÉ



September 15, 2014

Mr. John Moffet
Director General
Legislative and Regulatory Affairs
Department of the Environment
Place Vincent Massey, 21st Floor
351 St. Joseph Blvd.
GATINEAU, Quebec K1A 0H3

Dear Mr. Moffet:

Our File: SOR/2005-247, New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)

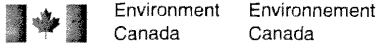
I refer to your letter of January 31, 2014, and would appreciate your advice as to progress.

Yours sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Peter Bernhardt".

Peter Bernhardt
General Counsel

/mh



Ottawa ON K1A 0H3

DEC - 2 2014

Mr. Peter Bernhardt
General Counsel
Standing Joint Committee for the
Scrutiny of Regulations
c/o The Senate of Canada
Ottawa ON K1A 0A4

RECEIVED/REÇU
DEC 10 2014
REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Dear Mr. Bernhardt:

Re: SOR/2005-247, *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*

Thank you for your letter dated September 15, 2014 concerning the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*.

Due to competing regulatory priorities within the Department, we anticipate that the proposed amendments to the above-mentioned regulations will be published in *Canada Gazette*, Part I in spring or summer 2015.

Should you have further questions, please do not hesitate to contact me at (819) 420-7907 or Diana Burnham, Regulatory Affairs Officer, at (819) 420-7811.

Yours truly,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "John Moffet".

John Moffet
Director General
Legislative and Regulatory Affairs Directorate

c.c.: David Morin, Director General, Science and Risk Assessment Directorate
Vincent Fréchette, Legal Counsel, Legal Services



Annexe L

**TRANSLATION/TRADUCTION**

Le 15 septembre 2014

Monsieur John Moffet
Directeur général
Affaires législatives et réglementaires
Ministère de l'Environnement
Place Vincent-Massey, 21^e étage
351, boul. St-Joseph
GATINEAU (Qc) K1A 0H3

Monsieur,

N/Réf.: DORS/2005-247, Règlement sur les renseignements concernant les
substances nouvelles (substances chimiques et
polymères)

Je me réfère à votre lettre du 31 janvier 2014 et j'apprécierais votre avis en ce
qui a trait au progrès accompli.

Vous remerciant de votre attention, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes
meilleures salutations.

Peter Bernhardt
Conseiller juridique principal

/mh



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 2 décembre 2014

Monsieur Peter Bernhardt
Conseiller juridique principal
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation
Le Sénat du Canada
Ottawa (Ont.) K1A 0A4

Monsieur,

Objet: DORS/2005-247, Règlement sur les renseignements concernant les
substances nouvelles (substances chimiques et polymères)

J'ai bien reçu votre lettre du 15 septembre 2014 concernant le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*.

En raison de priorités concurrentes en matière de réglementation au ministère, nous prévoyons que les modifications proposées relativement au règlement susmentionné seront publiées dans la partie I de la *Gazette du Canada* au printemps ou à l'été 2015.

Si vous avez d'autres questions, n'hésitez pas à communiquer avec moi au 819-420-7907 ou Diana Burnham, agente des Affaires réglementaires, au 819-420-7811.

Veillez agréer, Monsieur, mes sincères salutations.

John Moffet
Directeur général
Direction des affaires législatives et réglementaires

c.c. David Morin, directeur général
Direction des sciences et de l'évaluation des risques

Vincent Fréchette, conseiller juridique
Services juridiques

Appendix M

**TRANSLATION/TRADUCTION**

July 23, 2013

Mr. John Moffet
Director General
Legislative and Regulatory Affairs
Department of the Environment
Place Vincent Massey, 21st Floor
351 St. Joseph Blvd.
Gatineau, Quebec K1A 0H3

Dear Mr. Moffet:

Our File: SOR/2011-294, Regulations Amending the Environmental Emergency
Regulations

I refer to your letter of November 23, 2012, and request an update on what progress has been made since then. More specifically, could you please confirm that the Department still intends to publish the promised amendments in Part I of the *Canada Gazette* in 2014?

Yours sincerely,

[signed]

Jacques Rousseau
Counsel

/mn



TRANSLATION/TRADUCTION

August 28, 2013

Mr. Jacques Rousseau
Counsel
Standing Joint Committee
for the Scrutiny of Regulations
c/o The Senate of Canada
Ottawa, Ontario K1A 0A4

Dear Mr. Rousseau:

Subject: SOR/2011-294, Regulations Amending the Environmental Emergency
Regulations

Thank you for your letter of July 23, 2013, concerning the *Regulations Amending the Environmental Emergency Regulations*. I regret that I was unable to advise you earlier about the latest developments regarding the aforementioned Regulations.

We still anticipate that the proposed amendments will be published in the *Canada Gazette*, Part I, in the fall of 2014.

For additional information, please do not hesitate to contact me at 819-953-6899 or Diana Burnham, Regulatory Affairs Officer, at 819-953-7608.

Yours sincerely,

[signed]

John Moffet
Director General
Legislative and Regulatory Affairs Directorate

c.c.: Caroline Caza, Acting Director General
Environmental Protection Operations Directorate
Jean-Pierre DesRosiers, Acting Director General
Environmental Protection Operations Directorate
Yves Corriveau, Legal Counsel, Legal Services
Louise Mclsaac, Legal Counsel, Legal Services

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

c/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

SENATOR BOB RUNCIMAN
CHRIS CHARLTON, M.P.

VICE-CHAIRS

MAURIL BÉLANGER, M.P.
GARRY BREITKREUZ, M.P.



COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

c/s LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

CO PRÉSIDENTS

SÉNATEUR BOB RUNCIMAN
CHRIS CHARLTON, DÉPUTÉE

VICE-PRÉSIDENTS

MAURIL BÉLANGER, DÉPUTÉ
GARRY BREITKREUZ, DÉPUTÉ

April 15, 2014

Mr. John Moffet
Director General
Legislative and Regulatory Affairs
Department of the Environment
Place Vincent Massey, 21st Floor
351 St. Joseph Blvd.
GATINEAU, Quebec K1A 0H3

Dear Mr. Moffet:

Our File: SOR/2011-294, Regulations Amending the Environmental Emergency
Regulations

I refer to your letter of August 28, 2013 to Mr. Jacques Rousseau, and would value your advice as to whether it is still anticipated that the proposed amendments to the *Environmental Emergency Regulations* will be published in Part I of the *Canada Gazette* this autumn.

Yours sincerely,

Peter Bernhardt
General Counsel

/mn



Environment Canada
Environnement Canada



Ottawa ON K1A 0H3

MAY 16 2014

Mr. Peter Bernhardt
General Counsel
Standing Joint Committee for the
Scrutiny of Regulations
c/o The Senate of Canada
Ottawa ON K1A 0A4

RECEIVED/REÇU
MAY 29 2014
REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Dear Mr. Bernhardt:

Re: DORS/2011-294, *Regulations Amending the Environmental
Emergency Regulations*

Thank you for your letter dated April 15, 2014 concerning *Regulations Amending the Environmental Emergency Regulations*.

