

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, SEPTEMBER 5, 1998

OTTAWA, LE SAMEDI 5 SEPTEMBRE 1998

NOTICE TO READERS

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

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Parts II and III below — Published every Saturday
- Part II Statutory Instruments (Regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 7, 1998, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after Royal Assent

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

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

AVIS AU LECTEUR

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

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères des Parties II et III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 7 janvier 1998 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

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

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

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

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

REQUESTS FOR INSERTION

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Division, Public Works and Government Services Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S5, (613) 991-1351 (Telephone), (613) 991-3540 (Facsimile).

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

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

DEMANDES D'INSERTION

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Division de la Gazette du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 350, rue Albert, 5^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, (613) 991-1351 (téléphone), (613) 991-3540 (télécopieur).

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

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

TABLE OF CONTENTS

No. 36 — September 5, 1998

Government Notices*	2256
Parliament	
House of Commons	2274
Auditor General of Canada, Office of the.....	2274
Commissions*	2275
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous Notices*	2285
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; private sector agents)	
Proposed Regulations*	2300
(including amendments to existing regulations)	
Index	2373

TABLE DES MATIÈRES

N° 36 — Le 5 septembre 1998

Avis du Gouvernement*	2256
Parlement	
Chambre des communes	2274
Vérificateur général du Canada, Bureau du	2274
Commissions*	2275
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers*	2285
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés*	2300
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	2375

* Notices are listed alphabetically in the Index.

* Les avis sont énumérés alphabétiquement dans l'index.

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT****CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT**

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of Part VI of the *Canadian Environmental Protection Act*, Permit No. 4543-2-05950 is approved.

1. *Permittee*: Sea Crest Corporation of Canada Ltd., St. John's, Newfoundland.

2. *Type of Permit*: To dump or load fish offal.

3. *Term of Permit*: Permit is valid from September 8 to December 31, 1998.

4. *Loading Site(s)*: 46°55.94' N, 55°32.45' W, Lawn, Newfoundland.

5. *Dump Site(s)*: 46°55.00' N, 55°32.80' W, at an approximate depth of 30 m.

6. *Route to Dump Site(s)*: Most direct navigational route from the loading site to the dump site.

7. *Equipment*: Vessels, barges or other floating equipment complying with all applicable rules regarding safety and navigation and capable of containing all waste cargo during loading and transportation to the approved dump site.

8. *Method of Dumping*: Direct release.

9. *Rate of Dumping*: As required by normal operations.

10. *Total Quantity to be Dumped*: Not to exceed 250 tonnes.

11. *Material to be Dumped*: Fish offal.

12. *Requirements and Restrictions*: It is required that the Permittee report, in writing, to Mr. Rick Wadman, Environmental Protection Branch, Department of the Environment, 6 Bruce Street, Mount Pearl, Newfoundland A1N 4T3, (709) 772-5097 (Facsimile) at least 48 hours prior to the start of the first dumping operation to be conducted under this permit.

A written report shall be submitted to Mr. Rick Wadman, Environmental Protection Branch, within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the following information: the quantity and type of material disposed of pursuant to the permit and the dates on which the loading and dumping activities occurred.

It is required that the Permittee admit any inspector designated pursuant to subsection 99(1) of the *Canadian Environmental Protection Act*, to any place, ship, aircraft, platform or anthropogenic structure directly related to the loading or ocean dumping referred to under this permit, at any reasonable time throughout the duration of this permit.

The dump site must be marked and all dumping must take place within 100 m of the dump site marker.

The loading and transport of waste material to the dump site must be conducted in such a manner that no material enters the marine environment. Waste material spilled at any place other than the permitted dump site must be retrieved. All waste must be contained on shore while the barge is away from the loading site.

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT****LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

Avis est par les présentes donné que le permis n° 4543-2-05950 est approuvé conformément aux dispositions de la partie VI de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*.

1. *Titulaire* : Sea Crest Corporation of Canada Ltd., St. John's (Terre-Neuve).

2. *Type de permis* : Permis d'immerger ou de charger des déchets de poisson.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 8 septembre au 31 décembre 1998.

4. *Lieu(x) de chargement* : 46°55,94' N., 55°32,45' O., Lawn (Terre-Neuve).

5. *Lieu(x) d'immersion* : 46°55,00' N., 55°32,80' O., à une profondeur approximative de 30 m.

6. *Parcours à suivre* : Voie navigable la plus directe entre le lieu de chargement et le lieu d'immersion.

7. *Matériel* : Navire, péniche ou autre pièce d'équipement flottant respectant toutes les normes de sécurité et de navigation applicables et pouvant contenir la totalité de la cargaison durant le chargement et le transport jusqu'au lieu d'immersion.

8. *Mode d'immersion* : Décharge directe.

9. *Quantité proportionnelle à immerger* : Selon les opérations normales.

10. *Quantité totale à immerger* : Maximum de 250 tonnes métriques.

11. *Matières à immerger* : Déchets de poisson.

12. *Exigences et restrictions* : Le titulaire doit communiquer, par écrit, avec Monsieur Rick Wadman, Direction de la Protection de l'environnement, Ministère de l'Environnement, 6, rue Bruce, Mount Pearl (Terre-Neuve) A1N 4T3, (709) 772-5097 (télécopieur), au moins 48 heures avant le début de la première opération d'immersion effectuée en vertu du permis.

Le titulaire doit présenter un rapport écrit à M. Rick Wadman, Direction de la Protection de l'environnement, dans les 30 jours suivant la date de la fin des opérations ou la date d'expiration du permis, selon la première échéance. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : la quantité et le type de matières immergées en conformité avec le permis et les dates de chargement et d'immersion.

Le titulaire doit permettre à tout inspecteur désigné en vertu du paragraphe 99(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* de procéder à la visite de toute plate-forme ou tout lieu, navire, aéronef ou autre ouvrage directement relié au chargement ou à l'immersion visés aux termes du permis, et ce, à toute heure convenable pendant la durée du permis.

Le lieu d'immersion doit être balisé et toute immersion doit avoir lieu dans un rayon de 100 m de l'indicateur du lieu d'immersion.

Le chargement et le transport des déchets au lieu d'immersion doivent être effectués de façon qu'aucune matière ne pénètre le milieu marin. Les déchets déversés à tout autre endroit que le lieu d'immersion autorisé doivent être récupérés. Tout déchet doit être gardé sur le rivage lorsque la péniche n'est pas sur le lieu de chargement.

The fish offal and crab offal must be covered by netting or other material to prevent access by gulls.

This permit must be displayed in an area of the plant accessible to the public.

Vessels operating under the authority of this permit must carry and display a radar-reflecting device at all times mounted on the highest practical location.

The loading or ocean dumping conducted under this permit shall not be carried out without written authorization from the Permittee.

Fish offal loaded for the purpose of ocean dumping may not be held aboard any vessel for more than 96 hours without the written consent of an inspector designated under the *Canadian Environmental Protection Act*.

K. G. HAMILTON
Environmental Protection
Atlantic Region

[36-1-o]

Les déchets de poisson doivent être couverts au moyen d'un filet ou autrement, afin d'empêcher les goélands d'y accéder.

Ce permis doit être affiché à un endroit de l'usine auquel le public a accès.

L'équipement visé par le présent permis doit porter en tout temps un dispositif réfléchissant les ondes radars au point pratique le plus élevé de sa structure.

Personne ne doit effectuer le chargement ou l'immersion désignés aux termes du présent permis sans l'autorisation écrite du titulaire.

Les déchets de poisson destinés à l'immersion en mer ne seront pas gardés plus de 96 heures à bord du navire sans l'autorisation écrite d'un inspecteur désigné en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*.

Protection de l'environnement
Région de l'Atlantique
K. G. HAMILTON

[36-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of Part VI of the *Canadian Environmental Protection Act*, Permit No. 4543-2-05977 is approved.

1. *Permittee*: Department of Public Works and Government Services, Halifax, Nova Scotia.

2. *Type of Permit*: To dump and load dredged material.

3. *Term of Permit*: Permit is valid from September 7 to October 31, 1998.

4. *Loading Site(s)*: 43°39.83' N, 65°49.45' W (NAD83) Area 1, Abbots Harbour, Yarmouth County, Nova Scotia, as described by "Drawing Plan and Section" (July 1998) submitted in support of the permit application.

5. *Dump Site(s)*: 43°34.71' N, 65°48.55' W, 500 m southwest of the fairway buoy of Pubnico Harbour, at an approximate depth of 11 m.

6. *Route to Dump Site(s)*: Most direct navigational route from the loading site to the dump site.

7. *Equipment*: Clam dredge, backhoe, excavator, and towed and/or self-propelled barges.

8. *Method of Dumping*: Dumping shall take place within 100 m of a dump site marker buoy.

9. *Rate of Dumping*: As required by normal operations.

10. *Total Quantity to be Dumped*: Not to exceed 22 500 m³ scow measure.

11. *Material to be Dumped*: Dredged material consisting of gravel, sand, silt and clay.

12. *Requirements and Restrictions*:

12.1. It is required that the Permittee notify in writing, by facsimile or electronic mail, Mr. Adrian MacDonald, Environmental Protection Branch, Department of the Environment, Atlantic

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Avis est par les présentes donné que le permis n° 4543-2-05977 est approuvé conformément aux dispositions de la partie VI de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*.

1. *Titulaire* : Ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Halifax (Nouvelle-Écosse).

2. *Type de permis* : Permis d'immerger ou de charger des matières draguées.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 7 septembre au 31 octobre 1998.

4. *Lieu(x) de chargement* : 43°39,83' N., 65°49,45' O. (NAD-83), Zone 1, havre Abbots, comté de Yarmouth (Nouvelle-Écosse), tel qu'il est décrit dans le dessin « Drawing Plan and Section » (juillet 1998) soumis à l'appui de la demande de permis.

5. *Lieu(x) d'immersion* : 43°34,71' N., 65°48,55' O., à 500 m au sud-ouest de la bouée de mi-chenal du port de Pubnico, à une profondeur approximative de 11 m.

6. *Parcours à suivre* : Voie navigable la plus directe entre le lieu de chargement et le lieu d'immersion.

7. *Matériel* : Drague à benne à demi-coquilles, chargeuse-pelleuse, excavatrice et péniches remorquées ou automotrices.

8. *Mode d'immersion* : L'immersion doit avoir lieu dans un rayon de 100 m de l'indicateur du lieu d'immersion.

9. *Quantité proportionnelle à immerger* : Selon les opérations normales.

10. *Quantité totale à immerger* : Maximum de 22 500 m³ mesurés dans le chaland.

11. *Matières à immerger* : Matières draguées composées de gravier, de sable, de limon et d'argile.

12. *Exigences et restrictions* :

12.1. Le titulaire doit communiquer par télécopieur ou courrier électronique avec Monsieur Adrian MacDonald, Direction de la Protection de l'environnement, Ministère de l'Environnement,

Region, Queen Square, 4th Floor, 45 Alderney Drive, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 2N6, (902) 426-3897 (Facsimile), adrian.macdonald@ec.gc.ca (Electronic mail), at least 48 hours prior to each occasion that dredging equipment is mobilized to the loading site. The notification shall include the equipment to be used, contractor, contact for the contractor, and expected period of dredging.

12.2. A written report shall be submitted Mr. Adrian MacDonald, identified in paragraph 12.1, within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the following information: the quantity and type of material disposed of pursuant to the permit, the equipment used and the dates on which the loading and dumping activities occurred.

12.3. It is required that the Permittee admit any inspector designated pursuant to subsection 99(1) of the *Canadian Environmental Protection Act* to any place, ship, aircraft, platform or anthropogenic structure directly related to the loading or ocean dumping referred to under this permit, at any reasonable time throughout the duration of this permit.

12.4. The Permittee shall notify in writing Mr. Peter Winchester, Department of Fisheries and Oceans, 215 Main Street, Yarmouth, Nova Scotia B5A 1C6, (902) 742-6893 (Facsimile), at least 48 hours prior to the commencement of the first dredging operation to be conducted under this permit.

12.5. An Environmental Protection Plan designed to address concerns relating to shellfish and other fisheries resources, wildlife, navigation, gear conflicts, and spill prevention shall be submitted to Mr. Adrian MacDonald, identified in 12.1. The plan shall be approved by the Department of the Environment prior to the commencement of the first dredging operation to be conducted under this permit.

12.6. Any inspector designated pursuant to subsection 99(1) of the *Canadian Environmental Protection Act* shall be permitted to mount an electronic tracking device on any vessel engaged in loading and dumping activities authorized by this permit. The Permittee shall take all reasonable measures to ensure there is no tampering with the tracking device and no interference with its operation. The tracking device shall only be removed with the written consent of an inspector.

12.7. A copy of this permit and documents and drawings referenced in this permit shall be available on-site at all times when dredging operations are underway.

12.8. The dredging and ocean dumping authorized by this permit shall only be carried out by the Permittee or with written approval from the Permittee.

K. G. HAMILTON
*Environmental Protection
Atlantic Region*

[36-1-o]

DEPARTMENT OF FISHERIES AND OCEANS

OCEANS ACT

Maintenance Dredging Services Tonnage Fees

The Minister of Fisheries and Oceans, pursuant to section 47 of the *Oceans Act*, hereby fixes the fees to be paid for maintenance dredging services in the St. Lawrence Ship Channel in accordance

Région de l'Atlantique, Queen Square, 4^e étage, 45, promenade Alderney, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 2N6, (902) 426-3897 (télécopieur), adrian.macdonald@ec.gc.ca (courrier électronique), au moins 48 heures avant tout déplacement du matériel de dragage au lieu de chargement. Chaque communication doit indiquer le matériel qui sera utilisé, le nom de l'entrepreneur, celui de la personne-ressource pour l'entrepreneur, et la durée prévue des opérations.

12.2. Le titulaire doit présenter un rapport écrit à M. Adrian MacDonald, mentionné au paragraphe 12.1, dans les 30 jours suivant la date de la fin des opérations ou la date d'expiration du permis, selon la première échéance. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : la quantité et le type de matières immergées en conformité avec le permis, le matériel utilisé et les dates d'immersion et de chargement.

12.3. Le titulaire doit permettre à tout inspecteur désigné en vertu du paragraphe 99(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* de procéder à la visite de toute plate-forme ou tout lieu, navire, aéronef ou autre ouvrage directement relié au chargement ou à l'immersion désignés aux termes du permis, et ce, à toute heure convenable pendant la durée du permis.

12.4. Le titulaire doit communiquer par écrit avec Monsieur. Peter Winchester, Ministère des Pêches et Océans, 215, rue Main, Yarmouth (Nouvelle-Écosse) B5A 1C6, (902) 742-6893 (télécopieur), au moins 48 heures avant le début de la première opération effectuée en vertu de ce permis.

12.5. Un plan de protection de l'environnement visant à atténuer les impacts sur les crustacés et autres ressources de la pêche ainsi que les questions liées à la faune, à la navigation, aux engins de pêche et à la prévention des déversements doit être soumis à l'approbation de M. Adrian MacDonald, mentionné au paragraphe 12.1. Ce plan doit être approuvé par le ministère de l'Environnement avant le début de la première opération effectuée en vertu de ce permis.

12.6. Il est permis à tout inspecteur désigné en vertu du paragraphe 99(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* d'installer un dispositif de surveillance électronique sur tout navire qui est employé aux activités de chargement et d'immersion autorisées par le présent permis. Le titulaire doit prendre toutes les mesures raisonnables pour assurer que ni le dispositif ni son fonctionnement ne soient altérés. Le dispositif ne peut être enlevé qu'avec le consentement écrit de l'inspecteur.

12.7. Des copies du permis, des documents et des dessins susmentionnés doivent être disponibles sur les lieux pendant les opérations.

12.8. Les opérations de dragage et d'immersion désignées aux termes du présent permis doivent être effectuées seulement par le titulaire ou avec l'approbation écrite du titulaire.

*Protection de l'environnement
Région de l'Atlantique*
K. G. HAMILTON

[36-1-o]

MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS

LOI SUR LES OCÉANS

Droits pour les services de dragage d'entretien basé sur la jauge

Le ministre des Pêches et des Océans, en vertu de l'article 47 de la *Loi sur les océans*, fixe par les présentes les droits à payer, à compter du 1^{er} septembre 1998 jusqu'au 31 août 1999, pour les

with the annexed Schedule, effective September 1, 1998, until August 31, 1999.

August 14, 1998

DAVID ANDERSON
Minister of Fisheries and Oceans

**MAINTENANCE DREDGING SERVICES
TONNAGE FEES SCHEDULE**

1. The following definitions apply for the purpose of establishing and collecting fees to be paid for the provision of maintenance dredging services by the Canadian Coast Guard to ships transiting the St. Lawrence Ship Channel.

“draught” means the largest static draught of a ship during a transit.

“gross tonnage” means

(a) in the case of a ship that is subject to the 1969 Convention, the gross tonnage that is indicated on the International Tonnage Certificate for that ship or

(b) in the case of a ship that is not subject to the 1969 Convention, the gross tonnage or register tonnage that is indicated on the certificate of registry for that ship.

“Minister” means the Minister of Fisheries and Oceans.

“1969 Convention” means the *International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969*.

“ship” means a vessel, boat, or craft carrying either a domestic or foreign flag, other than a pleasure craft, fishing vessel, and state and military ship.

“St. Lawrence Ship Channel” means the navigation channel of the St. Lawrence River between the upstream boundary of the Port of Montreal and the upstream end of Île aux Coudres.

“transit” means any upstream movement or downstream movement made by a ship that begins, stops or ends at a Canadian port and that includes all or part of the St. Lawrence Ship Channel.

2. Subject to sections 7 to 11, the fee applies to each ship that

(a) is on a transit in the St. Lawrence Ship Channel; and

(b) has a static draught of 5.0 metres or more during a transit.

3. Subject to sections 7 to 11, every ship shall pay to the Minister a fee obtained by multiplying the gross tonnage of that ship by \$0.0345 for each transit, subject to a minimum fee of \$25.00.

4. Each of the corporations identified in Column I shall pay to the Minister the fixed fee in the corresponding line in column II:

Column I	Column II
Montreal Port Corporation	\$411,600
Port of Quebec Corporation	\$117,600
Ultramar Ltd./Ltée	\$436,800

5. The fee set by section 3 shall be paid by the ship upon issuance of an invoice by the Minister or by a person authorized by the Minister to the ship or the authorized agent of the ship.

6. The fee set by section 4 shall be paid by each of the corporations mentioned therein upon issuance of an invoice by the Minister or by a person authorized by the Minister.

7. No fee is payable by a ship that is travelling non-stop through Canadian waters to, or from, a port in the United States without a stop at a Canadian port.

services de dragage d’entretien dans le chenal maritime du Saint-Laurent, conformément au barème ci-joint.

Le 14 août 1998

Le ministre des Pêches et des Océans
DAVID ANDERSON

**BARÈME DES DROITS POUR LES SERVICES DE
DRAGAGE D’ENTRETIEN BASÉ SUR LA JAUGE**

1. Les définitions suivantes s’appliquent aux fins de l’établissement et du recouvrement des droits à payer pour les services de dragage d’entretien fournis par la Garde côtière canadienne aux navires en transit dans le chenal maritime du Saint-Laurent.

« chenal maritime du Saint-Laurent » Le chenal du fleuve Saint-Laurent destiné à la navigation entre la limite amont du port de Montréal et la limite amont de l’Île aux Coudres.

« Convention de 1969 » La *Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires*.

« jauge brute »

a) dans le cas d’un navire assujéti à la Convention de 1969, la jauge brute figurant sur le certificat international de jaugeage du navire; ou

b) dans le cas d’un navire non assujéti à la Convention de 1969, la jauge brute ou la jauge au registre figurant sur le certificat d’immatriculation du navire.

« ministre » Le ministre des Pêches et des Océans.

« navire » Tout bâtiment, bateau ou embarcation, canadien ou étranger, à l’exclusion d’une embarcation de plaisance, d’un bateau de pêche et d’un navire d’État ou militaire.

« tirant d’eau » Le tirant d’eau statique le plus élevé d’un navire pendant un transit.

« transit » Tout déplacement effectué par un navire dans une direction donnée, en amont ou en aval, en provenance de, se terminant à ou comportant un arrêt dans un port canadien et l’utilisation partielle ou complète du chenal maritime du Saint-Laurent.

2. Sous réserve des articles 7 à 11, le droit est exigible à l’égard de tout navire qui :

a) est en transit dans le chenal maritime du Saint-Laurent;

b) a un tirant d’eau égal ou supérieur à 5 mètres au cours du transit.

3. Sous réserve des articles 7 à 11, tout navire versera au Ministre un droit dont le montant est égal à sa jauge brute multiplié par 0,0345 \$ pour chaque transit, sous réserve d’un droit minimum de 25,00 \$.

4. Chaque société mentionnée à la colonne I doit payer au Ministre le droit fixé tel qu’indiqué à la colonne II :

Colonne I	Colonne II
Société du Port de Montréal	411 600 \$
Société du Port de Québec	117 600 \$
Ultramar Ltd./Ltée	436 800 \$

5. Le droit visé par l’article 3 est exigible du navire sur délivrance de la facture envoyée par le ministre ou par une personne qu’il autorise, au navire ou à l’agent autorisé du navire.

6. Le droit visé par l’article 4 est exigible de chacune des sociétés mentionnées sur délivrance de la facture envoyée par le ministre ou par une personne qu’il autorise, à chacune des sociétés.

7. Aucun droit n’est exigible à l’égard d’un navire qui traverse les eaux canadiennes sans arrêt dans un port canadien et qui est en route vers un port aux États-Unis ou en provenance de celui-ci.

8. A stop at a Canadian port for the sole purpose of bunkering will not be subject to the fee.

9. A stop at a Canadian port for one or more of the following sole purposes will not be subject to the fee:

- (i) to respond to a medical emergency;
- (ii) to undertake emergency ship repairs;
- (iii) to respond to a government department or agency request to stop; or
- (iv) to make an overnight stop required due to the seasonal removal of lighted aids to navigation.

10. Subject to section 12, no fee is payable when a movement of a ship is within the boundaries of a port on the St. Lawrence Ship Channel.

11. Subject to section 12, no fee is payable by a ship on a transit

- (a) beginning at the Port of Montreal and proceeding directly into the St. Lawrence Seaway, or
- (b) ending at the Port of Montreal after proceeding directly from the St. Lawrence Seaway.

12. For purposes of the application of sections 10 and 11, the Terminal at Contrecoeur shall be deemed to be a destination distinct from the Port of Montreal.

13. Interest is payable on an overdue fee commencing 30 days after issuance of the invoice and is calculated pursuant to the *Interest and Administrative Charges Regulations*.*

[36-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

BOARDS OF TRADE ACT

Bathurst Board of Trade

Notice is hereby given that His Excellency the Governor General in Council, by Order in Council dated June 4, 1998, has been pleased to change the name of the Bathurst Board of Trade to that of the Greater Bathurst Chamber of Commerce / La Chambre de commerce du Grand Bathurst upon petition made therefor under section 39 of the *Boards of Trade Act*.

June 15, 1998

ROBERT WEIST
Director
Compliance Branch
Corporations Directorate
 For the Minister of Industry

[36-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

BOARDS OF TRADE ACT

Chambre de Commerce de Lacolle

Notice is hereby given that His Excellency the Governor General in Council, by Order in Council dated June 4, 1998, has been pleased to change the name of the Chambre de Commerce de

* SOR/96-188

8. Un arrêt dans un port canadien effectué uniquement pour fins de ravitaillement en combustible ne sera pas assujéti au droit.

9. Un arrêt dans un port canadien effectué uniquement pour l'une ou plus qu'une des raisons suivantes ne sera pas assujéti au droit :

- (i) afin de répondre à une urgence médicale;
- (ii) afin d'entreprendre des réparations urgentes au navire;
- (iii) afin de respecter une directive d'arrêt donnée par un ministère ou organisme gouvernemental; ou
- (iv) l'obligation de faire arrêt durant la nuit, en raison de l'enlèvement saisonnier d'aides à la navigation munies de feux.

10. Sous réserve de l'article 12, aucun droit n'est exigible à l'égard de tout déplacement d'un navire à l'intérieur des limites d'un port situé dans le chenal maritime du Saint-Laurent.

11. Sous réserve de l'article 12, aucun droit n'est exigible à l'égard d'un navire en transit qui :

- a) commence au Port de Montréal et qui se dirige directement dans la Voie maritime du Saint-Laurent, ou
- b) se termine au Port de Montréal et qui provient directement de la Voie maritime du Saint-Laurent.

12. Aux fins de l'application des articles 10 et 11, le terminal de Contrecoeur sera considéré comme une destination distincte du port de Montréal.

13. L'intérêt sur un droit en souffrance commence à courir 30 jours après la délivrance de la facture et il est calculé conformément au *Règlement sur les intérêts et les frais administratifs*.*

[36-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LES CHAMBRES DE COMMERCE

Bathurst Board of Trade

Avis est par les présentes donné qu'il a plu à Son Excellence le Gouverneur général en conseil d'autoriser, en vertu de l'article 39 de la *Loi sur les chambres de commerce*, le changement de nom de la Bathurst Board of Trade en celui de la Greater Bathurst Chamber of Commerce / La Chambre de commerce du Grand Bathurst, tel qu'il est constaté dans un décret en date du 4 juin 1998.

Le 15 juin 1998

Le directeur
Direction de la conformité
Direction générale des corporations
 ROBERT WEIST
 Pour le ministre de l'Industrie

[36-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LES CHAMBRES DE COMMERCE

Chambre de Commerce de Lacolle

Avis est par les présentes donné qu'il a plu à Son Excellence le Gouverneur général en conseil d'autoriser, en vertu de l'article 39 de la *Loi sur les chambres de commerce*, le changement de nom

* DORS/96-188

Lacolle to that of the Chambre de commerce de Beaujeu upon petition made therefor under section 39 of the *Boards of Trade Act*.

June 15, 1998

ROBERT WEIST
Director
Compliance Branch
Corporations Directorate
 For the Minister of Industry
 [36-1-0]

de la Chambre de Commerce de Lacolle en celui de la Chambre de commerce de Beaujeu, tel qu'il est constaté dans un décret en date du 4 juin 1998.

Le 15 juin 1998

Le directeur
Direction de la conformité
Direction générale des corporations
 ROBERT WEIST
 Pour le ministre de l'Industrie
 [36-1-0]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

BOARDS OF TRADE ACT

Chambre de commerce du Bic

Notice is hereby given that His Excellency the Governor General in Council, by Order in Council dated July 15, 1998, has been pleased to change the name of the Chambre de commerce du Bic to that of the Chambre de commerce du Bic et de Saint-Valérien upon petition made therefor under section 39 of the *Boards of Trade Act*.

July 30, 1998

ROBERT WEIST
Director
Compliance Branch
Corporations Directorate
 For the Minister of Industry
 [36-1-0]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LES CHAMBRES DE COMMERCE

Chambre de commerce du Bic

Avis est par les présentes donné qu'il a plu à Son Excellence le Gouverneur général en conseil d'autoriser, en vertu de l'article 39 de la *Loi sur les chambres de commerce*, le changement de nom de la Chambre de commerce du Bic en celui de la Chambre de commerce du Bic et de Saint-Valérien, tel qu'il est constaté dans un décret en date du 15 juillet 1998.

Le 30 juillet 1998

Le directeur
Direction de la conformité
Direction générale des corporations
 ROBERT WEIST
 Pour le ministre de l'Industrie
 [36-1-0]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

BOARDS OF TRADE ACT

Pincher Creek and District Chamber of Commerce

Notice is hereby given that His Excellency the Governor General in Council, by Order in Council dated June 4, 1998, has been pleased to change the name of the Pincher Creek and District Chamber of Commerce to that of the Pincher Creek & District Chamber of Economic Development upon petition made therefor under section 39 of the *Boards of Trade Act*.

June 17, 1998

ROBERT WEIST
Director
Compliance Branch
Corporations Directorate
 For the Minister of Industry
 [36-1-0]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LES CHAMBRES DE COMMERCE

Pincher Creek and District Chamber of Commerce

Avis est par les présentes donné qu'il a plu à Son Excellence le Gouverneur général en conseil d'autoriser, en vertu de l'article 39 de la *Loi sur les chambres de commerce*, le changement de nom de la Pincher Creek and District Chamber of Commerce en celui de la Pincher Creek & District Chamber of Economic Development, tel qu'il est constaté dans un décret en date du 4 juin 1998.

Le 17 juin 1998

Le directeur
Direction de la conformité
Direction générale des corporations
 ROBERT WEIST
 Pour le ministre de l'Industrie
 [36-1-0]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

BOARDS OF TRADE ACT

Squamish & Howe Sound District Chamber of Commerce

Notice is hereby given that His Excellency the Governor General in Council, by Order in Council dated June 4, 1998, has been pleased to change the name of the Squamish & Howe Sound District Chamber of Commerce to that of The Chamber of

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LES CHAMBRES DE COMMERCE

Squamish & Howe Sound District Chamber of Commerce

Avis est par les présentes donné qu'il a plu à Son Excellence le Gouverneur général en conseil d'autoriser, en vertu de l'article 39 de la *Loi sur les chambres de commerce*, le changement de nom de la Squamish & Howe Sound District Chamber of Commerce

Commerce Serving Squamish, Britannia Beach & Furry Creek upon petition made therefor under section 39 of the *Boards of Trade Act*.

June 15, 1998

ROBERT WEIST
Director
Compliance Branch
Corporations Directorate
 For the Minister of Industry
 [36-1-o]

en celui de The Chamber of Commerce Serving Squamish, Britannia Beach & Furry Creek, tel qu'il est constaté dans un décret en date du 4 juin 1998.

Le 15 juin 1998

Le directeur
Direction de la conformité
Direction générale des corporations
 ROBERT WEIST
 Pour le ministre de l'Industrie
 [36-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

CANADA BUSINESS CORPORATIONS ACT

ATELIER D'USINAGE DUNDEE INC. DUNDEE MACHINING INC. — Withdrawal of Certificate of Dissolution

Notice is hereby given that a certificate of dissolution dated October 30, 1996, was issued under the provisions of the *Canada Business Corporations Act* (CBCA) to ATELIER D'USINAGE DUNDEE INC. DUNDEE MACHINING INC.

Notice of this dissolution was published in the *Canada Corporations Bulletin* for November 1996.

As a result of a clerical error, a certificate of dissolution was issued. Being satisfied that the certificate of dissolution was issued in error, I confirm, by the present notice, the withdrawal of the certificate of dissolution from the records of the Director under the CBCA. The certificate is considered as never having been issued.

June 29, 1998

ELAINE M. COLLINS
Deputy Director
Canada Business Corporations Act
 [36-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

CANADA BUSINESS CORPORATIONS ACT

GROUPE GLOBAX INC. — Withdrawal of Certificate of Amalgamation

Notice is hereby given that a certificate of amalgamation dated January 1, 1998, was issued to GROUPE GLOBAX INC. pursuant to section 183 of the *Canada Business Corporations Act* (CBCA).

Notice of this amalgamation was published in the *Canada Corporations Bulletin* for February 1998.

Pursuant to an Order of the Supreme Court of Quebec dated March 31, 1998, I confirm, by the present notice, the withdrawal of the certificate of amalgamation from the records of the Director under the CBCA. The certificate is considered as never having been issued.

June 17, 1998

ROBERT WEIST
Deputy Director
Canada Business Corporations Act
 [36-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI CANADIENNE SUR LES SOCIÉTÉS PAR ACTIONS

ATELIER D'USINAGE DUNDEE INC. DUNDEE MACHINING INC. — Retrait du certificat de dissolution

Avis est par les présentes donné qu'un certificat de dissolution daté du 30 octobre 1996 a été émis en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (LCSA) à ATELIER D'USINAGE DUNDEE INC. DUNDEE MACHINING INC.

Un avis de dissolution a été publié dans le *Bulletin des sociétés canadiennes* de novembre 1996.

En raison d'une erreur d'écriture, un certificat de dissolution a été émis. Étant convaincu que le certificat de dissolution a été émis par erreur, je certifie, par le présent avis, le retrait dudit certificat de dissolution des livres du directeur en vertu de la LCSA. Ledit certificat est considéré comme n'ayant jamais été émis.

Le 29 juin 1998

Le directeur adjoint
Loi canadienne sur les sociétés par actions
 ELAINE M. COLLINS
 [36-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI CANADIENNE SUR LES SOCIÉTÉS PAR ACTIONS

GROUPE GLOBAX INC. — Retrait du certificat de fusion

Avis est par les présentes donné qu'un certificat de fusion daté du 1^{er} janvier 1998 a été émis, en vertu de l'article 183 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (LCSA), à GROUPE GLOBAX INC.

Un avis de cette fusion a été publié dans le *Bulletin des sociétés canadiennes* pour le mois de février 1998.

En conformité avec une ordonnance de la Cour suprême du Québec, daté du 31 mars 1998, le présent avis vise à confirmer le retrait dudit certificat de fusion des livres du directeur en vertu de la LCSA. Ledit certificat est considéré comme n'ayant jamais été émis.

Le 17 juin 1998

Le directeur adjoint
Loi canadienne sur les sociétés par actions
 ROBERT WEIST
 [36-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY**CANADA BUSINESS CORPORATIONS ACT***JENKINS CANADA INC. — Withdrawal of Certificate of Dissolution*

Notice is hereby given that a certificate of dissolution dated December 8, 1995, was issued under the *Canada Business Corporations Act* to JENKINS CANADA INC.

Notice of this dissolution was published in the *Canada Corporations Bulletin* for January 1996 on page 87.

Being satisfied that the corporation was insolvent at the time of issue of the certificate of dissolution and that the certificate was therefore issued in error, the Director, by the present notice, confirms the withdrawal of the certificate from the records of the Department and such certificate is considered as never having existed.

June 26, 1998

ROBERT WEIST
Deputy Director
Canada Business Corporations Act

[36-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY**CANADA CORPORATIONS ACT***The Byle Foundation — Order*

Notice is hereby given that the order dated September 18, 1997, and published in Part I of the *Canada Gazette* on October 4, 1997, dissolving the corporations listed in that order for failure to file the summary required under subsection 133(11) of the *Canada Corporations Act* for the two years in respect of which they were in default, erroneously included The Byle Foundation.

It is hereby ordered that the above-mentioned order is amended to remove The Byle Foundation from the list of dissolved corporations referred to in that order.

July 29, 1998

ELAINE COLLINS
Deputy Director
Incorporation and Disclosure
Services Branch
On behalf of the Minister of Industry

[36-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY**RADIOCOMMUNICATION ACT***Notice No. DGRB-002-98 — Framework for Spectrum Auctions in Canada*

The purpose of this notice is to advise all interested parties of the availability of the paper *Framework for Spectrum Auctions in Canada*.

In this paper, the Department addresses the various issues raised in the document *Consultation on Issues Related to Spectrum Auctioning*, published in August 1997, and lays out the general approach that the Department expects to take for any future

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**LOI CANADIENNE SUR LES SOCIÉTÉS PAR ACTIONS***JENKINS CANADA INC. — Retrait du certificat de dissolution*

Avis est par les présentes donné qu'un certificat de dissolution daté du 8 décembre 1995 a été émis en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* à JENKINS CANADA INC.

Un avis de cette dissolution a été publié dans le *Bulletin des sociétés canadiennes* pour le mois de janvier 1996 à la page 87.

Le Directeur étant satisfait que la société était insolvable au moment de l'émission du certificat de dissolution et que ce certificat a été émis par erreur, le présent avis vise à confirmer le retrait dudit certificat de dissolution des livres du Directeur; ledit certificat est considéré comme n'ayant jamais existé.

Le 26 juin 1998

Le directeur adjoint
Loi canadienne sur les sociétés par actions
ROBERT WEIST

[36-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES***The Byle Foundation — Décret*

Avis est par la présente donné que le décret daté du 18 septembre 1997 dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 4 octobre 1997 et faisant état de la dissolution des sociétés énoncées dans ledit décret pour avoir omis de déposer le sommaire prescrit par le paragraphe 133(11) de la *Loi sur les corporations canadiennes* concernant les deux années à l'égard desquelles elles étaient en défaut, contenait par erreur la société The Byle Foundation.

Le décret est par la présente modifié pour enlever la société The Byle Foundation de la liste des sociétés dissoutes mentionnées dans le décret.

Le 29 juillet 1998

Le directeur adjoint
Direction des services de constitution
et de diffusion d'information
ELAINE COLLINS
Pour le ministre de l'Industrie

[36-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION***Avis n° DGRB-002-98 — Politique cadre sur la vente aux enchères du spectre au Canada*

Le présent avis sert à informer toutes les parties intéressées de la disponibilité du document *Politique cadre sur la vente aux enchères du spectre au Canada*.

Dans ce document, le Ministère traite des diverses questions soulevées par le document publié en août 1997, *Consultation portant sur des questions relatives à la mise aux enchères du spectre*, et expose l'approche générale du Ministère par rapport à

spectrum auctions that may be held in Canada. This paper is supplemented by the paper *Service Areas for Competitive Licensing* which describes the geographic areas that the Department intends to use for future spectrum auctions.

Framework for Spectrum Auctions in Canada and Service Areas for Competitive Licensing are available electronically via the Internet at the following address:

World Wide Web (WWW)
<http://strategis.ic.gc.ca/spectrum>

or in hard copy, for a fee from: Tyrell Press Ltd., 2714 Fenton Road, Gloucester, Ontario K1T 3T7, 1-800-267-4862 (Canada toll-free telephone), 1-800-574-0137 (United States toll-free telephone), (613) 822-0740 (Worldwide telephone), (613) 822-1089 (Facsimile); and Canada Communication Group, 45 Sacré-Cœur Boulevard, Hull, Quebec K1A 0S9, 1-888-562-5561 (Toll-free telephone), (819) 779-2858 (Facsimile), (819) 779-4335 (Worldwide telephone).

August 28, 1998

JAN SKORA
*Director General
 Radiocommunications and
 Broadcasting Regulatory Branch*

[36-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

RADIOCOMMUNICATION ACT

Notice No. DGRB-003-98 — Consultation on the 24 and 38 GHz Frequency Bands: Proposed Policy and Licensing Procedures

The purpose of this notice is to invite public comments on the document entitled *Consultation on the 24 and 38 GHz Frequency Bands: Proposed Policy and Licensing Procedures*.

On June 1, 1998, John Manley, Minister of Industry, announced that he would be making available new wireless broadband spectrum at 24 GHz and 38 GHz to accommodate the increased demand for high speed local access infrastructure.

Industry Canada invites comments from interested parties on the *Consultation on the 24 and 38 GHz Frequency Bands: Proposed Policy and Licensing Procedures* paper with regard to all issues related to the licensing of these spectrum bands. It is available electronically via the Internet at the following address:

World Wide Web (WWW)
<http://strategis.ic.gc.ca/spectrum>

or in hard copy, for a fee, from: Tyrell Press Ltd., 2714 Fenton Road, Gloucester, Ontario K1T 3T7, 1-800-267-4862 (Canada toll-free telephone), 1-800-574-0137 (United States toll-free telephone), (613) 822-0740 (Worldwide telephone), (613) 822-1089 (Facsimile); and Canada Communication Group, 45 Sacré-Cœur Boulevard, Hull, Quebec K1A 0S9, 1-888-562-5561 (Canada toll-free telephone), (819) 779-2858 (Facsimile), (819) 779-4335 (Worldwide telephone).

Respondents are strongly encouraged to provide their comments in electronic format (WordPerfect, Microsoft Word, Adobe

toutes enchères du spectre à venir qui pourraient être tenues au Canada. Le document complémentaire *Zones de service visant la délivrance concurrentielle de licences* dans lequel sont décrites les zones géographiques que le Ministère entend utiliser lors de futures mises aux enchères s'ajoute à celui de la Politique cadre.

Politique cadre sur la vente aux enchères du spectre au Canada et Zones de service visant la délivrance concurrentielle de licences sont disponibles en version électronique par Internet à l'adresse suivante :

World Wide Web (WWW)
<http://strategis.ic.gc.ca/spectre>

On peut aussi en obtenir, moyennant des frais, une copie papier auprès de : Tyrell Press Ltd., 2714, chemin Fenton, Gloucester (Ontario) K1T 3T7, 1-800-267-4862 (téléphone sans frais, Canada), 1-800-574-0137 (téléphone sans frais, États-Unis), (613) 822-0740 (téléphone, autres régions du monde), (613) 822-1089 (télécopieur); ou Groupe Communication Canada, 45, boulevard Sacré-Cœur, Hull (Québec) K1A 0S9, 1-888-562-5561 (téléphone sans frais), (819) 779-2858 (télécopieur), (819) 779-4335 (téléphone, autres régions du monde).

Le 28 août 1998

*Le directeur général
 Direction générale de la réglementation des
 radiocommunications et de la radiodiffusion*
 JAN SKORA

[36-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION

Avis n° DGRB-003-98 — Consultation sur les bandes de fréquences de 24 et 38 GHz : propositions de politique et de procédures pour la délivrance de licences

Le présent avis a pour but de solliciter les commentaires du public sur le document intitulé *Consultation sur les bandes de fréquences de 24 et 38 GHz : propositions de politique et de procédures pour la délivrance de licences*.

Le 1^{er} juin 1998, John Manley, ministre de l'Industrie, a annoncé qu'il allait rendre disponible du nouveau spectre à large bande sans fil dans les fréquences de 24 GHz et de 38 GHz, afin de répondre à la demande accrue en infrastructure de télécommunications ultrarapides à accès local.

Industrie Canada invite toutes les parties intéressées à lui faire parvenir leurs commentaires sur le document *Consultation sur les bandes de fréquences de 24 et 38 GHz : propositions de politique et de procédures pour la délivrance de licences*. Ce document est disponible en version électronique, par Internet, à l'adresse suivante :

World Wide Web (WWW)
<http://strategis.ic.gc.ca/spectre>

On peut aussi obtenir, moyennant des frais, une copie papier auprès de : Tyrell Press Ltd., 2714, chemin Fenton, Gloucester (Ontario) K1T 3T7, 1-800-267-4862 (téléphone sans frais, Canada), 1-800-574-0137 (téléphone sans frais, États-Unis), (613) 822-0740 (téléphone, autres pays), (613) 822-1089 (télécopieur); ou Groupe Communication Canada, 45, boulevard Sacré-Cœur, Hull (Québec) K1A 0S9, 1-888-562-5561 (téléphone sans frais, Canada), (819) 779-2858 (télécopieur), (819) 779-4335 (téléphone, autres pays).

Les répondants sont fortement encouragés à fournir leurs commentaires sous un format électronique (WordPerfect,

PDF or ASCII TXT) to facilitate posting on the Department's Web site. Documents submitted via electronic media should be sent with a note specifying the software, version number and operating system used. All submissions should cite *Canada Gazette* notice reference number DGRB-003-98.

Comments submitted via the Internet should be sent to the following electronic mail address: 24ghz.38ghz@ic.gc.ca. Comments can also be submitted in writing to: Consultation on 24 GHz and 38 GHz, Radiocommunications and Broadcasting Regulatory Branch, Industry Canada, Jean Edmonds Tower North, Room 1559D, 300 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 0C8, no later than December 4, 1998.

Comments submitted should be prefaced by the statement "Comments in response to the consultation on 24 GHz and 38 GHz".

Shortly after the close of the comment period, all comments received will be available in hard copy, for a fee, from: ByPress Printing and Copy Centre Inc., 300 Slater Street, Unit 101A, Ottawa, Ontario K1P 6A6, (613) 234-8826 (Telephone), (613) 234-9464 (Facsimile).