I am pleased to be able to advise you that we are progressing on the preparation of the Amendments, having completed our preliminary public consultations this spring. We have revised our timeline and anticipate that the proposed amendments to the *Environmental Emergency Regulations* will be published in Part I of the *Canada Gazette* this fiscal year.

Should you have further questions, please do not hesitate to contact me at (819) 420-7907 or Diana Burnham, Regulatory Affairs Officer, at (819) 420-7811.

Yours truly,

John Moffet
Director General
Legislative and Regulatory Affairs Directorate

c.c.: Marc D'Iorio, Director General, Environmental Protection
Operations Directorate
Rudi Arès, Legal Counsel, Legal Services

Ecology® Paper / Papier Eco-Log®



Canada

www.ec.gc.ca

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

c/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

SENATOR DENISE BATTERS, Q.C.
CHRIS CHARLTON, M.P.

VICE-CHAIRS

MAURIL BÉLANGER, M.P.
GARRY BREITKREUZ, M.P.



COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

s/s LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

CO PRÉSIDENTS

SÉNATRICE DENISE BATTERS, c.r.
CHRIS CHARLTON, DÉPUTÉE

VICE-PRÉSIDENTS

MAURIL BÉLANGER, DÉPUTÉ
GARRY BREITKREUZ, DÉPUTÉ

October 20, 2014

Mr. John Moffet
Director General
Legislative and Regulatory Affairs
Department of the Environment
Place Vincent Massey, 21st Floor
351 St. Joseph Blvd.
GATINEAU, Quebec K1A 0H3

Dear Mr. Moffet:

Our File: SOR/2011-294, Regulations Amending the Environmental Emergency
Regulations

I refer to your letter of May 16, 2014, and would value your advice as to whether it is still anticipated that the proposed amendments to the *Environmental Emergency Regulations* will be republished in Part I of the *Canada Gazette* this fiscal year.

Yours sincerely,



Peter Bernhardt
General Counsel

/mh



Environment Canada
Environnement Canada



Ottawa ON K1A 0H3

NOV 25 2014

Mr. Peter Bernhardt
General Counsel
Standing Joint Committee for the
Scrutiny of Regulations
c/o The Senate of Canada
Ottawa ON K1A 0A4

RECEIVED/REÇU

NOV 28 2014

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Dear Mr. Bernhardt:

Re: DORS/2011-294, *Regulations Amending the Environmental Emergency
Regulations*

Thank you for your letter dated October 20, 2014 concerning *Regulations Amending the
Environmental Emergency Regulations*.

Due to competing regulatory priorities within the Department, we anticipate that the
proposed amendments to the *Environmental Emergency Regulations* will be published
in *Canada Gazette*, Part I in the 2015-2016 fiscal year.

Should you have further questions, please do not hesitate to contact me at (819) 420-
7907 or Diana Burnham, Regulatory Affairs Officer, at (819) 420-7811.

Yours truly,

per John Moffet
Director General
Legislative and Regulatory Affairs Directorate

c.c.: Marc D'Iorio, Director General, Environmental Protection Operations Directorate
Rudi Arès, Legal Counsel, Legal Services

Environnement Canada / Environment Canada



Canada

www.ec.gc.ca

Annexe M

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONSc/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4
TÉL: 995-0751
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

SENATOR BOB RUNCIMAN
CHRIS CHARLTON, M.P.

VICE-CHAIRS

GARRY BREITKREUZ, M.P.
MASSIMO PACETTI, M.P.

CANADA

COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATIONc/o LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4
TÉL: 995-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

COPRÉSIDENTS

SÉNATEUR BOB RUNCIMAN
CHRIS CHARLTON, DÉPUTÉE

VICE-PRÉSIDENTS

GARRY BREITKREUZ, DÉPUTÉ
MASSIMO PACETTI, DÉPUTÉ

Le 23 juillet 2013

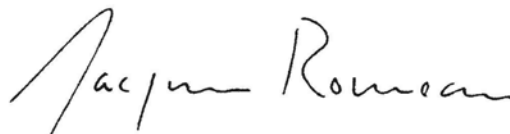
Monsieur John Moffet
Directeur général
Affaires législatives et réglementaires
Ministère de l'Environnement
Place Vincent Massey, 21^e étage
351, boulevard St-Joseph
GATINEAU (Québec) K1A 0H3

Monsieur,

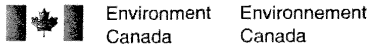
N/Réf.: DORS/2011-294, Règlement modifiant le Règlement sur les urgences
environnementales

Je me réfère à votre lettre du 23 novembre 2012 et vous serais reconnaissant de me faire part des progrès accomplis depuis. Plus spécifiquement, pourriez-vous confirmer que le ministère prévoit toujours publier les modifications promises dans la partie I de la *Gazette du Canada* en 2014?

Veuillez croire à mes sentiments dévoués.


Jacques Rousseau
Conseiller juridique

/mn



Ottawa (Ontario)
K1A 0H3

AUG 28 2013

Maître Jacques Rousseau
Conseiller juridique
Comité mixte permanent d'examen
de la réglementation
a/s Le Sénat du Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

RECEIVED/REÇU
SEP 04 2013
REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Maître,

Objet : DORS/2011-294, *Règlement modifiant le Règlement sur les
urgences environnementales*

Je vous remercie de votre lettre du 23 juillet 2013 concernant le *Règlement modifiant le Règlement sur les urgences environnementales*. Je m'excuse de n'avoir pu vous informer plus tôt concernant les derniers développements relatifs au règlement ci-haut mentionné.

Nous prévoyons toujours publier les modifications proposées dans la *Gazette du Canada*, partie I, en automne 2014.

Pour de plus amples renseignements, n'hésitez pas à communiquer avec moi au (819)953-6899 ou avec Diana Burnham, Agente des affaires réglementaires, au (819)953-7608.