Copies will also be made available for viewing, during normal business hours, at the Industry Canada Library, 235 Queen Street, West Tower, 3rd Floor, Ottawa, and at the offices of Industry Canada in Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg and Vancouver.

Every effort will be made to post all comments on the Industry Canada Spectrum Web site (<http://strategis.ic.gc.ca/spectrum>) by December 18, 1998.

Reply comments on these initial submissions will then be invited.

Again, respondents are urged to provide their reply comments in electronic format (WordPerfect, Microsoft Word, Adobe PDF or ASCII TXT) to facilitate posting on the Department's Web site. Documents submitted via electronic media should be sent with a note specifying the software, version number and operating system used. All submissions should cite *Canada Gazette* notice reference number DGRB-003-98.

Reply comments should be sent via electronic mail to: 24ghz.38ghz@ic.gc.ca. Reply comments can also be submitted in writing to: Consultation on 24 GHz and 38 GHz, Radiocommunications and Broadcasting Regulatory Branch, Industry Canada, Jean Edmonds Tower North, Room 1559D, 300 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 0C8, no later than January 15, 1999.

Reply comments submitted should be prefaced by the statement: "Reply Comments in response to the consultation on 24 GHz and 38 GHz".

Reply comments will also be made available to the public via Industry Canada's Web site, Industry Canada libraries, and ByPress Printing and Copy Centre Inc. shortly after the close of the reply comment period.

August 28, 1998

JAN SKORA
 Director General
 Radiocommunications and
 Broadcasting Regulatory Branch

[36-1-o]

Microsoft Word, Adobe PDF or ASCII TXT) afin d'en faciliter l'affichage sur le site Web du Ministère. Les documents envoyés par voie électronique doivent être accompagnés d'un message précisant le logiciel, le numéro de version et le système d'opération utilisés. Toutes les présentations doivent porter la mention : Avis de la *Gazette du Canada*, n° de référence DGRB-003-98.

Les commentaires soumis sous forme électronique doivent être envoyés à l'adresse suivante : 24ghz.38ghz@ic.gc.ca, ou soumis par écrit à : Consultation sur les bandes de 24 et 38 GHz, Direction générale de la réglementation des radiocommunications et de la radiodiffusion, Industrie Canada, Tour Jean Edmonds Nord, Pièce 1559D, 300, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 0C8, au plus tard le 4 décembre 1998.

Les commentaires soumis doivent être précédés de la mention « Commentaires en réponse à la consultation sur les bandes de 24 et 38 GHz ».

Peu après la clôture de la période de commentaires, les commentaires reçus seront rendus disponibles sous forme reliée, moyennant des frais, auprès de : ByPress Printing and Copy Centre Inc., 300, rue Slater, Unité 101A, Ottawa (Ontario) K1P 6A6, (613) 234-8826 (téléphone), (613) 234-9464 (télécopieur).

Des copies seront aussi disponibles pour le public pendant les heures normales de bureau à la bibliothèque d'Industrie Canada située au 235, rue Queen, Édifice Ouest, 3^e étage, Ottawa, ainsi qu'aux bureaux d'Industrie Canada à Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg et Vancouver.

Les mesures nécessaires seront prises pour que tous les commentaires soient affichés sur le site Internet du spectre d'Industrie Canada (<http://strategis.ic.gc.ca/spectre>) au plus tard le 18 décembre 1998.

Des réponses à ces commentaires seront alors sollicités.

Les parties intéressées sont encore une fois encouragées à envoyer leurs commentaires sous un format électronique (WordPerfect, Microsoft Word, Adobe PDF or ASCII TXT) afin d'en faciliter l'affichage sur le site Web du Ministère. Les documents envoyés par voie électronique doivent être accompagnés d'un message précisant le logiciel, le numéro de version et le système d'opération utilisés. Toutes les présentations doivent porter la mention : Avis de la *Gazette du Canada*, n° de référence DGRB-003-98.

Les commentaires à titre de réponse doivent être envoyés sous forme électronique à : 24ghz.38ghz@ic.gc.ca, ou soumis par écrit à : Consultation sur les bandes de 24 et 38 GHz, Direction générale de la réglementation des radiocommunications et de la radiodiffusion, Industrie Canada, Tour Jean Edmonds Nord, Pièce 1559D, 300, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 0C8, au plus tard le 15 janvier 1999.

Les commentaires à titre de réponse doivent être précédés de la mention : « Commentaires en réponse à la consultation sur les bandes de 24 et 38 GHz ».

Les commentaires à titre de réponse seront aussi disponibles au public par le biais du site Web d'Industrie Canada, dans ses bibliothèques et chez ByPress Printing and Copy Inc. peu de temps après la clôture de la période de commentaires à titre de réponse.

Le 28 août 1998

Le directeur général
 Direction générale de la réglementation des
 radiocommunications et de la radiodiffusion
 JAN SKORA

[36-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY**TELECOMMUNICATIONS ACT**

Notice No. SMSE-008-98

Notice is hereby given that Industry Canada is releasing amendment No. 3 to Issue 8 of Certification Procedure 01 (CP-01) dated September 5, 1998. The amendment includes clarifications of the requirements as well as editorial changes to Parts I, II and IV, Appendices IV to XI (which includes new Appendices VII and VIII). The amendment also includes changes which will permit the implementation of mutual acceptance of test reports as per the Mutual Recognition Agreements with Europe and the Asia-Pacific Economic Cooperation Council (APEC).

This document is available electronically on the Internet at the World Wide Web address http://strategis.ic.gc.ca/sc_mrksv/spectrum/engdoc/spect1.html and, on paper, from Tyrell Press Ltd, 2714 Fenton Road, P.O. Box 937, Gloucester, Ontario K1T 3T7, 1-800-267-4862 or (613) 822-0740 (Telephone), (613) 822-1089 (Facsimile), and Canada Communication Group, 45 Sacré-Cœur Boulevard, Hull, Quebec K1A 0S7, 1-888-562-5561 (Telephone), (819) 779-2858 (Facsimile).

Interested parties may submit comments concerning this document to the Chairman of TAPAC, 300 Slater Street, Suite 1302A, Ottawa, Ontario K1A 0C8, or at the Internet address kwan.andy@ic.gc.ca, within 60 days from the date of publication of this notice. All representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, the publication date, and the notice reference number.

All written comments received in response to this notice will be available for public viewing during normal business hours at the Industry Canada Library, 235 Queen Street, West Tower, 3rd Floor, Ottawa, and at the regional offices of Industry Canada in Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg and Vancouver for a period of one year from the date of receipt of those comments.

Ottawa, September 5, 1998

R. W. McCAUGHERN
Director General
Spectrum Engineering Branch

[36-1-0]

DEPARTMENT OF NATIONAL REVENUE

The following notice of proposed revocation was sent to the charities listed below:

“Notice is hereby given, pursuant to paragraph 168(1)(c) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the charities listed below and that by virtue of paragraph 168(2)(b) thereof, the revocation of the registration is effective on the date of publication of this notice in the *Canada Gazette*.”

Registration Number* Numéro d'enregistrement*	Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
0033555-03	107462988RR0001	THE UNITED WAY OF BURLINGTON, HAMILTON-WENTWORTH, HAMILTON, ONT.
0033621-29	107761694RR0088	BOY SCOUTS OF CANADA, ST. MARGARET'S BAY DISTRICT COUNCIL, TANTALON, N.S.
0038398-10	103966628RR0001	OAKVILLE-TRAFALGAR MEMORIAL HOSPITAL ASSOCIATION, OAKVILLE, ONT.
0038422-10	107583288RR0001	LACHINE GENERAL HOSPITAL, LACHINE, QUE.
0073528-11	899137095RR0001	VICTORIAN ORDER OF NURSES REGINA-PRAIRIE BRANCH INC., REGINA, SASK.

* The charities are listed from the lowest registration number to the highest./Les organismes de bienfaisance sont énumérés du plus petit numéro d'enregistrement au plus grand.

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**LOI SUR LES TÉLÉCOMMUNICATIONS**

Avis n° SMSE-008-98

Avis est par les présentes donné qu'Industrie Canada publie la modification n° 3 à la version 8 de la procédure PH-01 intitulée « Procédure d'homologation » en date du 5 septembre 1998. La modification inclut des clarifications des exigences et des changements mineurs aux parties I, II et IV, annexes IV à XI, incluant les nouvelles annexes VII et VIII. La modification inclut de plus des changements permettant l'acceptation mutuelle des rapports d'essai pour la mise en œuvre des ententes de reconnaissance mutuelle avec l'Europe et l'organisation de coopération économique Asie-Pacifique.

On peut se procurer ce document sur le réseau Internet à l'adresse Web suivante : http://strategis.ic.gc.ca/sc_mrksv/spectrum/frndoc/spectrf1.html. On peut également obtenir ce document en s'adressant à : Tyrell Press Ltée, 2714, chemin Fenton, Case postale 937, Gloucester (Ontario) K1T 3T7, 1-800-267-4862 ou (613) 822-0740 (téléphone), (613) 822-1089 (télécopieur), et au Groupe Communication Canada, 45, boulevard Sacré-Cœur, Hull (Québec) K1A 0S7, 1-888-562-5561 (téléphone), (819) 779-2858 (télécopieur).

Les intéressés peuvent présenter leurs observations concernant le document au Président du CCPRT, 300, rue Slater, Pièce 1302A, Ottawa (Ontario) K1A 0C8, ou à l'adresse Internet kwan.andy@ic.gc.ca, dans les 60 jours suivant la publication du présent avis. Toutes les observations doivent indiquer le numéro de référence du présent avis et la date de sa publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Les observations écrites reçues en réponse au présent avis seront mises à la disposition du public, pendant les heures de bureau, à la bibliothèque d'Industrie Canada, 235, rue Queen, Tour Ouest, 3^e étage, Ottawa, et dans les bureaux régionaux d'Industrie Canada, situés à Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg et Vancouver, pendant une période d'un an après la date de réception des observations.

Ottawa, le 5 septembre 1998

Le directeur général
Génie du spectre
R. W. McCAUGHERN

[36-1-0]

MINISTÈRE DU REVENU NATIONAL

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé aux organismes de bienfaisance indiqués ci-après :

« Avis est donné par les présentes que, conformément à l'alinéa 168(1)c) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement des organismes de bienfaisance mentionnés ci-dessous en vertu de l'alinéa 168(2)b) de cette Loi et que la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*. »

Registration Number* Numéro d'enregistrement*	Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
0082123-29	107761694RR0060	BOY SCOUTS OF CANADA NIPISSING DISTRICT COUNCIL, NORTH BAY, ONT.
0085084-10	107579823RR0001	GRAND RIVER HOSPITAL CORPORATION, KITCHENER, ONT.
0137521-47	107407959RR0001	FRIENDS OF ISRAEL PRAYER FELLOWSHIP, EDMONTON, ALTA.
0160184-29	125593657RR0002	AIR CADET LEAGUE OF CANADA - ALBERTA PROVINCIAL COMMITTEE, CARSTAIRS, ALTA.
0160416-10	107681611RR0001	MCBRIDE AND DISTRICT HOSPITAL SOCIETY, MCBRIDE, B.C.
0172148-01	107951618RR0397	THE SALVATION ARMY GRACE HAVEN, REGINA, SASK.
0177287-40	107951618RR0084	THE SALVATION ARMY DOVER CORPS, DOVER, BONAVISTA BAY, NFLD.
0177378-40	107951618RR0439	THE SALVATION ARMY GLOVER'S HARBOUR CORPS, BOTWOOD, NFLD.
0177477-40	107951618RR0103	THE SALVATION ARMY HORWOOD CORPS, HORWOOD, NFLD.
0177725-40	107951618RR0110	THE SALVATION ARMY NORRIS ARM CORPS, NORRIS ARM, NFLD.
0191189-11	107782575RR0001	NORTH HALTON ASSOCIATION FOR THE DEVELOPMENTALLY HANDICAPPED, GEORGETOWN, ONT.
0199026-20	106703390RR0001	ALMA COLLEGE, LONDON, ONT.
0199976-21	107554263RR0001	JUNIOR ACHIEVEMENT OF LONDON & DISTRICT, INC., LONDON, ONT.
0204586-29	107761694RR0055	BOY SCOUTS OF CANADA NAPANEE VALLEY DISTRICT COUNCIL, NEWBURGH, ONT.
0205708-29	107761694RR0056	BOY SCOUTS OF CANADA SPLIT ROCK DISTRICT COUNCIL, FORT ERIE, ONT.
0212084-29	107761694RR0051	BOY SCOUTS OF CANADA WALLACEBURG DISTRICT COUNCIL, WALLACEBURG, ONT.
0220350-29	125593657RR0195	AIR CADET LEAGUE BOW VALLEY SQUADRON NO. 675, OXBOW, SASK.
0222570-10	107546087RR0001	JOHNSON MEMORIAL HOSPITAL, GIMLI, MAN.
0242834-29	125593657RR0149	681 TANTRAMAR SQUADRON ROYAL CANADIAN AIR CADETS, SACKVILLE, N.B.
0269290-11	107793424RR0001	CENTRAL OKANAGAN CHILD DEVELOPMENT ASSOCIATION, KELOWNA, B.C.
0285163-29	125593657RR0171	ESCADRILLE 772 VANIER CADETS DE L'AVIATION ROYALE DU CANADA, TROIS-RIVIÈRES (QUÉ.)
0294041-39	107526253RR0001	JAPANESE GOSPEL CHURCH OF TORONTO, MARKHAM, ONT.
0294587-49	107951618RR0482	THE ADVISORY COUNCIL OF SALVATION ARMY LAYMEN, NEWMARKET, ONT.
0301879-05	107761744RR0001	NATIONAL COUNCIL OF JEWISH WOMEN OF CANADA - VANCOUVER SECTION, RICHMOND, B.C.
0330860-29	107761694RR0068	BOY SCOUTS OF CANADA MISSISSIPPI DISTRICT COUNCIL ONTARIO ST-LAWRENCE REGION, CARLETON PLACE, ONT.
0379701-10	107780694RR0001	NORTH CUMBERLAND MEMORIAL HOSPITAL, PUGWASH, CUMBERLAND CO., N.S.
0387803-10	106887326RR0001	CENTRAL NEWFOUNDLAND HOSPITAL CORPORATION, GRAND FALLS, NFLD.
0398180-09	119241248RR0001	THE KURIOU FOUNDATION, ETOBICOKE, ONT.
0400598-10	107602443RR0001	LAURENTIAN HOSPITAL, SUDBURY, ONT.
0416214-29	107761694RR0178	THE BOY SCOUTS OF CANADA MEMORIAL CAMP FUND, VIKING, ALTA.
0424572-57	107951618RR0038	THE SALVATION ARMY ADDICTION AND REHABILITATION CENTRE, ST. JOHN'S, NFLD.
0430777-23	106846538RR0001	CANADIAN FRIENDS OF HAIFA UNIVERSITY, NORTH YORK, ONT.
0432658-09	101071942RR0001	COMMUNITY INFORMATION & HELP CENTRE OF AYLNER, AYLNER, ONT.
0432682-09	107002123RR0001	DARTMOUTH COMMUNITY HOMEMAKERS ASSOCIATION, DARTMOUTH, N.S.
0436667-29	107761694RR0108	BOY SCOUTS OF CANADA NORTHWEST TERRITORIES COUNCIL, YELLOWKNIFE, N.W.T.
0440834-20	106950280RR0001	COALDALE CANADIAN REFORMED SCHOOL SOCIETY, LETHBRIDGE, ALTA.
0446260-29	125593657RR0199	AIR CADET LEAGUE SABRE SQUADRON SASKATCHEWAN NO. 34, REGINA, SASK.
0448357-57	107564312RR0001	KENORA DISTRICT DEL-ART MANOR, KEEWATIN, ONT.
0451500-01	103846358RR0001	NEEPAWA CO-OPERATIVE PLAY CENTRE INC., NEEPAWA, MAN.
0460873-21	107773244RR0001	NIAGARA CO-OPERATIVE PRESCHOOL CORPORATION, ST. CATHARINES, ONT.
0470377-09	104485586RR0001	RESPECT DE LA VIE-MOUVEMENT D'ÉDUCATION-R.V.M.E., MONTRÉAL (QUÉ.)
0476838-29	107761694RR0114	BOY SCOUTS OF CANADA FIRST GLEN HAVEN SCOUT TROOP, HALIFAX COUNTY, N.S.
0477257-20	107629933RR0001	LITTLE MOUNTAIN PARENT PARTICIPATING PRESCHOOL WATERLOO INC., WATERLOO, ONT.
0480137-29	107761694RR0075	BROCKVILLE DISTRICT COUNCIL BOY SCOUTS OF CANADA, BROCKVILLE, ONT.
0482968-57	107490138RR0001	HOPE HAVEN HOMES - WENTHWORTH, HAMILTON, ONT.
0484683-56	107639858RR0001	LOCHABER COMMUNITY DEVELOPMENT ASSOCIATION, ANTIGONISH, N.S.
0501577-47	887185395RR0001	OEUVRES DU TOIT DE BETHLEEM INC., MONTRÉAL (QUÉ.)
0505834-56	105588123RR0001	"SOUTH INTERLAKE RECREATION CENTRE INC.", WARREN, MAN.
0534669-01	106895204RR0001	CENTRE D'ENTRAIDE ET D'AMITIÉ AUTOCHTONE DE SENNETERRE, SENNETERRE (QUÉ.)
0538942-29	125593657RR0105	101 (MONCTON) ROYAL CANADIAN AIR CADET SQUADRON, RIVERVIEW, N.B.
0545731-01	107773830RR0001	NIAGARA WOMEN IN CRISIS, NIAGARA FALLS, ONT.
0553677-11	107789828RR0001	N.W.T. COUNCIL FOR DISABLED PERSONS, YELLOWKNIFE, N.W.T.
0560250-40	107951618RR0493	THE SALVATION ARMY RED SHIELD APPEAL, GANDER, NFLD.
0569129-29	125593657RR0124	CANORA AIR CADET SQUADRON (CIVILIAN SPONSORING COMMITTEE), CANORA, SASK.
0572222-21	104910989RR0001	SOCIÉTÉ DE RECHERCHE EN ORIENTATION HUMAINE INC., MONTRÉAL (QUÉ.)
0589465-50	107789398RR0001	NUNATTA SUNAQTANGIT, IQALUIT, N.W.T.
0601799-22	107643058RR0001	LOOSE MOOSE THEATRE SOCIETY OF CALGARY, CALGARY, ALTA.

* The charities are listed from the lowest registration number to the highest./Les organismes de bienfaisance sont énumérés du plus petit numéro d'enregistrement au plus grand.

Registration Number* Numéro d'enregistrement*	Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
6603258-22	101644110RR0001	ENSEMBLE VOCAL POLYMNIE, LONGUEUIL (QUÉ.)
6605436-40	107951618RR0479	ARMÉE DU SALUT POSTE DE ST-JÉRÔME/THE SALVATION ARMY ST. JEROME CORPS, SAINT-JÉRÔME (QUÉ.)
6608570-29	107761694RR0076	BOY SCOUTS OF CANADA LAKE MUSKOKA DISTRICT COUNCIL, BRACEBRIDGE, ONT.
6608828-20	105287759RR0001	TIME FOR PLAY CO-OPERATIVE NURSERY INCORPORATED, TORONTO, ONT.
6609321-01	107768822RR0001	THE NEW BRUNSWICK COMMUNITY RESIDENCES INC., FREDERICTON, N.B.
6611400-29	125593657RR0196	AIR CADET LEAGUE, BANFF/CANMORE SQUADRON NO. 878, CANMORE, ALTA.
6611459-22	103313524RR0001	L'ÉVEIL MUSICAL D'ANJOU, ANJOU (QUÉ.)
6625046-22	107773053RR0001	NIAGARA ARTISTS COMPANY, ST. CATHARINES, ONT.
6632901-09	102933926RR0001	LA FONDATION DENIS-BENJAMIN VIGER INC., ÎLE-BIZARD (QUÉ.)
6642439-29	125593657RR0173	LIGUE DES CADET DE L'AIR ESCADRON 783 RICHELIEU CADIAC, MONTRÉAL (QUÉ.)
6644534-29	125593657RR0048	27 CITY OF LONDON SQUADRON, LONDON, ONT.
6651810-01	101945079RR0001	GARDERIE ÉDUCATIVE DE ROSEMÈRE, ROSEMÈRE (QUÉ.)
6652735-59	107449753RR0001	GREATER VANCOUVER CITIZEN ADVOCACY SOCIETY, VANCOUVER, B.C.
6653931-01	107485989RR0001	HOLLYWOOD ALL-STARS CHILD CARE PROGRAM, WILLOWDALE, ONT.
6655704-29	125593657RR0175	ESCADRON 883 RIVIÈRE-ROUGE, CADET DE L'AIR, L'ANNONCIATION (QUÉ.)
6659185-20	107485633RR0001	HOLLAND COLLEGE, CHARLOTTETOWN, P.E.I.
6659722-20	106915275RR0001	CHILLIWACK DEVELOPMENTAL PRE-SCHOOL SOCIETY, CHILLIWACK, B.C.
6664078-09	104266796RR0001	POPOTE LE GOURMET ROULANT INC., RIMOUSKI (QUÉ.)
6674812-03	107513731RR0002	CHILDRENS AID SOCIETY INVERNESS - RICHMOND AUXILIARY, PORT HAWKESBURY, N.S.
6676874-10	107491201RR0001	HOPITAL LA VISITATION, MONTRÉAL (QUÉ.)
6683979-20	107450744RR0001	THE GREEN BAY INTEGRATED SCHOOL BOARD, SPRINGDALE, NFLD.
6685131-22	101086676RR0001	CONCERTS AU COEUR DE MONTREAL, MONTRÉAL (QUÉ.)
6690743-22	103108502RR0001	CENTRE DE VALORISATION DU PATRIMOINE VIVANT, QUÉBEC (QUÉ.)
6691766-13	100746775RR0001	CAMPAGNE DE SOUSCRIPTION DU CENTRE DE RECHERCHE LOUIS-CHARLES-SIMARD, MONTRÉAL (QUÉ.)
6693267-29	125593657RR0078	239 BROOKS SQUADRON ALBERTA, BROOKS, ALTA.
6693333-19	104482518RR0001	RESEAU D'AIDE LE TREMPLIN INC. DRUMMONDVILLE (QUÉ.)
6693499-20	102097565RR0001	GINGERBREAD CO-OPERATIVE NURSERY SCHOOL (PICKERING) INC., PICKERING, ONT.
6693747-22	105194559RR0001	THÉÂTRE DE LA COMMUNE DE QUÉBEC INC., QUÉBEC (QUÉ.)
6694745-22	100301290RR0001	ASSOCIATION DES CORDES DE LA RIVE SUD-SOUTH SHORE STRING ASSOCIATION, SAINT-LAMBERT (QUÉ.)
6697987-23	102934080RR0001	LA FONDATION DU THÉÂTRE POPULAIRE DU QUÉBEC, MONTRÉAL (QUÉ.)
6698977-09	899671184RR0001	PERSONAL CREDIT COUNSELING SERVICE, ST. JOHN'S, NFLD.
6700187-29	125593657RR0162	LIGUE DES CADETS DE L'AIR ESCADRON 657, LA BAIE (QUÉ.)
6705319-21	107554305RR0001	JUNIOR ACHIEVEMENT OF NEWFOUNDLAND AND LABRADOR INC., CORNER BROOK, NFLD.
6705541-09	107609661RR0001	LE FOYER ST-THOMAS VALLÉE DE MEMRAMCOOK INC., SAINT-JOSEPH (N.-B.)
6707851-20	100892959RR0001	LE P'TIT BONHEUR INC., WINNIPEG (MAN.)
6708164-22	103025268RR0001	L'ÉCRAN HUMAIN, MONTRÉAL (QUÉ.)
6723163-29	125593657RR0005	AIR CADET LEAGUE OF CANADA 744 (COWICHAN) SQUADRON B.C., DUNCAN, B.C.
6723239-20	107786642RR0001	NORTH YORK CHRISTIAN SCHOOL, WILLOWDALE, ONT.
6724799-22	103751194RR0001	MONTANARO/DANCE, MONTRÉAL, QUE.
6724989-01	107615510RR0001	LES COMMUNAUTÉS MERCI MON DIEU, BELOEIL (QUÉ.)
6726612-01	101945061RR0001	GARDERIE ÉDUCATIVE: CLAIRE JULIE, SAINTE-ROSE-LAVAL, (QUÉ.)
6739029-01	100306174RR0001	ASSOCIATION SCLÉROSE EN PLAQUES EST DE MONTRÉAL/EAST END OF MONTREAL MULTIPLE SCLEROSIS ASSOCIATION, MONTRÉAL (QUÉ.)
6742601-09	102239761RR0001	HABITATIONS COMMUNAUTAIRES VIE URBAINE, MONTRÉAL (QUÉ.)
6746818-47	107423212RR0001	GENESIS MISSION, INC., PORTAGE LA PRAIRIE, MAN.
6747808-29	125593657RR0100	702 ROYAL CANADIAN AIR CADET CIVILIAN SUPPORT GROUP INC., SASKATOON, SASK.
6754523-01	106895949RR0001	CENTRE DE RESSOURCES L'ESCALIER INC., SAINT-GEORGES-DE-BEAUCE (QUÉ.)
6756007-29	125593657RR0176	ESCADRON 729 SALABERRY, CADETS DE L'AIR, SALABERRY-DE-VALLEYFIELD (QUÉ.)
6765487-29	125593657RR0079	AIR CADET LEAGUE OF CANADA 822 (TUTOR) SQUADRON, WATERLOO, ONT.
6765719-59	101071934RR0001	COMMUNITY INDUSTRIES EMPLOYMENT VOCATIONAL ASSOCIATION INC., WOODSTOCK, N.B.
6767053-59	106973340RR0001	COOPÉRATIVE LE TOURBILLON LTÉE, SAINT-QUENTIN (N.-B.)
6774828-20	107466260RR0001	HAPPY TIMES CO-OPERATIVE PRESCHOOL OF ANCASTER INC., ANCASTER, ONT.
6779199-20	107485088RR0001	HOBBY HILL PRESCHOOL (COUNCIL OF PARENT PARTICIPATION PRESCHOOLS OF BC, CHILLIWACK, B.C.
6780924-29	125593657RR0057	AIR CADET LEAGUE OF CANADA ATHABASCA SQUADRON NO. 230, ATHABASCA, ALTA.
6782821-29	125593657RR0148	AIR CADET LEAGUE OF CANADA/THE HANDLEY PAGE SQUADRON 689, PARRSBORO, N.S.
6784785-01	107564791RR0001	KENT COUNTY COMMUNITY VOLUNTEER ACTION, RICHIBUCTO, N.B.

* The charities are listed from the lowest registration number to the highest./Les organismes de bienfaisance sont énumérés du plus petit numéro d'enregistrement au plus grand.

Registration Number* Numéro d'enregistrement*	Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
0786475-29	125593657RR0178	LIGUE DES CADETS DE L' AIR ESCADRON 710 STE-ROSE, LAVAL (QUÉ.)
0786913-29	125593657RR0152	ROYAL CANADIAN AIR CADETS 831 LEDUC SQUADRON, LEDUC, ALTA.
0787143-23	107588394RR0001	FONDATION DE LA MAISON DE LA CULTURE DE GATINEAU INC., GATINEAU (QUÉ.)
0790519-52	100304211RR0001	ASSOCIATION FORESTIÈRE DE L' ABITIBI-TÉMISCAMINGUE INC., ROUYN-NORANDA (QUÉ.)
0791525-10	107608457RR0001	LE DOMAINE DU BON TEMPS, SAINT-FÉLICIEN (QUÉ.)
0793570-09	104790274RR0001	SERVICE BÉNÉVOLE D'ENTRAIDE DE VIMONT-AUTEUIL, LAVAL (QUÉ.)
0797704-09	107608721RR0001	LEDUC REGIONAL C.A.R.E. LINE ASSOCIATION, LEDUC, ALTA.
0804609-09	101076099RR0001	COMPEER MONTRÉAL/ENTRE AMIS INC., MONTRÉAL (QUÉ.)
0810416-39	106830201RR0001	CALGARY CATHOLIC CHARISMATIC RENEWAL SOCIETY, CALGARY, ALTA.
0811687-01	107588709RR0001	GARDERIE ABRACADABRA DE ORMSTOWN, ORMSTOWN (QUÉ.)
0817049-59	140091588RR0001	SPECIAL ASSISTANCE SERVICES SEARCH AND RESCUE ASSOCIATION CANADA, EDMONTON, ALTA.
0819839-29	125593657RR0088	AIR CADET LEAGUE OF CANADA, 778 RICHMOND HILL SQUADRON, RICHMOND HILL, ONT.
0822403-57	107781122RR0001	NORTHERN ADDICTION SERVICES, YELLOWKNIFE, N.W.T.
0829838-20	107793705RR0001	O K MINI SCHOOL SOCIETY, OKANAGAN FALLS, B.C.
0830273-52	107585861RR0001	LAC PELLETIER REGIONAL PARK AUTHORITY, SWIFT CURRENT, SASK.
0836866-29	125593657RR0019	AIR CADET LEAGUE OF CANADA 715 BURLINGTON SQUADRON, BURLINGTON, ONT.
0839613-29	125593657RR0156	LIGUE DES CADETS DE L' AIR DU CANADA ESCADRON 898 BROSSARD, BROSSARD (QUÉ.)
0844431-10	107547986RR0001	JORDAN MEMORIAL HOME, RIVER GLADE, N.B.
0848127-59	107450918RR0001	THE GREEN DOOR SOCIETY, CHÉTICAMP, N.S.
0849208-29	125593657RR0024	AIR CADET LEAGUE OF CANADA 537 GANDER SQUADRON, GANDER, NFLD.
0852046-29	125593657RR0022	AIR CADET LEAGUE OF CANADA # 327 SOUTHERN KING SQUADRON, MONTAGUE, P.E.I.
0860080-29	125593657RR0191	AIR CADET LEAGUE NO. 555 MAPLE LEAF SQUADRON, MONTRÉAL, QUE.
0862367-09	107593188RR0001	LA MAISON DES JEUNES D' ARGENTEUIL, LACHUTE (QUÉ.)
0862565-29	107765190RR0001	NWT TRAINING CENTRE, YELLOWKNIFE, N.W.T.
0863613-29	107761694RR0081	BOY SCOUTS OF CANADA 1ST DORCHESTER SCOUT GROUP, DORCHESTER, ONT.
0866038-09	10263652RR0001	JEUNESSE BEAUHARNOIS, BEAUHARNOIS (QUÉ.)
0882936-29	125593657RR0042	THE AIR CADET LEAGUE OF CANADA 650 VANIER, MONCTON, N.B.
0885715-29	125593657RR0016	THE AIR CADET LEAGUE OF CANADA # 733, DRAYTON VALLEY, ALBERTA SQUADRON, DRAYTON VALLEY, ALTA.
0889857-56	107470494RR0001	HASTINGS RESOURCE CENTRE INC., HASTINGS, ONT.
0906958-09	107951618RR0491	THE SALVATION ARMY COMMUNITY RESOURCE CENTRE, ST. CATHARINES, ONT.
0909135-20	107419160RR0001	GARDERIE TURLUSON, BEAUPORT (QUÉ.)
0911933-59	107756645RR0001	MUSKOKA YOUTH COUNSELLING CENTRE, BRACEBRIDGE, ONT.
0915926-29	125593657RR0167	LIGUE DES CADETS DE L' AIR ESCADRON 660 DES MILE ILES, LAVAL (QUÉ.)
0918888-29	125593657RR0068	AIR CADET LEAGUE OF CANADA # 42 WETASKIWIN SQUADRON, WETASKIWIN, ALTA.
0919159-29	125593657RR0076	AIR CADET LEAGUE OF CANADA # 742 MONTGOMERY SQUADRON, OTTAWA, ONT.
0919332-39	102876059RR0001	KOREAN CANADIAN WOMEN'S ASSOCIATION, TORONTO, ONT.
0919498-29	125593657RR0159	LIGUE DE CADETS DE L' AIR DU CANADA ESCADRON 806 STE-THÉRÈSE, SAINTE-THÉRÈSE (QUÉ.)
0927434-20	107417909RR0001	GARDERIE MONSIEUR GROSSE BÉDAINE, BEAUPORT (QUÉ.)
0937698-29	125593657RR0140	AIR CADET LEAGUE OF CANADA # 539 SQUADRON HIGH PRAIRIE ALBERTA, HIGH PRAIRIE, ALTA.
0940981-11	106895998RR0001	CENTRE DE SANTÉ DE LA HAUTE CÔTE-NORD, LES ESCOUMINS (QUÉ.)
0945576-29	125593657RR0164	LIGUE DES CADETS DE L' AIR DU CANADA ESCADRON 784 OPTIMISTE ST-VINCENT-DE-PAUL, LAVAL (QUÉ.)
0953869-01	103465316RR0001	MAISON SOUS LES ARBRES, CHÂTEAUGUAY (QUÉ.)
0963330-57	107951618RR0490	THE SALVATION ARMY ADULT RESOURCE CENTRE, BRANTFORD, ONT.
0967323-09	899572648RR0001	SERVICE D'INTERPRETATION VISUELLE DES LAURENTIDES, SAINT-JÉRÔME (QUÉ.)
0968982-09	899357842RR0001	LA LOUCHE ÉQUIPEMENT ET SERVICES DE CUISINE COMMUNAUTAIRE, MONTRÉAL (QUÉ.)
0973339-09	106931520RR0001	FONDATION CLAIR FOYER INC., AMOS (QUÉ.)
0974279-29	125593657RR0194	LIGUE DES CADETS DE L' AIR ESCADRON 550 KIWANIS DONNACONA, DONNACONA (QUÉ.)
0974626-09	899626634RR0001	THE COMPASSIONATE FRIENDS OF FREDERICTON/OROMOCTO, FREDERICTON, N.B.
0976167-09	107951618RR0181	THE SALVATION ARMY COMMUNITY RESOURCE CENTRE, VICTORIA, B.C.
0978189-22	105194674RR0001	THÉÂTRE DE ZEF / ZEF THEATRE, MONTRÉAL (QUÉ.)
0981092-57	106691900RR0001	ALANO CLUB OF NANAIMO, NANAIMO, B.C.
0981696-29	125593657RR0119	604 (MOSSE) ROYAL CANADIAN AIR CADET SQUADRON SPONSORING ASSOCIATION, CALGARY, ALTA.
0982587-01	103323440RR0001	LIBRA HOUSE INC., HAPPY VALLEY, LABRADOR, NFLD.
0984740-01	100221910RR0001	ANOLA DISTRICT DAY NURSERY INC., ANOLA, MAN.

* The charities are listed from the lowest registration number to the highest./Les organismes de bienfaisance sont énumérés du plus petit numéro d'enregistrement au plus grand.

Registration Number* Numéro d'enregistrement*	Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
0986968-09	898317474RR0001	STRATHCONA COUNTY PARENT TO PARENT ASSOCIATION, SHERWOOD PARK, ALTA.
0987719-01	107497851RR0001	HUMPTY DUMPTY CHILD CARE CO-OPERATIVE, PRINCE ALBERT, SASK.
0995886-01	107508814RR0001	INSTITUT LA CHESNAIE INC., ROBERVAL (QUÉ.)
1000181-01	100462118RR0001	BELLS CORNERS CO-OPERATIVE NURSERY SCHOOL INC., NEPEAN, ONT.
1007194-19	899841381RR0001	ST. JOSEPH'S HOSPITAL FOUNDATION (ESTEVAN) INC., ESTEVAN, SASK.
1030410-09	899421358RR0001	NORTHERN LAKE SUPERIOR ABORIGINAL ASSOCIATION, THUNDER BAY, ONT.
1031795-52	100300946RR0001	ASSOCIATION DES ARTILLEURS DE LA GARNISON INC., LÉVIS (QUÉ.)
1032325-09	899976781RR0001	REGINA ENTREPRENEURIAL FOUNDATION CORPORATION, REGINA, SASK.
1039452-21	899053284RR0001	NORTHWEST TERRITORIES ASSOCIATION FOR SUPERVISION AND CURRICULUM DEVELOPMENT (NWTASCD), HAY RIVER, N.W.T.
1039585-80	899504674RR0001	1996 CANADIAN SPECIAL OLYMPICS WINTER GAMES ASSOCIATION, CALGARY, ALTA.
1041607-09	899402960RR0001	CARREFOUR JEUNESSE DE SAINTE-ROSE, LAVAL (QUÉ.)
1050954-29	125593657RR0190	LIGUE DES CADETS DE L'AIR ESCADRON 867 ILE PERROT, SAINT-LAZARE (QUÉ.)
1051838-39	899142764RR0001	CHURCH OF GOD WORSHIP IN TRUTH AND IN SPIRIT (CANADA), ETOBICOKE, ONT.
1052158-59	899186381RR0001	EVANSBURG DETACHMENT VICTIM SERVICES UNIT, EVANSBURG, ALTA.
1052745-59	899193585RR0001	MELANIE CARPENTER CAMPAIGN SOCIETY, CHILLIWACK, B.C.
1054980-20	899638639RR0001	NELSON INDEPENDENT SCHOOL ASSOCIATION, NELSON, B.C.
1058056-09	898443841RR0001	SENIORS' CONNECTION, ST. JOHN'S, NFLD.
1062710-29	125593657RR0080	AIR CADET LEAGUE OF CANADA 395 EDMONTON SQUADRON, EDMONTON, ALTA.
1065267-09	890695745RR0001	WARMTH FOR ALL CHARITABLE CORPORATION, TORONTO, ONT.
1070515-59	899644363RR0001	LLOYDMINSTER YOUTH CRISIS & INTERVENTION CENTRE SOCIETY, LLOYDMINSTER, B.C.
1070861-29	125593657RR0026	ROYAL CANADIAN AIR CADETS 140 AURORA SQUADRON, RICHMOND HILL, ONT.
1070937-29	125593657RR0169	ROYAL CANADIAN AIR CADETS 142 MIMICO SQUADRON, ETOBICOKE, ONT.
1072495-11	106947575RR0001	CENTRE LOCAL DE SERVICES COMMUNAUTAIRES DE LA VALLEE DE LA LIÈVRE, BUCKINGHAM (QUÉ.)
1074533-19	899187132RR0001	NORTH SHORE HEALTH BOARD, NORTH VANCOUVER, B.C.
1074962-01	107589012RR0001	GARDERIE LES PETITS SOLEILS MAGIQUES INC., SAINT-ANACLET (QUÉ.)
1076736-09	899737134RR0001	ONTARIO DYSLEXIA ASSOCIATION/ASSOCIATION ONTARIENNE DE LA DYSLEXIE, OTTAWA, ONT.
1077478-23	899461594RR0001	REGINA UKRAINIAN DANCE ENSEMBLE INC., REGINA, SASK.
1078880-56	104740089RR0001	SCENIC ACRES COMMUNITY FACILITY SOCIETY, CALGARY, ALTA.
1079086-29	125593657RR0133	AIR CADET LEAGUE OF CANADA #752 ED CAMPBELL SQUADRON, MELVILLE, MELVILLE, SASK.
1088970-09	899126239RR0001	DRAYTON VALLEY ASSOCIATION FOR THE CHILDREN OF CHERNOBYL, DRAYTON VALLEY, ALTA.
1096437-29	125593657RR0110	LIGUE DES CADETS DE L'AIR DU CANADA ESCADRON 629 MALVERN, QUÉBEC (QUÉ.)
1119502-29	125593657RR0096	AIR CADET LEAGUE OF CANADA 249 BEAUSEJOUR SQUADRON, BEAUSEJOUR, MAN.
0821033-29	125593657RR0117	AIR CADET LEAGUE OF CANADA 606 PREECEVILLE SQUADRON, PREECEVILLE, SASK.

* The charities are listed from the lowest registration number to the highest./Les organismes de bienfaisance sont énumérés du plus petit numéro d'enregistrement au plus grand.

NEIL BARCLAY
Director
Charities Division

[36-1-0]

Le directeur
Division des organismes de bienfaisance
NEIL BARCLAY

[36-1-0]

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS

DELCO REMY INTERNATIONAL, INC.

Notice is hereby given, pursuant to subsection 518(6) of the *Bank Act*, of the issuance on July 15, 1998, of the following order:

Order to Hold Shares

The Secretary of State (International Financial Institutions), on behalf of the Minister of Finance and pursuant to subparagraph 518(3)(b)(ii) of the *Bank Act*, approves the application requesting permission for Delco Remy International, Inc., an entity associated with Citigroup Inc., a foreign bank, to hold a substantial investment in 681287 Alberta Limited, Power Investments Canada Ltd., Alvin Morris Holdings Ltd., Western Reman Ltd.,

BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

DELCO REMY INTERNATIONAL, INC.

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 518(6) de la *Loi sur les banques*, de l'émission en date du 15 juillet 1998 de l'arrêté suivant :

Arrêté pour la détention d'actions

Au nom du ministre des Finances, et en vertu du sous-alinéa 518(3)(b)(ii) de la *Loi sur les banques*, le secrétaire d'État (Institutions financières internationales) approuve la demande visant la détention d'un intérêt de groupe financier par Delco Remy International, Inc., une entité liée à la banque étrangère Citigroup Inc., dans les sociétés 681287 Alberta Limited, Power Investments Canada Ltd., Alvin Morris Holdings Ltd., Western

Morris Manufacturing Ltd., Reman Ltd., Central Precision Ltd. and Engine Rebuilders Ltd.

This order is subject to the following terms and conditions:

- that Delco Remy International, Inc. continue to hold a substantial investment, directly or indirectly, in 681287 Alberta Limited, Power Investments Canada Ltd., Alvin Morris Holdings Ltd., Western Reman Ltd., Morris Manufacturing Ltd., Reman Ltd., Central Precision Ltd. and Engine Rebuilders Ltd.; and
- that the principal activity in Canada of 681287 Alberta Limited, Power Investments Canada Ltd., Alvin Morris Holdings Ltd., Western Reman Ltd., Morris Manufacturing Ltd., Reman Ltd., Central Precision Ltd. and Engine Rebuilders Ltd. not consist of any activity referred to in paragraph 518(3)(a) of the *Bank Act*.

August 27, 1998

JAMES SCOTT PETERSON
Secretary of State
(International Financial Institutions)

[36-1-o]

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS

THE KLINGELNBERG CORPORATION

Notice is hereby given, pursuant to subsection 518(6) of the *Bank Act*, of the issuance on July 15, 1998, of the following order:

Order to Hold Shares

The Secretary of State (International Financial Institutions), on behalf of the Minister of Finance and pursuant to subparagraph 518(3)(b)(ii) of the *Bank Act*, approves the application requesting permission for The Klingelberg Corporation, an entity associated with Citigroup Inc., a foreign bank, to hold a substantial investment in IKS Canadian Knife & Saw, Ltd.

This order is subject to the following terms and conditions:

- that The Klingelberg Corporation continue to hold a substantial investment, directly or indirectly, in IKS Canadian Knife & Saw, Ltd.; and
- that the principal activity in Canada of IKS Canadian Knife & Saw, Ltd. not consist of any activity referred to in paragraph 518(3)(a) of the *Bank Act*.

August 27, 1998

JAMES SCOTT PETERSON
Secretary of State
(International Financial Institutions)

[36-1-o]

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS

LBC TRUST

Notice is hereby given that, pursuant to section 52 of the *Trust and Loan Companies Act*, an order to commence and carry on business was issued approving the commencement and carrying on of business by LBC Trust, effective September 22, 1998. The

Reman Ltd., Morris Manufacturing Ltd., Reman Ltd., Central Precision Ltd. et Engine Rebuilders Ltd.