Je vous prie d'agréer, Maître, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

John Moffet
Directeur général
Affaires législatives et réglementaires

c.c. Caroline Caza, Directrice générale par intérim, Direction des activités de protection de l'environnement
Jean-Pierre DesRosiers, Directeur général par intérim, Direction des activités de protection de l'environnement
Yves Corriveau, Conseiller juridique, Services juridiques
Louise McIsaac, Conseillère juridique, Services juridiques





TRANSLATION/TRADUCTION

Le 15 avril 2014

Monsieur John Moffet
Directeur général
Affaires législatives et réglementaires
Ministère de l'Environnement
Place Vincent Massey, 21^e étage
351, boulevard St-Joseph
GATINEAU (Québec) K1A 0H3

Monsieur,

N/Réf.: DORS/2011-294, Règlement modifiant le Règlement sur les urgences
environnementales

La présente donne suite à votre lettre du 28 août 2013 à M. Jacques Rousseau. Je vous saurais gré de m'indiquer s'il est toujours prévu que les modifications proposées au *Règlement sur les urgences environnementales* seront publiées dans la partie I de la *Gazette du Canada* cet automne.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Peter Bernhardt
Conseiller juridique principal

/mn



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 16 mai 2014

Monsieur Peter Bernhardt
Conseiller juridique principal
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation
a/s du Sénat du Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Monsieur,

DORS/2011-294, Règlement modifiant le Règlement sur les urgences
environnementales

Je vous remercie de votre lettre du 15 avril 2014 au sujet du Règlement modifiant le Règlement sur les urgences environnementales.

Je suis heureux de vous indiquer que l'élaboration des modifications progresse. Les consultations publiques préliminaires se sont terminées ce printemps. Après avoir révisé notre calendrier, nous croyons que les modifications proposées au *Règlement sur les urgences environnementales* seront publiées dans la partie I de la *Gazette du Canada* au cours du présent exercice.

Si vous avez d'autres questions, n'hésitez pas à communiquer avec moi, au 819-420-7907, ou avec Diana Burnham, agente des affaires réglementaires, au 819-420-7811.

Sincères salutations.

John Moffet
Directeur général
Affaires législatives et réglementaires

c.c. Marc D'Iorio, directeur général
Direction des activités de protection de l'environnement
Rudi Arès, conseiller juridique
Services juridiques



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 20 octobre 2014

Monsieur John Moffet
Directeur général
Affaires législatives et réglementaires
Ministère de l'Environnement
Place Vincent Massey, 21^e étage
351, boulevard St-Joseph
GATINEAU (Québec) K1A 0H3

Monsieur,

N/Réf.: DORS/2011-294, Règlement modifiant le Règlement sur les urgences
environnementales

La présente donne suite à votre lettre du 16 mai 2014. Je vous saurais gré de m'indiquer s'il est toujours prévu que les modifications proposées au *Règlement sur les urgences environnementales* seront publiées dans la partie I de la *Gazette du Canada* au cours du présent exercice.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Peter Bernhardt
Conseiller juridique principal

/mn



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 25 novembre 2014

Monsieur Peter Bernhardt
Conseiller juridique principal
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation
a/s du Sénat du Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Monsieur,

DORS/2011-294, Règlement modifiant le Règlement sur les urgences
environnementales

Je vous remercie pour votre lettre du 20 octobre 2014 au sujet du Règlement modifiant le Règlement sur les urgences environnementales.

En raison de priorités réglementaires divergentes au sein du Ministère, nous prévoyons que les modifications au *Règlement sur les urgences environnementales* seront publiées dans la partie I de *Gazette du Canada* au cours de l'exercice 2015-2016.

Si vous avez d'autres questions, n'hésitez pas à communiquer avec moi, au 819-420-7907, ou avec Diana Burnham, agente des affaires réglementaires, au 819-420-7811.

Sincères salutations.

John Moffet
Directeur général
Affaires législatives et réglementaires

c.c. Marc D'Iorio, directeur général
Direction des activités de protection de l'environnement
Rudi Arès, conseiller juridique
Services juridiques

Appendix N

**STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS**

c/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

SENATOR DENISE BATTERS, Q.C.
CHRIS CHARLTON, M.P.

VICE-CHAIRS

MAURIL BÉLANGER, M.P.
GARRY BREITKREUZ, M.P.



**COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION**

s/s LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

CO PRÉSIDENTS

SÉNATRICE DENISE BATTERS, c.r.
CHRIS CHARLTON, DÉPUTÉE

VICE-PRÉSIDENTS

MAURIL BÉLANGER, DÉPUTÉ
GARRY BREITKREUZ, DÉPUTÉ



September 25, 2014

Mr. Bob Paulson
Commissioner
Royal Canadian Mounted Police
73 Leikin Drive
Ottawa, Ontario K1A 0R2

Dear Mr. Paulson:

Our File: SOR/2013-125, Regulations Amending the Royal Canadian Mounted Police Pension Continuation Regulations and the Royal Canadian Mounted Police Superannuation Regulations

Your letter of April 17, 2014 was considered by the Joint Committee at its meeting of September 25, 2014. At that time, I was instructed to seek your advice as to when it is anticipated that the *Royal Canadian Mounted Police Superannuation Regulations* agreed to in your letter will be made.

Yours sincerely,

Peter Bernhardt
General Counsel

/mh

Royal Canadian Mounted Police
Commissioner



Gendarmerie royale du Canada
Commissaire



Guided by Integrity, Honesty, Professionalism, Compassion, Respect and Accountability.

Les valeurs de la GRC reposent sur l'intégrité, l'honnêteté,
le professionnalisme, la compassion, le respect et la responsabilisation.

OCT 30 2014

SOR/2013-125

Mr. Peter Bernhardt
General Counsel
Standing Joint Committee for the
Scrutiny of Regulations
c/o The Senate of Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

RECEIVED/REÇU

NOV 12 2014

REGULATIONS
RÈGLEMENTATION

Dear Mr. Bernhardt:

Thank you for your letter of September 25, 2014, regarding the *Regulations Amending the Royal Canadian Mounted Police Pension Continuation Regulations and the Royal Canadian Mounted Police Superannuation Regulations*.

As noted in my letter of April 17, 2014, in completing amendments to the *Royal Canadian Mounted Police Superannuation Regulations*, which will give effect to a new optional survivor benefit program, the Royal Canadian Mounted Police must work in collaboration with the Treasury Board Secretariat and the Department of National Defence, who will make similar amendments to the *Public Service Superannuation Regulations* and the *Canadian Forces Superannuation Regulations*, respectively.

I am pleased to inform you that an Interdepartmental Working Group was established in September 2014, with a commitment to meet on a monthly basis. The initial goal is to finalize the policy details for the enhanced optional survivor benefit programs, followed by the development of supporting drafting instructions for the three sets of Regulations.

.../2

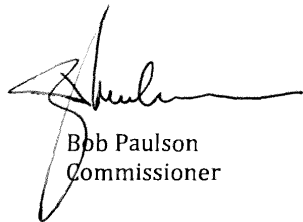


- 2 -

The regulatory amendments will include corrections to subsections 19(2), (3), 20.2 (1), (2), and section 23 of the *Royal Canadian Mounted Police Superannuation Regulations*.

I look forward to keeping you informed of our progress.

Yours sincerely,



Bob Paulson
Commissioner

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

c/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

SENATOR DENISE BATTERS, Q.C.
CHRIS CHARLTON, M.P.