Cet arrêté est assujéti aux restrictions suivantes :

- que Delco Remy International, Inc. continue à détenir un intérêt de groupe financier, directement ou indirectement, dans 681287 Alberta Limited, Power Investments Canada Ltd., Alvin Morris Holdings Ltd., Western Reman Ltd., Morris Manufacturing Ltd., Reman Ltd., Central Precision Ltd. et Engine Rebuilders Ltd.;
- que l'activité principale au Canada de 681287 Alberta Limited, Power Investments Canada Ltd., Alvin Morris Holdings Ltd., Western Reman Ltd., Morris Manufacturing Ltd., Reman Ltd., Central Precision Ltd. et Engine Rebuilders Ltd. ne consiste pas à exercer des activités visées à l'alinéa 518(3)a) de la *Loi sur les banques*.

Le 27 août 1998

Le secrétaire d'État
(Institutions financières internationales)
JAMES SCOTT PETERSON

[36-1-o]

BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

THE KLINGELNBERG CORPORATION

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 518(6) de la *Loi sur les banques*, de l'émission en date du 15 juillet 1998 de l'arrêté suivant :

Arrêté pour la détention d'actions

Au nom du ministre des Finances, et en vertu du sous-alinéa 518(3)b)(ii) de la *Loi sur les banques*, le secrétaire d'État (Institutions financières internationales) approuve la demande visant la détention d'un intérêt de groupe financier par The Klingelberg Corporation, une entité liée à la banque étrangère Citigroup Inc., dans la société IKS Canadian Knife & Saw, Ltd.

Cet arrêté est assujéti aux restrictions suivantes :

- que The Klingelberg Corporation continue à détenir un intérêt de groupe financier, directement ou indirectement, dans IKS Canadian Knife & Saw, Ltd.;
- que l'activité principale au Canada de IKS Canadian Knife & Saw, Ltd. ne consiste pas à exercer des activités visées à l'alinéa 518(3)a) de la *Loi sur les banques*.

Le 27 août 1998

Le secrétaire d'État
(Institutions financières internationales)
JAMES SCOTT PETERSON

[36-1-o]

BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

TRUST BLC

Avis est par les présentes donné que, conformément à l'article 52 de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt*, une autorisation de fonctionnement a été délivrée autorisant Trust BLC à commencer à fonctionner, à compter du 22 septembre 1998.

said order replaces the one issued to Laurentian Bank Savings and Mortgage Corporation on December 8, 1992.

August 27, 1998

JOHN PALMER
*Superintendent of
Financial Institutions*

[36-1-o]

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS

PURSELL INDUSTRIES, INC.

Notice is hereby given, pursuant to subsection 518(6) of the *Bank Act*, of the issuance on July 15, 1998, of the following order:

Order to Hold Shares

The Secretary of State (International Financial Institutions), on behalf of the Minister of Finance and pursuant to subparagraph 518(3)(b)(ii) of the *Bank Act*, approves the application requesting permission for Pursell Industries, Inc., an entity associated with Citigroup Inc., a foreign bank, to hold a substantial investment in Vigoro Canada Acquisition Corp., Vigoro Canada Inc., JT Manley Holdings Corp., Vigoro Publications Inc., So-Green Corp. and So-Green Canada Ltd.

This order is subject to the following terms and conditions:

- that Pursell Industries, Inc. continue to hold a substantial investment, directly or indirectly, in Vigoro Canada Acquisition Corp., Vigoro Canada Inc., JT Manley Holdings Corp., Vigoro Publications Inc., So-Green Corp. and So-Green Canada Ltd.; and
- that the principal activity in Canada of Vigoro Canada Acquisition Corp., Vigoro Canada Inc., JT Manley Holdings Corp., Vigoro Publications Inc., So-Green Corp. and So-Green Canada Ltd. not consist of any activity referred to in paragraph 518(3)(a) of the *Bank Act*.

August 27, 1998

JAMES SCOTT PETERSON
*Secretary of State
(International Financial Institutions)*

[36-1-o]

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS

SINTER METALS, INC.

Notice is hereby given, pursuant to subsection 518(6) of the *Bank Act*, of the issuance on July 15, 1998, of the following order:

Order to Hold Shares

The Secretary of State (International Financial Institutions), on behalf of the Minister of Finance and pursuant to subparagraph 518(3)(b)(ii) of the *Bank Act*, approves the application requesting permission for Sinter Metals, Inc., an entity associated with Citigroup Inc., a foreign bank, to hold a substantial investment in ICM/Krebsoge Canada, Ltd.

Ladite ordonnance remplace celle émise à la Société d'Épargne et d'Hypothèque Banque Laurentienne le 8 décembre 1992.

Le 27 août 1998

*Le surintendant des
institutions financières*
JOHN PALMER

[36-1-o]

BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

PURSELL INDUSTRIES, INC.

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 518(6) de la *Loi sur les banques*, de l'émission en date du 15 juillet 1998 de l'arrêté suivant :

Arrêté pour la détention d'actions

Au nom du ministre des Finances, et en vertu du sous-alinéa 518(3)b)(ii) de la *Loi sur les banques*, le secrétaire d'État (Institutions financières internationales) approuve la demande visant la détention d'un intérêt de groupe financier par Pursell Industries, Inc., une entité liée à la banque étrangère Citigroup Inc., dans les sociétés Vigoro Canada Acquisition Corp., Vigoro Canada Inc., JT Manley Holdings Corp., Vigoro Publications Inc., So-Green Corp. et So-Green Canada Ltd.

Cet arrêté est assujéti aux restrictions suivantes :

- que Pursell Industries, Inc. continue à détenir un intérêt de groupe financier, directement ou indirectement, dans Vigoro Canada Acquisition Corp., Vigoro Canada Inc., JT Manley Holdings Corp., Vigoro Publications Inc., So-Green Corp. et So-Green Canada Ltd.;
- que l'activité principale au Canada de Vigoro Canada Acquisition Corp., Vigoro Canada Inc., JT Manley Holdings Corp., Vigoro Publications Inc., So-Green Corp. et So-Green Canada Ltd. ne consiste pas à exercer des activités visées à l'alinéa 518(3)a) de la *Loi sur les banques*.

Le 27 août 1998

*Le secrétaire d'État
(Institutions financières internationales)*
JAMES SCOTT PETERSON

[36-1-o]

BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

SINTER METALS, INC.

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 518(6) de la *Loi sur les banques*, de l'émission en date du 15 juillet 1998 de l'arrêté suivant :

Arrêté pour la détention d'actions

Au nom du ministre des Finances, et en vertu du sous-alinéa 518(3)b)(ii) de la *Loi sur les banques*, le secrétaire d'État (Institutions financières internationales) approuve la demande visant la détention d'un intérêt de groupe financier par Sinter Metals, Inc., une entité liée à la banque étrangère Citigroup Inc., dans la société ICM/Krebsoge Canada, Ltd.

This order is subject to the following terms and conditions:

- that Sinter Metals, Inc. continue to hold a substantial investment, directly or indirectly, in ICM/Krebsoge Canada, Ltd.; and
- that the principal activity in Canada of ICM/Krebsoge Canada, Ltd. not consist of any activity referred to in paragraph 518(3)(a) of the *Bank Act*.

August 27, 1998

JAMES SCOTT PETERSON
Secretary of State
(International Financial Institutions)

[36-1-o]

Cet arrêté est assujéti aux restrictions suivantes :

- que Sinter Metals, Inc. continue à détenir un intérêt de groupe financier, directement ou indirectement, dans ICM/Krebsoge Canada, Ltd.;
- que l'activité principale au Canada de ICM/Krebsoge Canada, Ltd. ne consiste pas à exercer des activités visées à l'alinéa 518(3)a) de la *Loi sur les banques*.

Le 27 août 1998

Le secrétaire d'État
(Institutions financières internationales)
JAMES SCOTT PETERSON

[36-1-o]

PARLIAMENT**HOUSE OF COMMONS**

First Session, Thirty-Sixth Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 27, 1997.

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

ROBERT MARLEAU
Clerk of the House of Commons

OFFICE OF THE AUDITOR GENERAL OF CANADA**LEAVE OF ABSENCE GRANTED**

The Auditor General, pursuant to subsection 15(3) of the *Auditor General Act* and subsection 33(4) of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that he has granted leave of absence without pay, pursuant to subsection 33(3) of the *Public Service Employment Act*, to Mr. Roch Cholette, Accountant (AU-3), Office of the Auditor General, Ottawa, Ontario, to allow him to seek nomination as a candidate and to be a candidate for the provincial riding of Hull.

August 10, 1998

L. DENIS DESAUTELS
Auditor General of Canada

[36-1-0]

PARLEMENT**CHAMBRE DES COMMUNES**

Première session, trente-sixième législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 27 septembre 1997.

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

Le greffier de la Chambre des communes
ROBERT MARLEAU

BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA**CONGÉ ACCORDÉ**

Le vérificateur général, en vertu du paragraphe 15(3) de la *Loi sur le vérificateur général* et le paragraphe 33(4) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'il a accordé à M. Roch Cholette, comptable (AU-3), Bureau du vérificateur général, Ottawa (Ontario), un congé sans traitement aux termes du paragraphe 33(3) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, pour lui permettre de se porter candidat et d'être candidat dans la circonscription provinciale électorale de Hull.

Le 10 août 1998

Le vérificateur général du Canada
L. DENIS DESAUTELS

[36-1-0]

COMMISSIONS**CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT AGENCY**

CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ACT

Model Class Screening Report—Town of Banff

The Canadian Environmental Assessment Agency (the Agency) has declared the Model Class Screening Report (MCSR) for Routine Projects in the Town of Banff and Proximate Outlying Areas to be a Class Screening Report pursuant to subsection 19(1) of the *Canadian Environmental Assessment Act* (the Act).

In making the declaration, the Agency reviewed the MCSR proposed by Parks Canada and, after taking comments from the public into account, determined that the project screening process described in the document, and the procedures, requirements and time periods relating to environmental assessment and follow-up programs, facilitate the requirements of the Act being met on specific future projects.

The declaration is effective August 19, 1998, and is subject to the following terms and conditions:

- The declaration is for a period of five years from the date of declaration.
- Parks Canada will notify the Agency in writing a minimum of six months prior to the date on which the declaration expires of its intention to renew the MCSR as is; or to renew the MCSR with modifications or additions; or to not renew the MCSR and thereby allow the declaration to expire; or to request the declaration be extended by up to one year so as to coincide with the five-year review and renewal of the Town of Banff Community Plan.
- To renew the MCSR, Parks Canada will submit the proposed class screening report to the Agency for renewal of the declaration not less than two months prior to the expiration date of this declaration.
- Parks Canada will place the MCSR and subsequent Class Screening Project Reports in the Public Registry in the Parks Canada offices in Banff National Park and submit a running tally of screenings within each sub-class to the Agency for inclusion in the Federal Environmental Assessment Index at the end of each fiscal quarter in accord with the Public Registry provisions contained in Section 1.4 of the MCSR.
- Any amendments to the MCSR will be developed and implemented in accord with the provisions for amendment contained in Section 1.5 of the MCSR.

For further information contact: Jonathan H. Gee, Class Screening Advisor, Canadian Environmental Assessment Agency, 200 Sacré-Cœur Boulevard, 13th Floor, Hull, Quebec K1A 0H3, (819) 953-2989 (Telephone), (819) 953-9628 (Facsimile), jon.gee@ceaa.gc.ca (Electronic mail).

[36-1-o]

COMMISSIONS**AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE**

LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Modèle de rapport d'examen préalable par catégorie — Ville de Banff

L'Agence canadienne d'évaluation environnementale (l'Agence) déclare que le Modèle de rapport d'examen préalable par catégorie (le Modèle) pour les projets courants dans la ville de Banff et ses quartiers périphériques constitue un rapport d'examen préalable par catégorie en vertu du paragraphe 19(1) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (la Loi).

Cette déclaration signifie que l'Agence a révisé le Modèle proposé par Parcs Canada. Après avoir considéré les commentaires du public, elle a établi que le procédé d'examen préalable des projets décrit dans le document, de même que les procédures, les exigences et les délais associés à l'évaluation environnementale et aux programmes de suivi, conviennent aux exigences de la Loi qui devront être respectées pour les projets à venir.

Cette déclaration entre en vigueur le 19 août 1998 selon les modalités suivantes :

- La déclaration est valide pendant cinq ans à partir de la date de déclaration.
- Au moins six mois avant la date d'expiration de la déclaration, Parcs Canada avisera l'Agence par écrit de son intention de renouveler le Modèle tel quel; ou de le renouveler en y faisant des modifications ou des ajouts; ou de ne pas le renouveler et, de ce fait, laisser la déclaration expirer; ou de demander de prolonger la déclaration pour une période maximale d'un an, de manière à faire coïncider l'expiration avec la révision et le renouvellement de cinq ans du plan d'urbanisme de la Ville de Banff.
- Pour renouveler le Modèle, Parcs Canada soumettra à l'Agence le rapport d'examen préalable par catégorie proposé pour le renouvellement de la déclaration, au moins deux mois avant la date d'expiration de cette déclaration.
- Parcs Canada classera par catégorie le Modèle et les rapports ultérieurs d'examen préalable, dans les registres publics de ses bureaux situés au parc national Banff. De plus, il soumettra à l'Agence une fiche de contrôle continue des examens préliminaires dans chaque sous-catégorie pour les ajouter à l'Index fédéral des évaluations environnementales à la fin de chaque trimestre de l'exercice financier, conformément aux dispositions des registres publics énoncées à l'article 1.4 du Modèle.
- Toute modification au Modèle sera apportée et appliquée conformément aux dispositions sur les modifications, énoncées à l'article 1.5 du Modèle.

Pour obtenir plus de renseignements, veuillez communiquer avec : Jonathan H. Gee, Conseiller en examens préalables par catégorie, Agence canadienne d'évaluation environnementale, 200, boulevard Sacré-Cœur, 13^e étage, Hull (Québec) K1A 0H3, (819) 953-2989 (téléphone), (819) 953-9628 (télécopieur), jon.gee@ceaa.gc.ca (courriel).

[36-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**WITHDRAWAL***Furniture*

The Canadian International Trade Tribunal received a complaint (File No. PR-98-016) from Teknion Furniture Systems (the complainant) of Ottawa, Ontario, with respect to a procurement by the Department of Public Works and Government Services for the Department of National Revenue (Project No. 1637-1). The solicitation is for furniture systems. Notice is hereby given that the complainant has withdrawn the complaint.

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

Ottawa, August 27, 1998

MICHEL P. GRANGER

Secretary

[36-1-o]

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

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

- Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Examination Room, 1 Promenade du Portage, Room 201, Hull, Quebec K1A 0N2, (819) 997-2429 (Telephone), (819) 994-0218 (Facsimile), (819) 994-0423 (TDD);
- Bank of Commerce Building, 10th Floor, Suite 1007, 1809 Barrington Street, Halifax, Nova Scotia B3J 3K8, (902) 426-7997 (Telephone), (902) 426-2721 (Facsimile), (902) 426-6997 (TDD);
- Place Montréal Trust, Suite 1920, 1800 McGill College Avenue, Montréal, Quebec H3A 3J6, (514) 283-6607 (Telephone), (514) 283-3689 (Facsimile), (514) 283-8316 (TDD);
- The Kensington Building, 1810-275 Portage Avenue, Winnipeg, Manitoba R3B 2B3, (204) 983-6306 (Telephone), (204) 983-6317 (Facsimile), (204) 983-8274 (TDD);
- 580 Hornby Street, Suite 530, Vancouver, British Columbia V6C 3B6, (604) 666-2111 (Telephone), (604) 666-8322 (Facsimile), (604) 666-0778 (TDD).

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

LAURA M. TALBOT-ALLAN

Secretary General

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**RETRAIT***Ameublement*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur a reçu une plainte (dossier n° PR-98-016) déposée au nom de la société Teknion Furniture Systems (le plaignant), d'Ottawa (Ontario), concernant un marché public du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux pour le ministère du Revenu national (projet n° 1637-1). L'appel d'offres porte sur l'acquisition de meubles mis en système. Avis est donné par la présente que le plaignant a retiré la plainte.

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

Ottawa, le 27 août 1998

Le secrétaire

MICHEL P. GRANGER

[36-1-o]

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

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

- Salle d'examen du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, 1, promenade du Portage, Pièce 201, Hull (Québec) K1A 0N2, (819) 997-2429 (téléphone), (819) 994-0218 (télécopieur), (819) 994-0423 (ATS);
- Édifice de la Banque de Commerce, 10^e étage, Pièce 1007, 1809, rue Barrington, Halifax (Nouvelle-Écosse) B3J 3K8, (902) 426-7997 (téléphone), (902) 426-2721 (télécopieur), (902) 426-6997 (ATS);
- Place Montréal Trust, Bureau 1920, 1800, avenue McGill College, Montréal (Québec) H3A 3J6, (514) 283-6607 (téléphone), (514) 283-3689 (télécopieur), (514) 283-8316 (ATS);
- Édifice The Kensington, Pièce 1810, 275, avenue Portage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2B3, (204) 983-6306 (téléphone), (204) 983-6317 (télécopieur), (204) 983-8274 (ATS);
- 580, rue Hornby, Bureau 530, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3B6, (604) 666-2111 (téléphone), (604) 666-8322 (télécopieur), (604) 666-0778 (ATS).

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

La secrétaire générale

LAURA M. TALBOT-ALLAN

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC NOTICE 1998-92

Western Canada and Territories Region

1. Campbell River, British Columbia
Campbell River TV Association

Requesting relief, by condition of licence, from the regulatory requirement of section 29 of the *Broadcasting Distribution Regulations* (the Regulations).

The applicant is requesting permission to commit 5 percent of gross annual revenues derived from broadcasting activities to local expression, namely community programming, in lieu of the contribution required pursuant to section 29 of the Regulations.

Unless otherwise provided by condition of licence, Campbell River TV Association would be required, under subsection 29(5) of the Regulations and as a Class 1 terrestrial distributor with less than 20 000 subscribers, to make a contribution to Canadian programming of an amount not less than the greater of:

- (i) 5 percent of its gross revenues derived from broadcasting activities in the broadcast year, less any contribution to local expression made by the licensee in that year; and
- (ii) 1.5 percent of its gross revenues derived from broadcasting activities in that broadcast year.

2. Brandon, Manitoba
Westman Media Co-operative Ltd

Requesting relief, by condition of licence, from the regulatory requirement of section 29 of the *Broadcasting Distribution Regulations* (the Regulations).

The applicant is requesting permission to commit 5 percent of gross annual revenues derived from broadcasting activities to local expression, namely community programming, in lieu of the contribution required pursuant to section 29 of the Regulations.

Unless otherwise provided by condition of licence, Westman Media Co-operative Ltd would be required, under subsection 29(5) of the Regulations and as a Class 1 terrestrial distributor with less than 20 000 subscribers, to make a contribution to Canadian programming of an amount not less than the greater of:

- (i) 5 percent of its gross revenues derived from broadcasting activities in the broadcast year, less any contribution to local expression made by the licensee in that year; and
- (ii) 1.5 percent of its gross revenues derived from broadcasting activities in that broadcast year.

Quebec Region

3. Rimouski, Quebec
Cogéco Câble Canada inc.

Requesting relief, by condition of licence, from the regulatory requirement of section 29 of the *Broadcasting Distribution Regulations* (the Regulations).

Rather than allocating the required 5 percent contribution in accordance with the formula prescribed under the Regulations, the applicant is requesting permission to allocate any proportion of the 5 percent contribution to local expression, namely community programming, the remainder, if any, to be directed

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS PUBLIC 1998-92

Région de l'Ouest du Canada et Territoires

1. Campbell River (Colombie-Britannique)
Campbell River TV Association

En vue d'être exemptée, par condition de licence, de l'application de l'exigence réglementaire exposée à l'article 29 du *Règlement sur la distribution de radiodiffusion* (le Règlement).

La requérante demande l'autorisation de verser 5 p. 100 des recettes annuelles brutes provenant de ses activités de radiodiffusion à l'expression locale, notamment la programmation communautaire, au lieu de la contribution exigée conformément à l'article 29 du Règlement.

Sauf condition contraire de la licence, la Campbell River TV Association serait tenue, en vertu du paragraphe 29(5) du Règlement et à titre d'entreprise de distribution terrestre de classe 1 ayant moins de 20 000 abonnés, de contribuer à la programmation canadienne un montant au moins égal au plus élevé des montants suivants :

- (i) 5 p. 100 des recettes brutes provenant de ses activités de radiodiffusion de l'année, moins le montant de la contribution à l'expression locale qu'il a faite au cours de l'année;
- (ii) 1,5 p. 100 des recettes brutes provenant de ses activités de radiodiffusion de l'année.

2. Brandon (Manitoba)
Westman Media Co-operative Ltd

En vue d'être exemptée, par condition de licence, de l'application de l'exigence réglementaire exposée à l'article 29 du *Règlement sur la distribution de radiodiffusion* (le Règlement).

La requérante demande l'autorisation de verser 5 p. 100 des recettes annuelles brutes provenant de ses activités de radiodiffusion à l'expression locale, notamment la programmation communautaire, au lieu de la contribution exigée conformément à l'article 29 du Règlement.

Sauf condition contraire de la licence, la Westman Media Co-operative Ltd serait tenue, en vertu du paragraphe 29(5) du Règlement et à titre d'entreprise de distribution terrestre de classe 1 ayant moins de 20 000 abonnés, de contribuer à la programmation canadienne un montant au moins égal au plus élevé des montants suivants :

- (i) 5 p. 100 des recettes brutes provenant de ses activités de radiodiffusion de l'année, moins le montant de la contribution à l'expression locale qu'il a faite au cours de l'année;
- (ii) 1,5 p. 100 des recettes brutes provenant de ses activités de radiodiffusion de l'année.

Région du Québec

3. Rimouski (Québec)
Cogéco Câble Canada inc.

D'être exemptée, par condition de licence, de l'application de l'exigence réglementaire exposée à l'article 29 du *Règlement sur la distribution de radiodiffusion* (le Règlement).

Plutôt que d'affecter la contribution de 5 p. 100 exigée conformément à la formule prescrite par le Règlement, la requérante demande l'autorisation d'affecter toute partie de la contribution de 5 p. 100 à l'expression locale, notamment la programmation communautaire, le reste du montant, s'il y a

as a contribution to Canadian programming, as defined in subsection 29(2) of the Regulations.

Unless otherwise provided by condition of licence, Cogéco Câble Canada inc. would be required, under subsection 29(4) and as a Class 1 terrestrial distributor with at least 20 000, but fewer than 60 000 subscribers, to make a contribution to Canadian programming:

(a) in the broadcast year ending on August 31, 1999, of an amount not less than the greater of:

- (i) 5 percent of its gross revenues derived from broadcasting activities in that year less any contribution to local expression made by the licensee in that year; and
- (ii) 2.5 percent of its gross revenues derived from broadcasting activities in that year; and

(b) in the broadcast year ending on August 31, 2000, and in each broadcast year thereafter, of an amount not less than the greater of:

- (i) 5 percent of its gross revenues derived from broadcasting activities in the year, less any contribution to local expression made by the licensee in that year; and
- (ii) 3 percent of its gross revenues derived from broadcasting activities in that year.

Deadline for intervention: September 29, 1998

August 24, 1998

[36-1-o]

lieu, devant être versé à titre de contribution à la programmation canadienne, tel qu'il est défini au paragraphe 29(2) du Règlement.

Sauf condition contraire de sa licence, la Cogéco Câble Canada inc. serait tenue, en vertu du paragraphe 29(4) et à titre d'entreprise de distribution terrestre de classe 1 comptant au moins 20 000 abonnés, mais moins de 60 000, de contribuer à la programmation canadienne en versant :

a) au cours de l'année de radiodiffusion se terminant le 31 août 1999, un montant au moins égal au plus élevé des montants suivants :

- (i) 5 p. 100 des recettes brutes provenant de ses activités de radiodiffusion de l'année, moins le montant de la contribution à l'expression locale que la titulaire a faite au cours de l'année;
- (ii) 2,5 p. 100 des recettes brutes provenant de ses activités de radiodiffusion de l'année;

b) au cours de l'année de radiodiffusion se terminant le 31 août 2000, et chaque année de radiodiffusion suivante, un montant au moins égal au plus élevé des montants suivants :

- (i) 5 p. 100 des recettes brutes provenant de ses activités de radiodiffusion de l'année, moins le montant de la contribution à l'expression locale que la titulaire a faite au cours de l'année,
- (ii) 3 p. 100 des recettes brutes provenant de ses activités de radiodiffusion de l'année.

Date limite d'intervention : le 29 septembre 1998

Le 24 août 1998

[36-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

DECISIONS

The complete texts of the decisions summarized below are available from the offices of the CRTC.

98-354 *August 27, 1998*

Fundy Cable Ltd./Ltée
Allardville, Jacquet River, etc., New Brunswick

Approved — Renewal of the Class 3 licences for the cable distribution undertakings serving the localities mentioned in the decision, from September 1, 1998, to August 31, 2005.

98-355 *August 27, 1998*

Fundy Cable Ltd./Ltée
Blue Mountain Settlement and Caraquet and surrounding areas,
New Brunswick

Approved — Renewal of the Class 3 licences for the cable distribution undertakings serving these localities, from September 1, 1998, to August 31, 2005.

98-356 *August 27, 1998*

Fundy Cable Ltd./Ltée
Caron Brook; Lac-Baker, New Brunswick

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DÉCISIONS

On peut se procurer le texte complet des décisions résumées ci-après en s'adressant au CRTC.

98-354 *Le 27 août 1998*

Fundy Cable Ltd./Ltée
Allardville, Jacquet River, etc. (Nouveau-Brunswick)

Approuvé — Renouvellement des licences de classe 3 des entreprises de distribution par câble qui desservent les collectivités mentionnées dans la décision, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.

98-355 *Le 27 août 1998*

Fundy Cable Ltd./Ltée
Blue Mountain Settlement et Caraquet et la région avoisinante
(Nouveau-Brunswick)

Approuvé — Renouvellement des licences de classe 3 des entreprises de distribution par câble qui desservent ces collectivités, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.

98-356 *Le 27 août 1998*

Fundy Cable Ltd./Ltée
Caron Brook; Lac-Baker (Nouveau-Brunswick)

Approved — Renewal of the Class 3 licences for the cable distribution undertakings serving these localities, from September 1, 1998, to August 31, 2005.

98-357 August 27, 1998

Fundy Cable Ltd./Ltée
Florenceville, New Brunswick

Approved — Renewal of the Class 3 licence for the cable distribution undertaking serving Florenceville, from September 1, 1998, to August 31, 2005.

98-358 August 27, 1998

Fundy Cable Ltd./Ltée
Hartland and Somerville, New Brunswick

Approved — Renewal of the Class 3 licence for the cable distribution undertaking serving these localities, from September 1, 1998, to August 31, 2005.

98-359 August 27, 1998

Fundy Cable Ltd./Ltée
Miscou Centre, Shippegan and Tracadie/Neguac,
New Brunswick

Approved — Renewal of the Class 3 licences for the cable distribution undertakings serving these localities, from September 1, 1998, to August 31, 2005.

98-360 August 27, 1998

Fundy Cable Ltd./Ltée
Nasonworth, Patterson/Hoyt, New Brunswick

Approved — Renewal of the Class 3 licences for the cable distribution undertakings serving these localities, from September 1, 1998, to August 31, 2005.

98-361 August 27, 1998

Fundy Cable Ltd./Ltée
Saint-Joseph-de-Madawaska, Moulin-Morneault, etc.,
New Brunswick

Approved — Renewal of the Class 3 licence for the cable distribution undertaking serving the localities mentioned in the decision, from September 1, 1998, to August 31, 2005.

98-362 August 27, 1998

Regional Cablesystems Inc.
Saint-Charles-de-Mandeville, Quebec

Approved — Renewal of the Class 3 licence for the cable distribution undertaking serving Saint-Charles-de-Mandeville, from September 1, 1998, to August 31, 2005.

98-363 August 27, 1998

Regional Cablesystems Inc.
Sainte-Béatrix, Quebec

Approved — Renewal of the Class 3 licence for the cable distribution undertaking serving Sainte-Béatrix, from September 1, 1998, to August 31, 2005.

98-364 August 27, 1998

Regional Cablesystems Inc.
Sainte-Émilie-de-l'Énergie, Quebec

Approuvé — Renouvellement des licences de classe 3 des entreprises de distribution par câble qui desservent ces collectivités, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.

98-357 Le 27 août 1998

Fundy Cable Ltd./Ltée
Florenceville (Nouveau-Brunswick)

Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 3 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert Florenceville, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.

98-358 Le 27 août 1998

Fundy Cable Ltd./Ltée
Hartland et Somerville (Nouveau-Brunswick)

Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 3 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert ces collectivités, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.

98-359 Le 27 août 1998

Fundy Cable Ltd./Ltée
Miscou Centre, Shippegan et Tracadie/Neguac
(Nouveau-Brunswick)

Approuvé — Renouvellement des licences de classe 3 des entreprises de distribution par câble qui desservent ces collectivités, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.

98-360 Le 27 août 1998

Fundy Cable Ltd./Ltée
Nasonworth, Patterson/Hoyt (Nouveau-Brunswick)

Approuvé — Renouvellement des licences de classe 3 des entreprises de distribution par câble qui desservent ces collectivités, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.

98-361 Le 27 août 1998

Fundy Cable Ltd./Ltée
Saint-Joseph-de-Madawaska, Moulin-Morneault, etc.,
(Nouveau-Brunswick)

Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 3 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert les collectivités mentionnées dans la décision, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.

98-362 Le 27 août 1998

Télé distributions Régionales inc.
Saint-Charles-de-Mandeville (Québec)

Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 3 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert Saint-Charles-de-Mandeville, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.

98-363 Le 27 août 1998

Télé distributions Régionales inc.
Sainte-Béatrix (Québec)

Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 3 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert Sainte-Béatrix, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.

98-364 Le 27 août 1998

Télé distributions Régionales inc.
Sainte-Émilie-de-l'Énergie (Québec)

Approved — Renewal of the Class 3 licence for the cable distribution undertaking serving Sainte-Émilie-de-l'Énergie, from September 1, 1998, to August 31, 2005.

98-365 *August 27, 1998*

Regional Cablesystems Inc.
Athens, Bath and Millhaven, etc., Ontario

Approved — Renewal of the Class 3 licences for the cable distribution undertakings serving the localities mentioned in the decision, from September 1, 1998, to August 31, 2005.

98-366 *August 27, 1998*

Regional Cablesystems Inc.
Chesterville, Merrickville and Winchester, Ontario

Approved — Renewal of the Class 3 licences for the cable distribution undertakings serving these localities, from September 1, 1998, to August 31, 2005.

98-367 *August 27, 1998*

Regional Cablesystems Inc.
Sydenham, Tamworth and Verona, Ontario

Approved — Renewal of the Class 3 licences for the cable distribution undertakings serving these localities, from September 1, 1998, to August 31, 2005.

98-369 *August 27, 1998*

Télécâble Provincial inc.
Val-des-Monts, Quebec

Approved — Renewal of the Class 3 licence for the cable distribution undertaking serving Val-des-Monts, from September 1, 1998, to August 31, 2005.

Approved — Authority to substitute, at the licensee's option and as part of the basic service, WKBW-TV (ABC), WIVB-TV (CBS), WGRZ-TV (NBC) and WNED-TV (PBS) Buffalo, New York, for the programming services of WOKR (ABC), WROC-TV (CBS), WHEC-TV (NBC) Rochester, and WNPE-TV (PBS) Watertown, New York.

Approved — Authority to insert, at the licensee's option, certain promotional material as a substitute for the local availabilities of non-Canadian satellite services.

Approved — Authority to originate a video games service as a special programming service, offered on a discretionary basis.

98-370 *August 27, 1998*

Cogeco Cable Systems Inc. (formerly Rogers Ottawa Limited/Limitée)
Alexandria, Alfred/Plantagenet, etc., Ontario

Approved — Renewal of the Class 3 licences for the cable distribution undertakings serving the localities mentioned in the decision, from September 1, 1998, to August 31, 2005.

98-371 *August 27, 1998*

Northern Cable Holdings Limited
Belle Vallée, Charlton, etc., Ontario

Approved — Renewal of the Class 3 licences for the cable distribution undertakings serving the localities mentioned in the decision, from September 1, 1998, to August 31, 2005.

Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 3 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert Sainte-Émilie-de-l'Énergie, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.

98-365 *Le 27 août 1998*

Télédiffusions Régionales inc.
Athens, Bath et Millhaven, etc. (Ontario)

Approuvé — Renouvellement des licences de classe 3 des entreprises de distribution par câble qui desservent les collectivités mentionnées dans la décision, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.

98-366 *Le 27 août 1998*

Télédiffusions Régionales inc.
Chesterville, Merrickville et Winchester (Ontario)

Approuvé — Renouvellement des licences de classe 3 des entreprises de distribution par câble qui desservent ces collectivités, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.

98-367 *Le 27 août 1998*

Télédiffusions Régionales inc.
Sydenham, Tamworth et Verona (Ontario)

Approuvé — Renouvellement des licences de classe 3 des entreprises de distribution par câble qui desservent ces collectivités, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.

98-369 *Le 27 août 1998*

Télécâble Provincial inc.
Val-des-Monts (Québec)

Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 3 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert Val-des-Monts, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.

Approuvé — Autorisation à substituer, au gré de la titulaire, au service de base, WKBW-TV (ABC), WIVB-TV (CBS), WGRZ-TV (NBC) et WNED-TV (PBS) Buffalo (New York) au services de programmation de WOKR (ABC), WROC-TV (CBS), WHEC-TV (NBC) Rochester et WNPE-TV (PBS) Watertown (New York).

Approuvé — Autorisation à insérer, au gré de la titulaire, du matériel promotionnel comme substitut aux disponibilités locales de services par satellite non canadiens.

Approuvé — Autorisation à offrir, sur une base facultative, un service de jeux vidéo à titre de service de programmation spécial.

98-370 *Le 27 août 1998*

Cogeco Cable Systems Inc. (antérieurement Rogers Ottawa Limited/Limitée)
Alexandria, Alfred/Plantagenet, etc. (Ontario)

Approuvé — Renouvellement des licences de classe 3 des entreprises de distribution par câble qui desservent les collectivités mentionnées dans la décision, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.

98-371 *Le 27 août 1998*

Northern Cable Holdings Limited
Belle Vallée, Charlton, etc. (Ontario)

Approuvé — Renouvellement des licences de classe 3 des entreprises de distribution par câble qui desservent les collectivités mentionnées dans la décision, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.

<p>98-372 August 27, 1998</p> <p>Northern Cable Holdings Limited Burks Falls, Iron Bridge, etc., Ontario</p> <p>Approved — Renewal of the Class 3 licences for the cable distribution undertakings serving the localities mentioned in the decision, from September 1, 1998, to August 31, 2005.</p>	<p>98-372 Le 27 août 1998</p> <p>Northern Cable Holdings Limited Burks Falls, Iron Bridge, etc. (Ontario)</p> <p>Approuvé — Renouvellement des licences de classe 3 des entreprises de distribution par câble qui desservent les collectivités mentionnées dans la décision, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.</p>
<p>98-373 August 28, 1998</p> <p>Newcap Inc. Gander and Musgravetown, Newfoundland</p> <p>Approved — Renewal of the broadcasting licence for the radio programming undertaking CKXD Gander and its transmitter CKXB Musgravetown, from September 1, 1998, to August 31, 2005.</p>	<p>98-373 Le 28 août 1998</p> <p>Newcap Inc. Gander et Musgravetown (Terre-Neuve)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio CKXD Gander et son émetteur CKXB Musgravetown, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.</p>
<p>98-374 August 28, 1998</p> <p>Newcap Inc. Grand Falls, Newfoundland</p> <p>Approved — Renewal of the broadcasting licence for the radio programming undertaking CKXG Grand Falls, from September 1, 1998, to August 31, 2005.</p>	<p>98-374 Le 28 août 1998</p> <p>Newcap Inc. Grand Falls (Terre-Neuve)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio CKXG Grand Falls, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.</p>
<p>98-375 August 28, 1998</p> <p>Newcap Inc. St. John's, Newfoundland</p> <p>Approved — Renewal of the broadcasting licence for the radio programming undertaking CJYQ St. John's, from September 1, 1998, to August 31, 2005.</p>	<p>98-375 Le 28 août 1998</p> <p>Newcap Inc. St. John's (Terre-Neuve)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio CJYQ St. John's, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.</p>
<p>98-376 August 28, 1998</p> <p>Newcap Inc. St. John's, Newfoundland</p> <p>Approved — Renewal of the broadcasting licence for the radio programming undertaking CKIX-FM St. John's, from September 1, 1998, to August 31, 2002.</p>	<p>98-376 Le 28 août 1998</p> <p>Newcap Inc. St. John's (Terre-Neuve)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio CKIX-FM St. John's, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2002.</p>
<p>98-377 August 28, 1998</p> <p>The Community Recreation Rebroadcasting Service Association Labrador City/Wabush, Newfoundland</p> <p>Approved — Renewal of the broadcasting licence for the radio-communication distribution undertaking VF2150 Labrador City/Wabush, from September 1, 1998, to August 31, 2005.</p>	<p>98-377 Le 28 août 1998</p> <p>The Community Recreation Rebroadcasting Service Association Labrador City/Wabush (Terre-Neuve)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de distribution de radiocommunication VF2150 Labrador City/Wabush, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.</p>
<p>98-378 August 28, 1998</p> <p>Okalakatiget Society Nain (Labrador), Newfoundland</p> <p>Approved — Renewal of the licence for the Inuktitut and English-language radio network, from September 1, 1998, to August 31, 2005.</p>	<p>98-378 Le 28 août 1998</p> <p>Okalakatiget Society Nain (Labrador) [Terre-Neuve]</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence du réseau radiophonique de langues anglaise et inuktitut, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.</p>
<p>98-379 August 28, 1998</p> <p>Okalakatiget Society Nain and Happy Valley/Goose Bay (Labrador), Newfoundland</p> <p>Approved — Renewal of the broadcasting licence for the radio-communication distribution undertaking serving Nain (CKOK) and Happy Valley/Goose Bay (CKHV), from September 1, 1998, to August 31, 2005.</p>	<p>98-379 Le 28 août 1998</p> <p>Okalakatiget Society Nain et Happy Valley/Goose Bay (Labrador) [Terre-Neuve]</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de distribution de radiocommunication desservant Nain (CKOK) et Happy Valley/Goose Bay (CKHV), du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.</p>

<p>98-380 Radio Atlantic (CIBX) Ltd. Fredericton, New Brunswick</p> <p>Approved — Renewal of the broadcasting licence for the radio-communication distribution undertaking CIBX-FM Fredericton, from September 1, 1998, to August 31, 2005.</p>	<p><i>August 28, 1998</i></p>	<p>98-380 Radio Atlantic (CIBX) Ltd. Fredericton (Nouveau-Brunswick)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio CIBX-FM Fredericton, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.</p>	<p><i>Le 28 août 1998</i></p>
<p>98-381 Radio One Ltd. Fredericton, New Brunswick</p> <p>Approved — Renewal of the licence for the English-language radio network for the purpose of broadcasting the programs of CIHI and CKHJ-FM Fredericton on CBC-affiliate station CJCJ Woodstock, from September 1, 1998, to August 31, 2005.</p>	<p><i>August 28, 1998</i></p>	<p>98-381 Radio One Ltd. Fredericton (Nouveau-Brunswick)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence du réseau radiophonique de langue anglaise diffusant les émissions de CIHI et de CKHJ-FM Fredericton sur les ondes de CJCJ Woodstock, station affiliée à la SRC, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.</p>	<p><i>Le 28 août 1998</i></p>
<p>98-382 Radio One Ltd. Fredericton, New Brunswick</p> <p>Approved — Renewal of the broadcasting licence for the radio programming undertaking CKHJ-FM Fredericton, from September 1, 1998, to August 31, 2002.</p>	<p><i>August 28, 1998</i></p>	<p>98-382 Radio One Ltd. Fredericton (Nouveau-Brunswick)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio CKHJ-FM Fredericton, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2002.</p>	<p><i>Le 28 août 1998</i></p>
<p>98-383 Radio One Ltd. Fredericton, New Maryland and Oromocto, New Brunswick</p> <p>Approved — Renewal of the broadcasting licence for the radio programming undertaking CIHI Fredericton and its transmitters CIHI-FM-1 New Maryland and CIHI-FM-2 Oromocto, from September 1, 1998, to August 31, 2005.</p>	<p><i>August 28, 1998</i></p>	<p>98-383 Radio One Ltd. Fredericton, New Maryland et Oromocto (Nouveau-Brunswick)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio CIHI Fredericton et ses émetteurs CIHI-FM-1 New Maryland et CIHI-FM-2 Oromocto, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.</p>	<p><i>Le 28 août 1998</i></p>
<p>98-384 Atlantic Stereo Ltd. Moncton, New Brunswick</p> <p>Approved — Renewal of the broadcasting licence for the radio programming undertaking CJMO-FM Moncton, from September 1, 1998, to August 31, 2005.</p>	<p><i>August 28, 1998</i></p>	<p>98-384 Atlantic Stereo Ltd. Moncton (Nouveau-Brunswick)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio CJMO-FM Moncton, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.</p>	<p><i>Le 28 août 1998</i></p>
<p>98-385 Maritime Broadcasting System Limited Moncton, New Brunswick</p> <p>Approved — Renewal of the broadcasting licence for the radio programming undertaking CFQM-FM Moncton, from September 1, 1998, to August 31, 2005.</p>	<p><i>August 28, 1998</i></p>	<p>98-385 Maritime Broadcasting System Limited Moncton (Nouveau-Brunswick)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio CFQM-FM Moncton, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.</p>	<p><i>Le 28 août 1998</i></p>
<p>98-386 Maritime Broadcasting System Limited Saint John, New Brunswick</p> <p>Approved — Renewal of the broadcasting licence for the radio programming undertaking CIOK-FM Saint John, from September 1, 1998, to August 31, 2005.</p>	<p><i>August 28, 1998</i></p>	<p>98-386 Maritime Broadcasting System Limited Saint John (Nouveau-Brunswick)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio CIOK-FM Saint John, du 1^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.</p>	<p><i>Le 28 août 1998</i></p>
<p>98-387 Maritime Broadcasting System Limited Campbellton, New Brunswick 502260 N.B. Inc. Bathurst, New Brunswick</p> <p>Renewed — Broadcasting licences for CKNB Campbellton and CKBC Bathurst, from September 1, 1998, to December 31, 1998.</p>	<p><i>August 28, 1998</i></p>	<p>98-387 Maritime Broadcasting System Limited Campbellton (Nouveau-Brunswick) 502260 N.B. Inc. Bathurst (Nouveau-Brunswick)</p> <p>Renouvelé — Licences de radiodiffusion de CKNB Campbellton et CKBC Bathurst, du 1^{er} septembre 1998 au 31 décembre 1998.</p>	<p><i>Le 28 août 1998</i></p>