VICE-CHAIRS

MAURIL BÉLANGER, M.P.
GARRY BREITKREUZ, M.P.



PARLIAMENT | PARLEMENT
CANADA

COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

c/o LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

CO PRÉSIDENTS

SÉNATRICE DENISE BATTERS, c.r.
CHRIS CHARLTON, DÉPUTÉE

VICE-PRÉSIDENTS

MAURIL BÉLANGER, DÉPUTÉ
GARRY BREITKREUZ, DÉPUTÉ

November 12, 2014

Mr. Bob Paulson
Commissioner
Royal Canadian Mounted Police
73 Leikin Drive
OTTAWA, Ontario
K1A 0R2

Dear Mr. Paulson:

Our File: SOR/2013-125, Regulations Amending the Royal Canadian Mounted Police Pension Continuation Regulations and the Royal Canadian Mounted Police Superannuation Regulations

Thank you for your letter of October 30, 2014 advising that corrections to subsections 19(2), 19(3), 20.2(1) and 20.2(2) and to section 23 of the *Royal Canadian Mounted Police Superannuation Regulations* will be included with amendments giving effect to a new optional survivor benefit program. May the Joint Committee take it that these amendments will also remove the remaining references to "spouse" in sections 33 to 51 of the Regulations?

I note as well that your letter indicates that an Interdepartmental Working Group has now been established to carry out this initiative, and I wonder whether you are in a position to advise as to the anticipated time for completion of the proposed amendments to the Regulations.

Thank you again for your attention to this matter.

Yours sincerely,

Peter Bernhardt
General Counsel

/mh

Royal Canadian Mounted Police
Commissioner



Gendarmerie royale du Canada
Commissaire



Guided by Integrity, Honesty, Professionalism, Compassion, Respect and Accountability

Les valeurs de la GRC reposent sur l'intégrité, l'honnêteté,
le professionnalisme, la compassion, le respect et la responsabilisation

DEC 18 2014

Mr. Peter Bernhardt
General Counsel
Standing Joint Committee for the
Scrutiny of Regulations
c/o The Senate
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

RECEIVED/REÇU
DEC 16 2014
REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Dear Mr. Bernhardt:

Thank you for your letter of November 12, 2014, regarding the *Regulations Amending the Royal Canadian Mounted Police Pension Continuation Regulations and the Royal Canadian Mounted Police Superannuation Regulations*.

The Interdepartmental Working Group is at the initial policy development stage for the new optional survivor benefit programs under the Royal Canadian Mounted Police, Public Service and Canadian Forces Pension Plans. The Group has not yet drafted instructions for the proposed regulatory text; however, it is anticipated that some references to "spouse" may be retained in sections 33 to 51 of the *Royal Canadian Mounted Police Superannuation Regulations*.

The person in respect of whom an optional survivor benefit election was made only becomes a "survivor" upon the contributor's death. At the time the contributor makes the election, it will be in respect of a married "spouse" or common-law partner, as provided under subsection 14.1(1) of the *Royal Canadian Mounted Police Superannuation Act*.

.../2



- 2 -

Once the Group has finalized all policy details and developed appropriate terminology, drafting instructions will be prepared. The Group hopes to provide instructions to the Department of Justice by the fall of 2015. At that time, I will be in a better position to advise you of an anticipated completion date for the regulatory amendments.

I look forward to keeping you informed of our progress.

Yours sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Bob Paulson".

Bob Paulson
Commissioner

Annexe N

**TRANSLATION/TRADUCTION**

Le 25 septembre 2014

Monsieur Bob Paulson
Commissaire
Gendarmerie royale du Canada
73, chemin Leikin
Ottawa (Ontario) K1A 0R2

Monsieur,

N/Ref.: DORS/2013-125, Règlement modifiant le Règlement sur la continuation des pensions de la Gendarmerie royale du Canada et le Règlement sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada

Au cours de sa réunion du 25 septembre 2014, le Comité mixte permanent a examiné votre lettre du 17 avril 2014 April 17, 2014 et m'a ordonné de vous demander la date où vous prévoyez modifier le *Règlement sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada* pour apporter les changements que vous avez convenu de faire dans votre lettre.

Dans l'attente d'une réponse de votre part, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Peter Bernhardt
Conseiller juridique principal

/mh



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 30 octobre 2014

Monsieur Peter Bernhardt
Conseiller juridique principal
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation
a/s Le Sénat
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Monsieur,

Je vous remercie de votre lettre du 25 septembre 2014, au sujet du *Règlement modifiant le Règlement sur la continuation des pensions de la Gendarmerie royale du Canada et le Règlement sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada*.

Comme je l'ai indiqué dans ma lettre du 17 avril 2014, pour apporter les modifications au *Règlement sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada* qui rendront exécutoire un nouveau programme de prestations facultatives au survivant, la Gendarmerie royale du Canada doit travailler de concert avec le Secrétariat du Conseil du Trésor et le ministère de la Défense nationale, qui apporteront des changements semblables au *Règlement sur la pension de la fonction publique* et au *Règlement sur la pension de retraite des Forces canadiennes*, respectivement.

Je suis heureux de vous apprendre qu'un groupe de travail interministériel a été établi en septembre 2014 et qu'il s'est engagé à se réunir mensuellement. Son premier objectif consiste à mettre au point les éléments stratégiques détaillés des programmes de prestations facultatives au survivant, puis à élaborer les directives pour appuyer la rédaction des trois règlements.

Les modifications réglementaires corrigeront, entre autres, les paragraphes 19(2), 19(3), 20.2(1), 20.2 (2), et l'article 23 du *Règlement sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada*.

Nous vous tiendrons au courant de l'avancement du dossier.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués.

Bob Paulson
Commissaire



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 12 novembre 2014

Monsieur Bob Paulson
Commissaire
Gendarmerie royale du Canada
73, chemin Leikin
Ottawa (Ontario) K1A 0R2

Monsieur,

N/Ref.: DORS/2013-125, Règlement modifiant le Règlement sur la continuation des pensions de la Gendarmerie royale du Canada et le Règlement sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada

Je vous remercie de votre lettre du 30 octobre dans laquelle vous indiquez que, outre les modifications requises pour rendre exécutoire un nouveau programme de prestations facultatives au survivant, des corrections seront apportées aux paragraphes 19(2), 19(3), 20.2(1) et 20.2(2) et à l'article 23 du *Règlement sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada*. Le Comité mixte permanent peut-il en conclure que ces modifications élimineront également les autres mentions du mot « conjoint » qui figurent dans les articles 33 à 51 du Règlement?