98-388	August 28, 1998	98-388	Le 28 août 1998
Standard Radio inc. Montréal and Sherbrooke, Quebec		Standard Radio inc. Montréal et Sherbrooke (Québec)	
Approved — Renewal of the licence for the English-language radio network for the purpose of broadcasting 167 hours and 30 minutes per week of CJAD Montréal's programming on radio station CKTS Sherbrooke, from September 1, 1998, to August 31, 2005.		Approuvé — Renouvellement de la licence du réseau radiophonique de langue anglaise diffusant 167 heures et 30 minutes par semaine d'émissions en provenance de CJAD Montréal sur les ondes de CKTS Sherbrooke, du 1 ^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.	
98-389	August 28, 1998	98-389	Le 28 août 1998
Radio MF Charlevoix inc. Saint-Hilarion, La Malbaie and Baie-Saint-Paul, Quebec		Radio MF Charlevoix inc. Saint-Hilarion, La Malbaie et Baie-Saint-Paul (Québec)	
Approved — Renewal of the broadcasting licence for the radio programming undertaking CIHO-FM Saint-Hilarion and its transmitters CIHO-FM-1 La Malbaie and CIHO-FM-2 Baie-Saint-Paul, from September 1, 1998, to August 31, 2005.		Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio CIHO-FM Saint-Hilarion et ses émetteurs CIHO-FM-1 La Malbaie et CIHO-FM-2 Baie-Saint-Paul, du 1 ^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.	
98-390	August 28, 1998	98-390	Le 28 août 1998
Power Broadcasting Inc. Saint-Jean-sur-Richelieu, Quebec		Diffusion Power inc. Saint-Jean-sur-Richelieu (Québec)	
Approved — Renewal of the broadcasting licence for the radio programming undertaking CFZZ-FM Saint-Jean-sur-Richelieu, from September 1, 1998, to August 31, 2002.		Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio CFZZ-FM Saint-Jean-sur-Richelieu, du 1 ^{er} septembre 1998 au 31 août 2002.	
98-391	August 28, 1998	98-391	Le 28 août 1998
Radiomutuel inc. Shawinigan, Quebec		Radiomutuel inc. Shawinigan (Québec)	
Approved — Renewal of the broadcasting licence for the radio programming undertaking CKSM Shawinigan, from September 1, 1998, to August 31, 2005.		Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio CKSM Shawinigan, du 1 ^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.	
98-392	August 28, 1998	98-392	Le 28 août 1998
Métromédia CMR Montréal inc. Verdun, Quebec		Métromédia CMR Montréal inc. Verdun (Québec)	
Approved — Renewal of the broadcasting licence for the radio programming undertaking CKOI-FM Verdun, from September 1, 1998, to August 31, 2005.		Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio CKOI-FM Verdun, du 1 ^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.	
98-393	August 28, 1998	98-393	Le 28 août 1998
Métromédia CMR Montréal inc. Verdun, Quebec		Métromédia CMR Montréal inc. Verdun (Québec)	
Renewed — Broadcasting licence for CKVL Verdun, from September 1, 1998, to August 31, 1999.		Renouvelé — Licence de radiodiffusion de CKVL Verdun, du 1 ^{er} septembre 1998 au 31 août 1999.	
98-394	August 28, 1998	98-394	Le 28 août 1998
Snowdrift Community Radio Society Lutselk'e, Northwest Territories		Snowdrift Community Radio Society Lutselk'e (Territoires du Nord-Ouest)	
Approved — Renewal of the broadcasting licence for the television programming undertaking CFFT-TV Lutselk'e, from September 1, 1998, to August 31, 2005.		Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de télévision CFFT-TV Lutselk'e, du 1 ^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.	
98-395	August 28, 1998	98-395	Le 28 août 1998
International Communications Corp. Whitehorse (vicinity of), Yukon Territory		International Communications Corp. Whitehorse (les environs) [Territoire du Yukon]	
Approved — Renewal of the broadcasting licence for the radio-communication distribution undertaking serving the vicinity of Whitehorse, from September 1, 1998, to August 31, 2005.		Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de radiocommunication qui dessert les environs de Whitehorse, du 1 ^{er} septembre 1998 au 31 août 2005.	

*(Erratum)***HAZARDOUS MATERIALS INFORMATION REVIEW
COMMISSION****DECISIONS AND ORDERS ON CLAIMS FOR EXEMPTION**

Notice is hereby given that in the notice of decisions and orders on claims for exemption published in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 132, No. 32, dated Saturday, August 8, 1998, on page 2047, Registry Numbers 3871 and 3872, the date for the French MSDS should have read 13 novembre 1996 instead of 13 novembre 1998.

W. A. LOWE
Chief Screening Officer

[36-1-o]

NATIONAL ENERGY BOARD**REQUESTS FOR COMMENTS ON THE DRAFT SCOPE OF
ENVIRONMENTAL ASSESSMENT**

Maritimes & Northeast Pipeline Management Ltd. — Saint John Lateral Pipeline Project

Notice is hereby given that, in response to a preliminary submission that was filed by Maritimes & Northeast Pipeline Management Ltd. ("M&NP") during November 1997, the National Energy Board ("the Board") has initiated the scoping of the environmental assessment that will be required under the *Canadian Environment Assessment Act* ("CEAA") in respect of the Saint John Lateral Pipeline Project.

M&NP has applied under the *National Energy Board Act* for a certificate of public convenience and necessity to construct, own, operate and use the lateral pipeline from a point near Big Kedron Lake, New Brunswick, on the M&NP mainline, to the City of Saint John, with an extension of approximately 8 km of pipeline to the Lake Utopia area.

At this stage, the Board is requesting comments from the public on the draft scoping package that has been developed in consultation with other federal departments and agencies. An information package containing the draft scope of environmental assessment and relevant background material for the project may be obtained (available in both official languages) by contacting the Board's Publication Office by telephone at (403) 299-3562, by facsimile at (403) 292-5503, by Internet electronic mail at orders@neb.gc.ca, or by regular mail at the following address: Michel L. Mantha, Secretary, National Energy Board, 444 Seventh Avenue SW, Calgary, Alberta T2P 0X8, (403) 292-5503 (Facsimile). Copies are also available through the Board's library.

As explained at greater length in the package, the scoping exercise involves a determination of the scope of the project, the factors to be assessed, and the scope of those factors. The final scoping determinations made following the receipt of comments will provide a framework for the environmental assessment to be conducted in respect of the project.

Written comments on the draft scope of environmental assessment are to be filed with the Secretary of the Board by Monday, September 21, 1998.

MICHEL L. MANTHA
Secretary

[36-1-o]

*(Erratum)***CONSEIL DE CONTRÔLE DES RENSEIGNEMENTS
RELATIFS AUX MATIÈRES DANGEREUSES****DÉCISIONS ET ORDRES RENDUS RELATIVEMENT AUX
DEMANDES DE DÉROGATION**

Avis est par la présente donné que dans l'avis de décisions et ordres rendus relativement aux demandes de dérogation publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 132, n° 32, en date du samedi 8 août 1998, à la page 2047, la date de la fiche française pour les numéros d'enregistrement 3871 et 3872 aurait dû se lire 13 novembre 1996 au lieu de 13 novembre 1998.

Le directeur de la section de contrôle

W. A. LOWE

[36-1-o]

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE**DEMANDE DE COMMENTAIRES SUR L'ÉBAUCHE DE LA
PORTÉE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE**

Maritimes & Northeast Pipeline Management Ltd. — Projet de branchement latéral de Saint John

Avis est par les présentes donné que, comme suite à une demande préliminaire que Maritimes & Northeast Pipeline Management Ltd. (« M&NP ») a déposée en novembre 1997, l'Office national de l'énergie (l'« Office ») est en voie d'établir la portée de l'évaluation environnementale qu'il faudra mener, en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, à l'égard du projet de branchement latéral de Saint John.

M&NP a l'intention de solliciter, aux termes de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, un certificat d'utilité publique l'autorisant à construire, posséder, exploiter et utiliser une conduite latérale qui s'étendra d'un point sur la canalisation principale de M&NP près du lac Big Kedron (Nouveau-Brunswick), jusqu'à la municipalité de Saint John, ainsi qu'un prolongement d'environ 8 km vers la région du lac Utopia.

Pour le moment, l'Office souhaite obtenir les observations du public sur une ébauche de détermination de la portée élaborée de concert avec d'autres ministères et organismes fédéraux. Les personnes intéressées peuvent obtenir une trousse d'information renfermant l'ébauche de portée et la documentation connexe, dans les deux langues officielles, en communiquant avec l'agent des publications de l'Office par téléphone au (403) 299-3562, par télécopieur au (403) 292-5503, par courrier électronique à l'adresse Internet orders@neb.gc.ca, ou par la poste, en écrivant à l'adresse suivante : Monsieur Michel L. Mantha, Secrétaire, Office national de l'énergie, 444, Septième Avenue Sud-Ouest, Calgary (Alberta) T2P 0X8, (403) 292-5503 (télécopieur). On peut aussi passer prendre un exemplaire de la trousse à la bibliothèque de l'Office.

Comme c'est expliqué plus en détail dans la trousse, l'exercice de détermination de la portée de l'évaluation environnementale vise à cerner la portée du projet, les éléments à examiner et la portée de ces derniers. La portée définitive retenue à la lumière des observations reçues servira de cadre pour l'évaluation environnementale que doit mener M&NP.

Les commentaires écrits sur l'ébauche de portée de l'évaluation environnementale doivent être déposés auprès du secrétaire de l'Office d'ici le lundi 21 septembre 1998.

Le secrétaire

MICHEL L. MANTHA

[36-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**CARRIER LUMBER****PLANS DEPOSITED**

Brave Engineering Ltd., representing Carrier Lumber Ltd., hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Brave Engineering Ltd. has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, at Vancouver, British Columbia, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Prince George, at 401-299, Victoria Street, Prince George, British Columbia, under deposit number PM35007, a description of the site and plans of a bridge installation over an unnamed tributary of the Missinka River, on unsurveyed Crown land, Coast District Range 4, latitude 54°35'44" N, longitude 121°43'08" W, British Columbia.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation and on the environment should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Regional Director, Navigable Waters Protection Division, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 300-555 West Hastings Street, Vancouver, British Columbia V6B 5G3.

Prince George, September 5, 1998

BRAVE ENGINEERING LTD.
ROBERT M. KELHAM, P.Eng.
Civil Engineer

[36-1-o]

DOFASCO INC.**JUDICIAL REVIEW**

Notice is hereby given, in accordance with subrule 33(1) of the *Rules of Procedure for Article 1904 Binational Panel Reviews*, that Dofasco Inc. intends to commence judicial review of the Canadian International Trade Tribunal's Order made on July 28, 1996, rescinding its finding made on July 29, 1993, in Inquiry No. NQ-92-009, with respect to certain cold-reduced flat-rolled sheet products of carbon steel (including high-strength low-alloy steel) originating in or exported from the Federal Republic of Germany, France, Italy, the United Kingdom and the United States of America.

August 27, 1998

DENNIS G. MARTIN
Manager
Trade Relations and Market Data

[36-1-o]

FMC CORPORATION**DOCUMENTS DEPOSITED**

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on August 21, 1998, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Equipment Lease (1998-1) dated as of August 21, 1998, between First Security Bank, National Association and FMC Corporation;

AVIS DIVERS**CARRIER LUMBER****DÉPÔT DE PLANS**

La société Brave Engineering Ltd., représentant la société Carrier Lumber Ltd., donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Brave Engineering Ltd. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, à Vancouver (Colombie-Britannique), et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Prince George au 299, rue Victoria, Bureau 401, Prince George (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt PM35007, une description de l'emplacement et les plans de l'installation d'un pont au-dessus d'un affluent de la rivière Missinka, sur des terres publiques non arpentées, district Coast Range 4, aux coordonnées 54°35'44" de latitude nord et 121°43'08" de longitude ouest, en Colombie-Britannique.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime et sur l'environnement doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Directeur régional, Division de la protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 555, rue Hastings Ouest, Bureau 300, Vancouver (Colombie-Britannique) V6B 5G3.

Prince George, le 5 septembre 1998

BRAVE ENGINEERING LTD.
L'ingénieur civil
ROBERT M. KELHAM, ing.

[36-1]

DOFASCO INC.**RÉVISION JUDICIAIRE**

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 33(1) des *Règles de procédure des groupes spéciaux binationaux formés en vertu de l'article 1904*, que la société Dofasco Inc. a l'intention de commencer la révision judiciaire de l'ordonnance du Tribunal canadien du commerce extérieur rendue le 28 juillet 1996, annulant ses conclusions rendues le 29 juillet 1993 (enquête n° NQ-92-009), concernant certains produits plats de tôle d'acier au carbone laminés à froid (incluant en acier allié résistant à faible teneur) originaires ou exportés de la République fédérale d'Allemagne, de la France, de l'Italie, du Royaume-Uni et des États-Unis d'Amérique.

Le 27 août 1998

Le gérant
Relations commerciales et données de marché
DENNIS G. MARTIN

[36-1]

FMC CORPORATION**DÉPÔT DE DOCUMENTS**

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 21 août 1998 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Contrat de location de matériel (1998-1) en date du 21 août 1998 entre la First Security Bank, National Association et la FMC Corporation;

2. Equipment Lease Supplement (1998-1) No. 1 dated August 21, 1998, between FMC Corporation and First Security Bank, National Association;
3. Trust Indenture and Security Agreement (1998-1) dated as of August 21, 1998, between First Security Bank, National Association and The First National Bank of Maryland; and
4. Trust Indenture and Security Agreement Supplement (1998-1) No. 1 dated August 21, 1998, between First Security Bank, National Association and The First National Bank of Maryland.

August 26, 1998

McCARTHY TÉTRAULT
Solicitors

[36-1-o]

2. Premier supplément au contrat de location de matériel (1998-1) en date du 21 août 1998 entre la FMC Corporation et la First Security Bank, National Association;
3. Convention de fiducie et accord de garantie (1998-1) en date du 21 août 1998 entre la First Security Bank, National Association et The First National Bank of Maryland;
4. Premier supplément (1998-1) à la convention de fiducie et accord de garantie en date du 21 août 1998 entre la First Security Bank, National Association et The First National Bank of Maryland.

Le 26 août 1998

Les conseillers juridiques
McCARTHY TÉTRAULT

[36-1-o]

THE GLENGARRY AND STORMONT RAILWAY COMPANY

ANNUAL GENERAL MEETING

Notice is hereby given that the annual general meeting of the shareholders of The Glengarry and Stormont Railway Company will be held at 225 King Street W, Toronto, Ontario, on Wednesday, September 9, 1998, at 2 p.m., for the election of directors, the approval of the sale, transfer or other disposition of all of the assets of the Company and the transaction of such other business that may properly come before the meeting.

Toronto, July 24, 1998

GLEN R. COPELAND
Secretary

[33-4-o]

THE GLENGARRY AND STORMONT RAILWAY COMPANY

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

Avis est par les présentes donné que l'assemblée générale annuelle des actionnaires de The Glengarry and Stormont Railway Company aura lieu au 225, rue King Ouest, Toronto (Ontario), le mercredi 9 septembre 1998 à 14 h, pour élire les administrateurs, approuver la vente, le transfert ou autre cession de tous les actifs de la société, et examiner toute autre question dont elle pourra être saisie.

Toronto, le 24 juillet 1998

Le secrétaire
GLEN R. COPELAND

[33-4]

THE GREAT-WEST LIFE ASSURANCE COMPANY

GREAT-WEST LIFE & ANNUITY INSURANCE COMPANY

INDEMNITY REINSURANCE AGREEMENT

Notice is hereby given that, in accordance with the provisions of section 254 of the *Insurance Companies Act*, 1991, c. 47, as amended, application will be made to the Minister of Finance, following the expiration of not less than 15 days after the date of publication of this notice in the *Canada Gazette*, Part I, to approve a transaction which is the subject of an indemnity reinsurance agreement between The Great-West Life Assurance Company, having its head office at 100 Osborne Street N, Winnipeg, Manitoba R3C 3A5, and Great-West Life & Annuity Insurance Company, having its head office at 8515 East Orchard Road, Englewood, Colorado 80111, United States. Under the indemnity reinsurance agreement, certain United States individual non-participating policies of The Great-West Life Assurance Company will be reinsured by coinsurance to Great-West Life & Annuity Insurance Company. The agreement will be effective September 30, 1998.

For a period of 15 days after the date of publication of this notice, a copy of the indemnity reinsurance agreement and the full report of the independent actuary will be available for inspection during regular business hours at the head offices of the companies.

For a period of 15 days after the date of publication of this notice, any shareholder or policyholder who wishes to obtain additional information may request a copy of the reinsurance

LA GREAT-WEST, COMPAGNIE D'ASSURANCE-VIE

GREAT-WEST LIFE & ANNUITY INSURANCE COMPANY

ACTE D'INDEMNITÉ EN RÉASSURANCE

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions de l'article 254 de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, L.C. (1991), ch. 47, et ses modifications, une demande sera présentée au ministre des Finances, à l'expiration d'un délai d'au moins 15 jours après la date de publication du présent avis dans la Partie I de la *Gazette du Canada* pour ratifier un acte d'indemnité en réassurance liant La Great-West, compagnie d'assurance-vie, dont le siège social est situé au 100, rue Osborne Nord, Winnipeg (Manitoba) R3C 3A5, et la Great-West Life & Annuity Insurance Company, dont le siège social est situé au 8515 East Orchard Road, Englewood, Colorado 80111, États-Unis. En vertu de l'acte d'indemnité en réassurance, certaines polices individuelles sans participation aux États-Unis de La Great-West, compagnie d'assurance-vie seront réassurées au moyen de la coassurance auprès de la Great-West Life & Annuity Insurance Company. Cet acte entrera en vigueur le 30 septembre 1998.

Un exemplaire de l'acte d'indemnité en réassurance et le rapport intégral de l'actuaire indépendant peuvent être examinés au siège social de chacune de ces compagnies durant les heures de bureau, au cours des 15 jours qui suivent la parution du présent avis.

Tout actionnaire ou titulaire de police qui désire obtenir des renseignements supplémentaires peut demander un exemplaire de l'acte d'indemnité en réassurance ou du rapport de l'actuaire

agreement or the independent actuarial report by writing to the head offices of the companies.

September 5, 1998

THE GREAT-WEST LIFE ASSURANCE COMPANY

W. T. McCALLUM

President and Chief Executive Officer — U.S. Operations

GREAT-WEST LIFE & ANNUITY INSURANCE COMPANY

D. C. LENNOX

Secretary

[36-1-o]

(Erratum)

HALIFAX REGIONAL MUNICIPALITY

PLANS DEPOSITED

Notice is hereby given that in the notice published in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 132, No. 31, dated Saturday, August 1, 1998, on page 1953, the deposit number should have read 21657 instead of 32759.

[36-1-o]

THE KINGSTON AND PEMBROKE RAILWAY COMPANY

ANNUAL GENERAL MEETING

Notice is hereby given that the annual general meeting of the shareholders of The Kingston and Pembroke Railway Company will be held on Tuesday, September 8, 1998, at 9:45 a.m., Calgary time, in the Oxbow Room, Room 20070, Gulf Canada Square, Calgary, Alberta, for presentation of the financial statements, the election of directors, the appointment of the auditor of the Company and the transaction of such other business as may properly come before the meeting.

Calgary, July 28, 1998

By Order of the Board

R. V. HORTE

Secretary

[33-4-o]

THE LAKE ERIE AND NORTHERN RAILWAY COMPANY

ANNUAL GENERAL MEETING

Notice is hereby given that the annual general meeting of the shareholders of The Lake Erie and Northern Railway Company will be held on Tuesday, September 8, 1998, at 9:15 a.m., Calgary time, in the Oxbow Room, Room 20070, Gulf Canada Square, Calgary, Alberta, for presentation of the financial statements, the election of directors, the appointment of the auditor of the Company and the transaction of such other business as may properly come before the meeting.

Calgary, July 28, 1998

By Order of the Board

R. V. HORTE

Secretary

[33-4-o]

indépendant en écrivant au siège social de ces compagnies, au cours des 15 jours qui suivent la parution du présent avis.

Le 5 septembre 1998

LA GREAT-WEST, COMPAGNIE D'ASSURANCE-VIE

Le président et chef de la direction — Exploitation américaine

W. T. McCALLUM

GREAT-WEST LIFE & ANNUITY INSURANCE COMPANY

Le secrétaire général

D. C. LENNOX

[36-1-o]

(Erratum)

HALIFAX REGIONAL MUNICIPALITY

DÉPÔT DE PLANS

Avis est par les présentes donné que dans l'avis publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 132, n° 31, en date du samedi 1^{er} août 1998, à la page 1953, le numéro de dépôt aurait dû se lire 21657 au lieu de 32759.

[36-1-o]

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE KINGSTON À PEMBROKE

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

Avis est par les présentes donné que l'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke se tiendra au Gulf Canada Square, Calgary (Alberta), dans la salle Oxbow, pièce 20070, le mardi 8 septembre 1998, à 9 h 45, heure de Calgary, pour présenter les états financiers, élire les administrateurs, nommer le vérificateur de la Compagnie et examiner toutes les questions dont elle pourra être saisie.

Calgary, le 28 juillet 1998

Par ordre du conseil

Le secrétaire-trésorier

R. V. HORTE

[33-4-o]

LE CHEMIN DE FER DU LAC ÉRIÉ ET DU NORD

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

Avis est par les présentes donné que l'assemblée générale annuelle des actionnaires du Chemin de fer du Lac Érié et du Nord se tiendra au Gulf Canada Square, Calgary (Alberta), dans la salle Oxbow, pièce 20070, le mardi 8 septembre 1998, à 9 h 15, heure de Calgary, pour présenter les états financiers, élire les administrateurs, nommer le vérificateur de la Compagnie et examiner toutes les questions dont elle pourra être saisie.

Calgary, le 28 juillet 1998

Par ordre du conseil

Le secrétaire

R. V. HORTE

[33-4-o]

**MANITOBA AND NORTH WESTERN RAILWAY
COMPANY OF CANADA****ANNUAL GENERAL MEETING**

Notice is hereby given that the annual general meeting of the shareholders of the Manitoba and North Western Railway Company of Canada will be held on Tuesday, September 8, 1998, at 10:00 a.m., Calgary time, in the Oxbow Room, Room 20070, Gulf Canada Square, Calgary, Alberta, for presentation of the financial statements, the election of directors, the appointment of the auditor of the Company and the transaction of such other business as may properly come before the meeting.