Dans votre lettre, vous mentionnez aussi qu'un groupe de travail interministériel a été créé pour mettre en œuvre cette initiative, et je me demande si vous êtes maintenant mesure de nous informer de la date où vous prévoyez avoir fini d'apporter au Règlement les modifications proposées.

Vous remerciant de nouveau de l'attention portée à ce dossier, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Peter Bernhardt
Conseiller juridique principal

/mh



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 8 décembre 2014

Monsieur Peter Bernhardt
Conseiller juridique principal
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation
a/s Le Sénat
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Monsieur,

Je vous remercie de votre lettre du 12 novembre 2014, au sujet du *Règlement modifiant le Règlement sur la continuation des pensions de la Gendarmerie royale du Canada et le Règlement sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada*.

Le groupe de travail interministériel ne fait que commencer à élaborer la stratégie directrice des nouveaux programmes de prestations facultatives au survivant aux termes des régimes de retraite de la Gendarmerie royale du Canada, de la fonction publique et des Forces canadiennes. Le groupe n'a pas encore élaboré les directives pour appuyer la rédaction du texte réglementaire proposé. Cependant, on s'attend à ce que certaines mentions du mot « conjoint » soient maintenues dans les articles 33 à 51 du *Règlement sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada*.

La personne choisie comme bénéficiaire des prestations facultatives au survivant ne devient un « survivant » qu'après la mort du contributeur. Au moment où le contributeur choisit cette personne, il s'agit d'un « conjoint » marié ou d'un « conjoint » de fait, comme c'est indiqué au paragraphe 14.1(1) de la *Loi sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada*.

Une fois que le groupe aura mis au point tous les éléments stratégiques détaillés et qu'il aura élaboré la terminologie qui convient, il rédigera les directives requises. Le groupe espère communiquer ces directives au ministère de la Justice d'ici l'automne 2015. À ce moment-là, je serai mieux placé pour vous indiquer la date à laquelle je m'attends à ce que la modification du Règlement soit terminée.

Nous vous tiendrons au courant de l'avancement du dossier.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués.

Bob Paulson
Commissaire

Appendix O

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONSc/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

SENATOR DENISE BATTERS, Q.C.
CHRIS CHARLTON, M.P.

VICE-CHAIRS

MAURIL BÉLANGER, M.P.
GARRY BREITKREUZ, M.P.COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATIONs/ LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4
TÉL: 995-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

CO PRÉSIDENTS

SÉNATRICE DENISE BATTERS, c.r.
CHRIS CHARLTON, DÉPUTÉE

VICE-PRÉSIDENTS

MAURIL BÉLANGER, DÉPUTÉ
GARRY BREITKREUZ, DÉPUTÉ

September 26, 2014

Mrs. Phaedra Glushek
A/Director and Senior Counsel
Ministerial Secretariat
Department of Justice
284 Wellington Street, Room 4077
OTTAWA, Ontario K1A 0H8

Dear Mrs. Glushek:

Our File: SOR/2009-166, Regulations Amending the Contraventions Regulations

Your letter of June 17, 2014, concerning the above-mentioned instrument, was before the Joint Committee at its meeting of September 25, 2014.

The Joint Committee has taken note of your commitment to address points 2 through 6 of my initial letter of March 18, 2014, through amendments to Part II of Schedule II.1 of the *Contraventions Regulations*. Your advice as to when such amendments are expected to be made would be appreciated.

With respect to your response to point 1 of my initial letter, the Joint Committee was satisfied with your explanation that the language in the French version of item 27 reflects the language used in section 21 of the *Ontario Fishery Regulations, 2007*, and so it need not be amended. On the basis of that explanation, however, it would appear that the French version of item 24(b) requires amendment for the purposes of consistency. That item refers to “une taille non conforme à la limite fixée selon le permis visé” while the corresponding offence in paragraph 20(a) of the *Ontario Fishery Regulations* refers to “une taille qui n’est pas conforme à la limite de taille qui y est prevue, selon le type de permis visé.”

I look forward to receiving your comments concerning the foregoing.

Yours sincerely,

Cynthia Kirkby
Counsel

/mn



Department of Justice
Canada

Ministère de la Justice
Canada

Ottawa, Canada
K1A 0H8



NOV 21 2014

Ms. Cynthia Kirkby
Counsel
Standing Joint Committee on
Scrutiny of Regulations
c/o The Senate
Ottawa, ON K1A 0A4

RECEIVED/REÇU
NOV 21 2014
REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Dear Ms. Kirkby:

Thank you for your correspondence of September 26, 2014, in which you informed the Department of Justice that the *Regulations Amending the Contraventions Regulations* (SOR/2009-166) were before the Standing Joint Committee on Scrutiny of Regulations at its September 25, 2014 meeting.

In your correspondence, you've raised an additional concern, more specifically related to item 24(b) of the French version of the *Contraventions Regulations* (Part II of Schedule II.1). You suggest that the short-form description should refer to "limite prévue" as opposed to "limite fixée", in order to reflect the language used in paragraph 20(a) of the *Ontario Fishery Regulations, 2007*. The Department has reviewed both provisions and acknowledges that the proposed suggestion would better reflect the terms and vocabulary used in the enabling Regulations.

The Department remains committed to addressing points 2 through 6 of your initial letter of March 18, 2014.

I trust that this information with respect to your proposal is satisfactory.

Yours sincerely,

Phaedra Glushek
A/Director and Senior Counsel

Canada

Annexe O

**TRANSLATION/TRADUCTION**

Le 26 septembre 2014

Madame Phaedra Glushek
Directrice par intérim et avocate-conseil
Secrétariat ministériel
Ministère de la Justice
284, rue Wellington, pièce 4077
Ottawa (Ontario) K1A 0H8

Madame,

N/Réf.: DORS/2009-166, Règlement correctif visant le Règlement sur les
contraventions

Le Comité mixte s'est penché sur votre lettre du 17 juin 2014, concernant l'instrument susmentionné, à sa réunion du 25 septembre 2014.

Le Comité mixte a pris note de votre engagement de donner suite aux observations 2 à 6 de ma lettre initiale du 18 mars 2014 en modifiant la partie II de l'annexe II.1 du *Règlement sur les contraventions*. J'aimerais savoir quand, selon vous, seront apportées ces modifications.

En ce qui concerne votre réponse au point 1 de ma lettre initiale, votre explication selon laquelle le libellé de l'article 27 correspond au libellé de l'article 21 du *Règlement de pêche de l'Ontario (2007)* a satisfait le Comité mixte, de sorte qu'aucune modification n'est nécessaire. Cette explication nous amène toutefois à signaler que la version française de l'alinéa 24*b*) doit être modifiée pour des raisons d'uniformité. On y mentionne « une taille non conforme à la limite fixée selon le permis visé », tandis que l'infraction correspondante à l'alinéa 20*a*) du *Règlement de pêche de l'Ontario* fait état d'« une taille qui n'est pas conforme à la limite de taille qui y est prévue, selon le type de permis visé ».

Je prendrai connaissance avec intérêt de vos observations sur ce qui précède et vous prie d'agréer, Madame, mes sincères salutations.

Cynthia Kirkby
Conseillère juridique

/mn



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 21 novembre 2014

Madame Cynthia Kirby
Avocate
Comité mixte permanent d'examen de
la réglementation
a/s du Sénat
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Madame,

J'ai bien reçu votre lettre du 26 septembre 2014, par laquelle vous informez le ministère de la Justice que le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation s'est penché sur le *Règlement correctif visant le Règlement sur les contraventions* (DORS/2009-166) à sa réunion du 25 septembre 2014.

Dans votre lettre, vous soulevez une autre préoccupation touchant l'alinéa 24*b*) de la version française du *Règlement sur les contraventions* (partie II de l'annexe II.1). Vous signalez que la description courte devrait faire état de la « limite prévue », par opposition à la « limite fixée », afin de correspondre au libellé de l'alinéa 20*a*) du *Règlement de pêche de l'Ontario (2007)*. Le Ministère a examiné les deux dispositions et convient que le libellé proposé correspondrait davantage au libellé du règlement habilitant.

Le Ministère compte toujours donner suite aux points 2 à 6 de votre lettre initiale du 18 mars 2014.

J'ose croire que ces renseignements concernant votre proposition sauront vous satisfaire et vous prie d'agréer, Madame, l'assurance de ma considération distinguée.

Phaedra Glushek
Directrice par intérim et avocate-conseil

Appendix P

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

c/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

SENATOR BOB RUNCIMAN
CHRIS CHARLTON, M.P.

VICE-CHAIRS

MAURIL BÉLANGER, M.P.
GARRY BRÉITKREUZ, M.P.



CANADA

COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

a/s LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4
TÉL: 995-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

CO PRÉSIDENTS

SÉNATEUR BOB RUNCIMAN
CHRIS CHARLTON, DÉPUTÉE

VICE-PRÉSIDENTS

MAURIL BÉLANGER, DÉPUTÉ
GARRY BRÉITKREUZ, DÉPUTÉ

18.



December 4, 2013

Mr. François Guimont
Deputy Minister
Department of Public Safety
269 Laurier Avenue West, Room 19B-1900
OTTAWA, Ontario K1A 0P8

Dear Mr. Guimont:

Our File: SOR/2013-181, Regulations Amending the Corrections and Conditional Release Regulations

I have reviewed the referenced instrument prior to placing it before the Joint Committee, and note that in subsection 80(3) of the *Corrections and Conditional Release Regulations*, “aussitôt que possible” in the French version is rendered in the English version as “as soon as feasible”. In numerous other provisions of the Regulations, however, the same phrase in French is rendered in English as “as soon as possible”. A single formulation should be used consistently throughout.

Your confirmation that the appropriate amendment will be made in due course would be appreciated.

Yours sincerely,

Peter Bernhardt
General Counsel

/mh



Public Safety Sécurité publique
Canada Canada

Deputy Minister Sous-ministre

Ottawa, Canada
K1A 0P8

RECEIVED/REÇU

MAY 02 2014

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

MAR 27 2014

Mr. Peter Bernhardt
General Counsel
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations
c/o the Senate
Ottawa, Ontario K1A 0A4

Dear Mr. Bernhardt:

Thank you for your correspondence of December 4, 2013, with respect to your observations concerning the *Regulations Amending the Corrections and Conditional Release Regulations* (CCRR) SOR/2013-181.

In your letter you note a discrepancy between the French and English wording of amendments to s.80(3), specifically that the French amendment reads, "aussitôt que possible" and the English reads, "as soon as feasible." You recommend amending the Regulations to replace "as soon as feasible" with "as soon as possible" to ensure consistency with the French "aussitôt que possible."

In the CCRR, the most common English phrase used to express the timeframe described at s.80(3), "as soon as feasible," is "as soon as practicable." This phrase is rendered in French as either "aussitôt que possible," or "dès que possible." The phrase "as soon as possible" is not used.

The discrepancy between the most commonly used phrase in English, "as soon as practicable" and "as soon as feasible" stems from a desire to use modern drafting language in favour of the more archaic use of "practicable." In SOR/2013-181, "as soon as feasible" represents the most modern drafting expression of this timeframe, and is rendered in French appropriately as "aussitôt que possible."

.../2

Canada



- 2 -

The Correctional Service of Canada, as well as the Legal Services of Public Safety Canada agree that an amendment in this context is not required. Moving forward, it is likely that any proposed amendments to the CCRR will consistently favour "as soon as feasible" over "as soon as practicable."

Sincerely,


François Guimont

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

c/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

SENATOR BOB RUNCIMAN
CHRIS CHARLTON, M.P.

VICE-CHAIRS

MAURIL BÉLANGER, M.P.
GARRY BREITKREUZ, M.P.



COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

s/s LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

CO PRÉSIDENTS

SÉNATEUR BOB RUNCIMAN
CHRIS CHARLTON, DÉPUTÉE

VICE-PRÉSIDENTS

MAURIL BÉLANGER, DÉPUTÉ
GARRY BREITKREUZ, DÉPUTÉ

May 9, 2014

Mr. François Guimont
Deputy Minister
Department of Public Safety
269 Laurier Avenue West, Room 19B-1900
OTTAWA, Ontario K1A 0P8

Dear Mr. Guimont:

Our File: SOR/2013-181, Regulations Amending the Corrections and Conditional Release Regulations

Reference is made to your letter of March 27, 2014 concerning the above-mentioned instrument. Before submitting your reply to the Joint Committee, your further consideration of the following would be appreciated.

Your letter states that the inconsistent use of “as soon as feasible” and “as soon as practicable” in the English version of the *Corrections and Conditional Release Regulations* as the equivalent of “aussitôt que possible” and “dès que possible” in the French version is due to a desire to use modern drafting language. Apparently it is considered that “as soon as feasible” represents the more modern drafting expression, and that this expression is rendered appropriately in French as “aussitôt que possible”.

At the outset, I would note that that the reference in my December 4, 2013 letter to the phrase “as soon as possible” should have in fact been to “as soon as practicable”. As you have pointed out, the former phrase does not appear in the Regulations, and I regret any confusion this error may have caused. I also now note that “as soon as practicable” is rendered as both “aussitôt que possible” and “dès que possible” in the French version of the Regulations, and indeed that in paragraph 102(1) and 160(1)(b) the same phrase in English is rendered as “le plus tôt possible”.

Your letter, however, concludes that amendments to resolve these discrepancies are not necessary, although it is likely that any proposed amendments



- 2 -

will consistently favour “as soon as feasible” over “as soon as practicable.” I would suggest that the use of the same terms to express the same meaning is not a matter of style or choice, but rather a fundamental drafting principle.

It seems self-evident that the same word should be used throughout the Regulations to express the same meaning. As is observed in Salembier, *Legal and Legislative Drafting* (2009, at p.7), “The presumption of consistent expression dictates that words in a statute are presumed to be used in a consistent fashion, and to carry the same meaning throughout a statute or other legal text. ... What this means for drafters is that they must avoid elegant variation ... Once a particular word or expression is adopted, they must stick to it ...” In *Sullivan on the Construction of Statutes* (5th edition, at p. 214), the author similarly explains: “It is presumed that the legislature uses language carefully and consistently so that within a statute or other legislative instrument the same words have the same meaning and different words have different meanings. ... Once a particular way of expressing a meaning has been adopted, it is used each time that meaning is intended.” *Thornton’s Legislative Drafting* 5th edition, at p.80) summarizes the principle as follows:

Different words should not be used to express the same meaning and conversely, the same word should not be used to express different meanings. Consistency in the use of words is most desirable. For example, if one provision of a statute requires that a notice be “given”, other provisions of the statute should not require notices to be “furnished”, “lodged”, “submitted”, “delivered” or “filed”. If one provision of a statute refers to the “issue” of a licence, another should not refer to the “grant” of a licence.

In light of the foregoing, I anticipate the Joint Committee will wish your assurance that the discrepancies in question will be addressed, at the very least when the Regulations are next amended.

Yours sincerely,

Peter Bernhardt
General Counsel

/mh



Public Safety Sécurité publique
Canada Canada
Deputy Minister Sous-ministre
Ottawa, Canada
K1A 0P8



FEB 04 2015

RECEIVED/REÇU

FEB 16 2015

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Mr. Peter Bernhardt
General Counsel
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations
c/o the Senate
Ottawa, Ontario K1A 0A4

Dear Mr. Bernhardt:

Thank you for your correspondence of May 9, 2014, with respect to *Regulations Amending the Corrections and Conditional Release Regulations (CCRR)* SOR/2013-181.

In your letter you place emphasis on the importance of maintaining consistency in language in Regulation and I agree that this principle should be respected.

We are in the process of drafting a number of proposed technical amendments to the CCRR. Please be assured that we will include in this package language to ensure the aforementioned terms are used consistently where the terms are equivalent, and in keeping with current drafting norms.

Thank you for bringing this issue to my attention.

Sincerely,


François Guimont

Canada

Annexe P

**TRADUCTION**

Le 4 décembre 2013

Monsieur François Guimont
Sous-ministre
Ministère de la Sécurité publique
269, avenue Laurier Ouest, Pièce 19b-1900
Ottawa (Ontario)
K1A 0P8

Monsieur le Sous-ministre,

N/Réf. : DORS/2013-181, Règlement modifiant le Règlement sur le système
correctionnel et la mise en liberté sous condition

J'ai examiné le texte réglementaire susmentionné avant de le soumettre au Comité mixte et j'ai constaté qu'au paragraphe 80(3) du *Règlement sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition*, les mots « aussitôt que possible » dans la version française ont pour équivalent anglais les mots « as soon as feasible ». Or, dans diverses autres dispositions du *Règlement*, la même expression en français a pour équivalent anglais « as soon as possible ». Il conviendrait d'utiliser systématiquement la même formulation tout au long du *Règlement*.

J'aimerais que vous me confirmiez que la rectification sera apportée dès que possible.

Vous remerciant de votre attention, je vous prie d'agréer, Monsieur le Sous-ministre, mes meilleures salutations.

Peter Bernhardt
Conseiller juridique principal

/mh



Sécurité publique Public Safety
Canada Canada

Sous-ministre Deputy Minister

Ottawa, Canada
K1A 0P8

RECEIVED/REÇU
MAY 02 2014
REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

MAR 27 2014

M. Peter Bernhardt
Avocat général
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation
à l'attention du Sénat
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 4 décembre 2013 concernant vos observations sur le *Règlement modifiant le Règlement sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition* DORS/2013-181.

Dans votre lettre, vous signalez qu'il y a un écart entre les versions française et anglaise utilisées dans les modifications du paragraphe 80(3). Plus précisément, vous indiquez que la version anglaise dit « as soon as feasible » alors que le français dit « aussitôt que possible ». Vous recommandez de modifier le *Règlement* pour remplacer « as soon as feasible » par « as soon as possible » pour assurer la concordance avec l'expression utilisée en français, soit « aussitôt que possible ».

L'expression anglaise utilisée le plus fréquemment dans le *Règlement* pour exprimer le délai d'exécution décrit au paragraphe 80(3), « as soon as feasible, » est « as soon as practicable ». Cette expression est rendue en français par « aussitôt que possible » ou par « dès que possible ». L'expression « as soon as possible » n'est pas utilisée.

L'écart entre l'expression la plus souvent utilisée en anglais « as soon as practicable » et l'expression « as soon as feasible » découle d'une volonté d'utiliser une formulation moderne plutôt que l'expression « as soon as practicable », plus archaïque. Dans DORS/2013-181, « as soon as feasible » représente la façon la plus moderne d'exprimer ce délai d'exécution, et l'expression est rendue correctement par « aussitôt que possible » en français.

.../2

Canada



- 2 -

Le Service correctionnel du Canada et les Services juridiques de Sécurité publique Canada conviennent qu'il n'est pas nécessaire de modifier le libellé dans ce contexte. Il est probable qu'à l'avenir, toute proposition de modification au *Règlement* utilisera constamment « as soon as feasible » plutôt que « as soon as practicable ».

Je vous prie d'accepter, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.


François Guilmont

**TRADUCTION**

Le 9 mai 2014

Monsieur François Guimont
Sous-ministre
Ministère de la Sécurité publique
269, avenue Laurier Ouest, Pièce 19b-1900
Ottawa (Ontario)
K1A 0P8

Monsieur le Sous-ministre,

N/Réf. : DORS/2013-181, Règlement modifiant le Règlement sur le système
correctionnel et la mise en liberté sous condition

Je désire, par la présente, faire suite à votre lettre du 27 mars 2014 concernant le texte réglementaire susmentionné. Avant de présenter votre réponse au Comité mixte, j'aimerais que vous reconsidériez le point suivant.

Dans votre lettre, vous dites que l'utilisation des mots « as soon as feasible » et « as soon as practicable » dans la version anglaise du *Règlement sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition* comme équivalents des mots « aussitôt que possible » et « dès que possible » dans la version française tient au fait que l'on veut utiliser un libellé plus moderne. Les mots « as soon as feasible » sont, semble-t-il, plus modernes et correspondent en français à « aussitôt que possible ».

Au départ, je tiens à souligner que j'aurais dû, dans ma lettre du 4 décembre 2013, renvoyer non pas à l'expression « as soon as possible », mais plutôt à « as soon as practicable ». Comme vous l'avez mentionné, cette expression n'apparaît nulle part dans le *Règlement*, et je suis désolé de toute confusion que cette erreur a pu occasionner. Je constate également que l'expression « as soon as practicable » est rendue tant par « aussitôt que possible » que par « dès que possible » dans la version française du *Règlement* et qu'elle est même rendue, au paragraphe 102(1) et à l'alinéa 160(1)b), par « le plus tôt possible ».

Dans votre lettre, vous concluez qu'il n'est pas nécessaire d'apporter des modifications pour corriger ce manque de concordance, mais que, si des modifications étaient apportées, la formule privilégiée serait probablement « as soon as feasible » plutôt que « as soon as practicable ». Je tiens à souligner que l'utilisation d'expressions identiques pour désigner une même chose n'est pas une question de choix ou de style, mais un principe de rédaction élémentaire.



- 2 -

De toute évidence, une même chose devrait être désignée de la même façon tout au long du *Règlement*. Comme Salembier le faisait remarquer à la page 7 de son ouvrage *Legal and Legislative Drafting* (2009) : « La présomption de l'expression constante dicte que les mots dans une loi sont présumés être utilisés de façon constante et avoir la même signification partout dans la loi ou d'autres textes juridiques. [...] Cela signifie que les rédacteurs doivent éviter les variations élégantes. [...] Dès qu'un mot en particulier ou une expression sont adoptés, ils doivent continuer de l'utiliser. » [traduction] Dans *Sullivan on the Construction of Statutes* (5^e édition, p. 214), l'auteur dit sensiblement la même chose : « On tient pour acquis que la législature utilise la langue de façon judicieuse et uniforme, afin qu'à l'intérieur d'une loi ou d'un texte législatif, les mêmes mots aient la même signification et des mots différents, une signification différente. [...] Dès qu'une façon particulière d'exprimer une notion est adoptée, elle est utilisée chaque fois que cette notion est invoquée. » [traduction] Ce principe est résumé comme suit dans la 5^e édition de l'ouvrage *Thornton's Legislative Drafting* :

Il ne convient pas d'utiliser des mots différents pour désigner une même réalité et, à l'inverse, il ne convient pas d'utiliser un même mot pour désigner des réalités différentes. L'uniformité est le principe à respecter. Par exemple, si une disposition d'une loi exige qu'un avis soit « donné », les autres dispositions de la loi ne devraient pas exiger que des avis soient « signifiés », « présentés », « soumis » ou « déposés ». Si une disposition d'une loi parle de la « délivrance » d'un permis, une autre ne devrait pas renvoyer à l'« émission » du permis.

Compte tenu de ce qui précède, le Comité mixte voudra probablement que vous confirmiez que les écarts en question seront corrigés, à tout le moins la prochaine fois que le *Règlement* sera modifié.

Vous remerciant de votre attention, je vous prie d'agréer, Monsieur le Sous-ministre, mes meilleures salutations.

Peter Bernhardt
Conseiller juridique principal

/mh



Sécurité publique Public Safety
Canada Canada

Sous-ministre Deputy Minister

Ottawa, Canada
K1A 0P8



FEB 04 2015

Monsieur Peter Bernhardt
Conseiller juridique
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation
a/s du Sénat
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Monsieur,

Je vous remercie de votre lettre du 9 mai 2014 concernant le *Règlement modifiant le Règlement sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition* (RSCMLC) DORS/2013-181.

Dans votre lettre, vous insistez sur l'importance de faire preuve de constance pour ce qui est du langage utilisé dans le *Règlement*, et je conviens que ce principe devrait être respecté.

Nous sommes en train de rédiger un certain nombre de modifications techniques proposées pour le RSCMLC. Je vous assure que, dans la documentation, nous nous efforcerons d'utiliser des termes équivalents de façon uniforme, tout en respectant les normes de rédaction actuelles.

Je vous remercie d'avoir porté cette question à mon attention.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.


François Guimont

Appendix Q

19.

SOR/2014-239



ORDER AMENDING THE EXPORT CONTROL LIST

Export and Import Permits Act

P.C. 2014-1120

January 22, 2015

This instrument corrects a drafting error noted in the English version of one provision (see SOR/2009-128, before the Committee on May 23, 2013 and September 25, 2014).

PB/mh

Annexe Q

**TRANSLATION/TRADUCTION**

DORS/2014-239

DÉCRET MODIFIANT LA LISTE DES MARCHANDISES ET
TECHNOLOGIES D'EXPORTATION CONTRÔLÉE

Loi sur les licences d'exportation et d'importation

C.P. 2014-1120

Le 22 janvier 2015

Ce texte réglementaire corrige une erreur de rédaction qui a été relevée dans la version anglaise d'une disposition (voir le DORS/2009-128 soumis au comité le 23 mai 2013 et le 25 septembre 2014).

PB/mh

Appendix R

20.

SOR/2014-305

REGULATIONS AMENDING THE CANADA LABOUR STANDARDS
REGULATIONS

Canada Labour Code

P.C. 2014-1460

February 2, 2015

1. This instrument makes eight amendments to address concerns raised by the Committee (see SOR/94-668, before the Committee on June 16, 2005, November 2, 2006, April 2, 2009, October 18, 2012, February 6, 2014 and October 9, 2014 and SOR/2006-231, before the Committee on March 12, 2009, October 18, 2012, February 6, 2014 and October 9, 2014).

2. The amendments remove discrepancies between the English and French versions, resolve inconsistent uses of terminology, clarify two provisions, and delete a provision dealing with the confidentiality of records for which no authority existed.

PB/mh

Annexe R

**TRANSLATION/TRADUCTION**

DORS/2014-305

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DU CANADA SUR LES
NORMES DU TRAVAIL**

Code canadien du travail

C.P. 2014-1460

Le 2 février 2015

1. Ce texte réglementaire apporte huit modifications réglant des préoccupations exprimées par le Comité (voir le DORS/94-668 soumis au Comité le 16 juin 2005, le 2 novembre 2006, le 2 avril 2009, le 18 octobre 2012, le 6 février 2014 et le 9 octobre 2014, ainsi que le DORS/2006-231 soumis au Comité le 12 mars 2009, le 18 octobre 2012, le 6 février 2014 et le 9 octobre 2014).
2. Ces modifications corrigent les écarts entre les versions anglaise et française, remédient au manque d'uniformité dans la terminologie, clarifient deux dispositions et suppriment une disposition portant sur la confidentialité des dossiers pour laquelle il n'existait pas de fondement législatif.

PB/mh