Calgary, July 28, 1998

By Order of the Board

R. V. HORTE

Secretary

[33-4-o]

**COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU MANITOBA ET
DU NORD-OUEST DU CANADA****ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE**

Avis est par les présentes donné que l'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada se tiendra au Gulf Canada Square, Calgary (Alberta), dans la salle Oxbow, pièce 20070, le mardi 8 septembre 1998, à 10 h, heure de Calgary, pour présenter les états financiers, élire les administrateurs, nommer le vérificateur de la Compagnie et examiner toutes les questions dont elle pourra être saisie.

Calgary, le 28 juillet 1998

Par ordre du conseil

Le secrétaire

R. V. HORTE

[33-4-o]

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF ONTARIO**PLANS DEPOSITED**

McCormick Rankin Corporation, on behalf of the Ministry of Transportation of Ontario, hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, McCormick Rankin Corporation, on behalf of the Ministry of Transportation of Ontario, has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the Land Registry Division of Rainy River, District of Rainy River, at Fort Frances, Ontario, under deposit numbers MISC-275 and MISC-276, descriptions of the sites and plans of the proposed replacement bridges to be constructed at the following locations: over Eleanor Lake, on Highway 621, in the Township of Lake of the Woods, District of Rainy River, and over the Big Grassy River, on Highway 621, at the Big Grassy First Nation, District of Rainy River.

And take notice that the project will be subject to review pursuant to the *Canadian Environmental Assessment Act*.

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

Mississauga, September 5, 1998

MCCORMICK RANKIN CORPORATION

RENO RADOLLI, P.Eng.

Project Manager

[36-1-o]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO**DÉPÔT DE PLANS**

La société McCormick Rankin Corporation, au nom du ministère des Transports de l'Ontario, donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La McCormick Rankin Corporation, au nom du ministère des Transports de l'Ontario a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Rainy River, à Fort Frances (Ontario), sous les numéros de dépôt MISC-275 et MISC-276, la description des emplacements et les plans des ponts de remplacement que l'on propose de construire aux endroits suivants : au-dessus du lac Eleanor, sur la route 621, canton de Lake of the Woods, district de Rainy River, et au-dessus de la rivière Big Grassy, sur la route 621, à la hauteur de Big Grassy First Nation, district de Rainy River.

Le projet fera l'objet d'un examen en conformité avec la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

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

Mississauga, le 5 septembre 1998

MCCORMICK RANKIN CORPORATION

Le directeur de projet

RENO RADOLLI, ing.

[36-1]

**THE MONTREAL AND ATLANTIC RAILWAY
COMPANY****ANNUAL GENERAL MEETING**

Notice is hereby given that the annual general meeting of the shareholders of The Montreal and Atlantic Railway Company will be held on Tuesday, September 8, 1998, at 11:20 a.m., Montréal time, in Room 215, Windsor Station, Montréal, Quebec, for presentation of the financial statements, the election of directors, the

**COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL À
L'ATLANTIQUE****ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE**

Avis est par les présentes donné que l'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Montréal à l'Atlantique se tiendra à la gare Windsor, Montréal (Québec), dans la salle 215, le mardi 8 septembre 1998, à 11 h 20, heure de Montréal, pour présenter les états financiers,

appointment of the auditor of the Company and the transaction of such other business as may properly come before the meeting.

Calgary, July 28, 1998

By Order of the Board

R. V. HORTE
Secretary

[33-4-o]

élire les administrateurs, nommer le vérificateur de la Compagnie et examiner toutes les questions dont elle pourra être saisie.

Calgary, le 28 juillet 1998

Par ordre du conseil

Le secrétaire
R. V. HORTE

[33-4-o]

NAPIERVILLE JUNCTION RAILWAY COMPANY

ANNUAL GENERAL MEETING

Notice is hereby given that the annual general meeting of the shareholders of the Napierville Junction Railway Company will be held on Tuesday, September 8, 1998, at 11:50 a.m., Montréal time, in Room 215, Windsor Station, Montréal, Quebec, for presentation of the financial statements, the election of directors and the transaction of such other business as may properly come before the meeting.

Calgary, July 28, 1998

By Order of the Board

R. V. HORTE
Secretary

[33-4-o]

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE JONCTION DE NAPIERVILLE

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

Avis est par les présentes donné que l'assemblée générale annuelle des actionnaires de La compagnie de chemin de fer de Jonction de Napierville se tiendra à la gare Windsor, Montréal (Québec), dans la salle 215, le mardi 8 septembre 1998, à 11 h 50, heure de Montréal, pour présenter les états financiers, élire les administrateurs et examiner toutes les questions dont elle pourra être saisie.

Calgary, le 28 juillet 1998

Par ordre du conseil

Le secrétaire
R. V. HORTE

[33-4-o]

NATIONAL BANK OF CANADA

DIVIDENDS

Notice is hereby given that the following dividends on the outstanding shares of the Bank have been declared for the quarter ending October 31, 1998. These dividends will be payable on or after the dates indicated below:

I. On or after November 1, 1998

To shareholders of record at the close of business on September 24, 1998;

1. a dividend of \$0.17 per share on Common Shares.

II. On or after November 15, 1998

To shareholders of record at the close of business on October 9, 1998:

1. a dividend of \$0.546875 per share on the Series 10 First Preferred Shares;
2. a dividend of \$0.50 per share on the Series 11 First Preferred Shares;
3. a dividend of \$0.40625 per share on the Series 12 First Preferred Shares.

Montréal, August 27, 1998

By Order of the Board

LINDA CATY
*Vice-President
and Corporation Secretary*

[36-1-o]

BANQUE NATIONALE DU CANADA

DIVIDENDES

Avis est par les présentes donné que les dividendes suivants sur les actions en circulation de la Banque ont été déclarés pour le trimestre se terminant le 31 octobre 1998. Ces dividendes seront payables à compter des dates indiquées ci-dessous :

I. À compter du 1^{er} novembre 1998

Aux actionnaires inscrits dans les registres de la Banque à la fermeture des bureaux le 24 septembre 1998 :

1. un dividende de 0,17 \$ l'action sur les actions ordinaires.

II. À compter du 15 novembre 1998

Aux actionnaires inscrits dans les registres de la Banque à la fermeture des bureaux le 9 octobre 1998 :

1. un dividende de 0,546875 \$ l'action sur les actions privilégiées de premier rang, série 10;
2. un dividende de 0,50 \$ l'action sur les actions privilégiées de premier rang, série 11;
3. un dividende de 0,40625 \$ l'action sur les actions privilégiées de premier rang, série 12.

Montréal, le 27 août 1998

Par ordre du conseil d'administration

*La vice-présidente
et secrétaire corporatif*
LINDA CATY

[36-1-o]

THE NORTH WEST LIFE ASSURANCE COMPANY OF CANADA

CHANGE OF CORPORATE NAME

Notice is hereby given, pursuant to section 224 of the *Insurance Companies Act* (Canada), that The North West Life

LA COMPAGNIE D'ASSURANCE-VIE NORTH WEST DU CANADA

CHANGEMENT DE RAISON SOCIALE

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 224 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), que La

Assurance Company of Canada intends to make application to the Minister of Finance for approval of a proposal to change its name to North West Life Insurance Company, and in French, North West Compagnie d'Assurance-Vie.

Vancouver, September 2, 1998

DOUGLAS CARROTHERS

Secretary

[36-4-o]

NORTHWOOD INC.

PLANS DEPOSITED

Northwood Inc., Fraser Region, hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Northwood Inc. has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, at Vancouver, British Columbia, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Prince George, at Prince George, British Columbia, under deposit number PM 37235, a description of the site and plans of a 18.7 m steel/composite L-100 bridge over February Creek, near CP 802, BLK 3.

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

Prince George, August 27, 1998

D.R. ESTEY ENGINEERING LTD.

DON WILLIAMS, E.I.T.

Engineer

[36-1-o]

ONTARIO AND QUEBEC RAILWAY COMPANY

ANNUAL GENERAL MEETING

Notice is hereby given that the annual general meeting of the shareholders of the Ontario and Quebec Railway Company will be held in Room 215, Windsor Station, Montréal, Quebec, on Tuesday, September 8, 1998, at 2:00 p.m. (Montréal time), for presentation of the financial statements, the election of directors, the appointment of the auditor of the Company and the transaction of such other business as may properly come before the said meeting.

The transfer books kept in the City of Montréal, Quebec, for the common stock will be closed at the close of business on Tuesday, September 1, 1998, and only shareholders of record as at the time of the closing of the transfer books shall be entitled to vote at the said meeting or any adjournments thereof. The books will be re-opened on Wednesday, September 9, 1998.

Calgary, August 10, 1998

By Order of the Board

R. V. HORTE

Secretary

[33-4-o]

Compagnie d'Assurance-Vie North West du Canada a l'intention de demander au ministre des Finances d'approuver une proposition en vue de changer la raison sociale de la compagnie à North West Compagnie d'Assurance-Vie et, en anglais, North West Life Insurance Company.

Vancouver, le 2 septembre 1998

Le secrétaire

DOUGLAS CARROTHERS

[36-4-o]

NORTHWOOD INC.

DÉPÔT DE PLANS

La société Northwood Inc. (région du Fraser) donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Northwood Inc. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, à Vancouver (Colombie-Britannique), et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Prince George, à Prince George (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt PM 37235, une description de l'emplacement et les plans d'un pont mixte en acier, d'une longueur de 18,7 m, de calibre L-100 au-dessus du ruisseau February, près de CP 802, bloc 3.

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

Prince George, le 27 août 1998

D.R. ESTEY ENGINEERING LTD.

L'ingénieur

DON WILLIAMS, E.I.T.

[36-1]

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ONTARIO ET QUÉBEC

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

Avis est par les présentes donné que l'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec se tiendra à la gare Windsor, Montréal (Québec), dans la salle 215, le mardi 8 septembre 1998, à 14 h, heure de Montréal, pour présenter les états financiers, élire les administrateurs, nommer le vérificateur de la Compagnie et examiner toutes les questions dont elle pourra être saisie.

Les registres de transfert des actions ordinaires qui sont conservés dans la ville de Montréal (Québec) seront clos le mardi 1^{er} septembre 1998 à la fermeture des bureaux, et seuls les actionnaires inscrits au moment de la clôture auront le droit de voter à l'assemblée ou à toute assemblée subséquente en cas d'ajournement. Les registres seront rouverts le mercredi 9 septembre 1998.

Calgary, le 10 août 1998

Par ordre du conseil

Le secrétaire

R. V. HORTE

[33-4-o]

RATTLING BEACH FARM LTD.**PLANS DEPOSITED**

Rattling Beach Farm Ltd. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Rattling Beach Farm Ltd. has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Digby County, at Weymouth, Nova Scotia, under deposit number 2467, document number 1328, a description of the site and plans of an existing aquaculture site — lease number 1038, located in the Annapolis Basin, at or near latitude 44°39'12.6" N, longitude 65°45'24.7" W, approximately half of a mile south of the Digby ferry wharf.

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

Digby, September 5, 1998

LAURENCE OUTHOUSE

President

[36-1-o]

RATTLING BEACH FARM LTD.**DÉPÔT DE PLANS**

La société Rattling Beach Farm Ltd. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Rattling Beach Farm Ltd. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de Digby, à Weymouth (Nouvelle-Écosse), sous le numéro de dépôt 2467, document n° 1328, une description de l'emplacement et les plans d'un site d'aquaculture existant (n° 1038) dans le bassin d'Annapolis, aux coordonnées 44°39'12,6" de latitude nord et 65°45'24,7" de longitude ouest, ou près de ce point, à environ un demi-mille au sud du quai du traversier de Digby.

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

Digby, le 5 septembre 1998

Le président

LAURENCE OUTHOUSE

[36-1-o]

STELCO INC.**JUDICIAL REVIEW**

Notice is hereby given, in accordance with subrule 33(1) of the *Rules of Procedure for Article 1904 Binational Panel Reviews*, that Stelco Inc. intends to commence judicial review of the Canadian International Trade Tribunal's Order made on July 28, 1996, rescinding its findings made on July 29, 1993, in Inquiry No. NQ-92-009, with respect to certain cold-reduced flat-rolled sheet products of carbon steel (including high-strength low-alloy steel) originating in or exported from the Federal Republic of Germany, France, Italy, the United Kingdom and the United States of America.

August 27, 1998

DONALD K. BELCH

Director

Government Relations

[36-1-o]

STELCO INC.**RÉVISION JUDICIAIRE**

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 33(1) des *Règles de procédure des groupes spéciaux binationaux formés en vertu de l'article 1904*, que la société Stelco Inc. a l'intention de commencer la révision judiciaire de l'ordonnance du Tribunal canadien du commerce extérieur rendue le 28 juillet 1996, annulant ses conclusions rendues le 29 juillet 1993 (enquête n° NQ-92-009), concernant certains produits plats de tôle d'acier au carbone laminés à froid (incluant en acier allié résistant à faible teneur) originaires ou exportés de la République fédérale d'Allemagne, de la France, de l'Italie, du Royaume-Uni et des États-Unis d'Amérique.

Le 27 août 1998

Le directeur

Relations gouvernementales

DONALD K. BELCH

[36-1]

SWISS UNION GENERAL INSURANCE COMPANY LIMITED**RELEASE OF ASSETS**

Notice of application for the release of assets is hereby given, in accordance with sections 651 and 652 of the *Insurance Companies Act*, Swiss Union General Insurance Company Limited, having ceased to transact business in Canada, intends to apply on or after September 30, 1998, to the Office of the Superintendent of Financial Institutions for release of its assets in Canada. Swiss Union General Insurance Company Limited has discharged or is providing for the discharge of all its obligations and liabilities under policies of reinsurance and/or reinsurance agreements in Canada.

UNION SUISSE COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ASSURANCES LIMITÉE**LIBÉRATION D'ACTIFS**

Avis de demande de libération d'actifs est par les présentes donné, en vertu des articles 651 et 652 de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, que l'Union Suisse Compagnie Générale d'Assurances Limitée, ayant cessé ses activités au Canada et fait une demande le 30 septembre 1998 ou après cette date auprès du surintendant des institutions financières, afin de libérer ses actifs au Canada, l'Union Suisse Compagnie Générale d'Assurances Limitée s'est libérée ou est à se libérer de toutes ses obligations et responsabilités, polices de réassurance et/ou ententes de réassurance au Canada.

Any policyholder who opposes this release of assets must file notice of such opposition, with the Office of the Superintendent of Financial Institutions, Property and Casualty Division, 255 Albert Street, 14th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before September 30, 1998.

Montréal, July 20, 1998

W. J. GREEN
Chief Agent

[33-4-o]

UNION TANK CAR COMPANY

DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on August 5, 1998, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Lease Supplement No. 4 (UTC Trust No. 1996-A) [L-14F] dated as of July 2, 1998, between Union Tank Car Company and State Street Bank and Trust Company, as Owner Trustee, relating to the substitution of one railcar; and
2. Trust Indenture Supplement No. 4 (UTC Trust No. 1996-A) [L-14F] dated as of July 2, 1998, of State Street Bank and Trust Company, as Owner Trustee, and The First National Bank of Chicago, as Indenture Trustee, under Agreement (UTC Trust No. 1996-A) [L-14F] dated as of May 29, 1996, between Owner Trustee, BNY Capital Funding Corp., as Owner Participant, and Indenture Trustee, relating to the substitution of one railcar.

August 5, 1998

OSLER, HOSKIN & HARCOURT
Barristers and Solicitors

[36-1-o]

Toute opposition à cette libération devra être déposée au Bureau du surintendant des institutions financières, Assurances de dommages, 255, rue Albert, 14^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 30 septembre 1998.

Montréal, le 20 juillet 1998

Le délégué principal
W. J. GREEN

[33-4-o]

UNION TANK CAR COMPANY

DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 5 août 1998 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Quatrième supplément au contrat de location (UTC Trust No. 1996-A) [L-14F] en date du 2 juillet 1998 entre la Union Tank Car Company et la State Street Bank and Trust Company, en qualité de propriétaire fiduciaire, concernant la substitution de un wagon;
2. Quatrième supplément à l'acte de fiducie (UTC No. 1996-A) [L-14F] en date du 2 juillet 1998 de la State Street Bank and Trust Company, en qualité de propriétaire fiduciaire, et The First National Bank of Chicago, en qualité de fiduciaire de fiducie, aux termes de la convention de fiducie (UTC Trust No. 1996-A) [L-14F] en date du 29 mai 1996 entre le propriétaire fiduciaire, la BNY Capital Funding Corp., en qualité de propriétaire participant, et le fiduciaire de fiducie, concernant la substitution de un wagon.

Le 5 août 1998

Les avocats
OSLER, HOSKIN & HARCOURT

[36-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

CANADA CORPORATIONS ACT

Letters Patent

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of the *Canada Corporations Act*, letters patent have been issued to:

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES

Lettres patentes

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions de la *Loi sur les corporations canadiennes*, des lettres patentes ont été émises en faveur de :

File Number N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Head Office Siège social	Effective Date/ Date d'entrée en vigueur
350243-1	6TH CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL SOCIETY OF TRAVEL MEDECINE INC./6 ^E CONFÉRENCE DE LA SOCIÉTÉ INTERNATIONALE DE MÉDECINE DE VOYAGE INC.	Metropolitan Region of Montréal, Que.	09/06/98
349359-8	10 GATES DANCING INC.	Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ont.	19/05/98
350299-6	A CASE OF FAITH MINISTRIES	Ontario	08/06/98
350438-7	AANISCHAAUKAMIKW - AANISCHAAUKAMIKW CULTURAL INSTITUTE - INSTITUT CULTUREL AANISCHAAUKAMIKW	Oujé-bougoumou, Que.	16/06/98
350798-0	ABORIGINAL LABOUR FORCE DEVELOPMENT CIRCLE INC.	Shannonville, Ont.	29/06/98
350582-1	AISHA FOUNDATION CANADA	Cambridge, Ont.	22/06/98
341944-4	AL-ANSAR ISLAMIC CENTER OF TORONTO	Toronto, Ont.	23/06/98
350058-6	ARK ANGEL FOUNDATION	Greater Vancouver Regional District, B.C.	02/06/98
352136-2	ARTIZO INSTITUTE	Greater Vancouver Regional District, B.C.	12/08/98
350834-0	ASSOCIATION BIOTECANADA ASSOCIATION	Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ont.	30/06/98
350704-1	ASSOCIATION OF CANADIAN POSTAL FRANCHISES INC.	Ottawa, Ont.	22/07/98
348156-5	ASSOCIATION FOR INDIGENOUS RADIO	New Credit, Ont.	31/03/98
349119-6	ASSOCIATION OF PUBLIC SECTOR INFORMATION PROFESSIONALS/ ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE L'INFORMATION DU SECTEUR PUBLIC	Ottawa, Ont.	08/05/98
350116-7	BADAR DA'WA CENTER OF CANADA	Toronto, Ont.	03/07/98
350505-7	BARRIE VICTORY MINISTRIES	Simcoe, Ont.	15/06/98
351848-5	BOAT BASIN FOUNDATION	Greater Vancouver Regional District, B.C.	30/07/98
350445-0	Brian Mahood Ministries	Lakefield, Ont.	12/06/98
350800-5	BULGARIAN VOICE	Toronto, Ont.	30/06/98
350601-1	CAMP MUSICAL INTERNATIONAL DE MONTRÉAL MONTREAL INTERNATIONAL MUSIC CAMP	Territory of Greater Montréal, Que.	23/06/98
350271-6	CANADA EUROPE TRANSATLANTIC FOUNDATION/ FONDATION TRANSATLANTIQUE CANADA EUROPE	Toronto, Ont.	20/07/98
350118-3	CANADA-ISRAEL INSTITUTE FOR SPORTS AND HEALTH EDUCATION	Toronto, Ont.	04/06/98
350591-0	CANADIAN COALITION FOR THE RIGHTS OF CHILDREN/COALITION CANADIENNE DES DROITS DES ENFANTS	Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ont.	22/06/98
345625-1	CANADIAN DANCE & DANCE SPORT COUNCIL (CDDSC) CONSEIL CANADIEN en DANSE & DANSE SPORTIVE (CCDDS)	Dollard-des-Ormeaux, Que.	21/01/98
350446-8	CANADIAN DISASTER RELIEF SOCIETY	Surrey, B.C.	11/06/98
350231-7	CANADIAN FOUNDATION FOR COMPLEMENTARY AND ALTERNATIVE MEDICINE	Greater Vancouver and Regional District, B.C.	04/06/98
349724-1	CANADIAN FORUM ON CIVIL JUSTICE	Edmonton, Alta.	25/05/98
349123-4	Canadian International Drug Awareness Centre	Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ont.	07/05/98
351116-2	CANADIAN NEUROLOGICAL SOCIETY FOUNDATION	Greater Vancouver Regional District, B.C.	08/07/98
349204-4	CANADIAN NUCLEAR SOCIETY/ SOCIÉTÉ NUCLÉAIRE CANADIENNE	Toronto, Ont.	09/06/98
349740-2	Canadian Precision Flying Association	Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ont.	26/05/98
349245-1	CANADIAN SOCIETY OF OCULARISTS/ SOCIÉTÉ CANADIENNE DES OCULARISTES	Dartmouth, N.S.	13/05/98
347550-6	CASARA FOUNDATION	Winnipeg, Man.	23/03/98
350017-9	CATHOLIC NEAR EAST WELFARE ASSOCIATION OF CANADA	Municipality of Metropolitan Toronto, Ont.	02/06/98
352108-7	CENTRE FOR HUMANITY MINISTRY, INC.	Toronto, Ont.	12/08/98

File Number N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Head Office Siège social	Effective Date/ Date d'entrée en vigueur
350428-0	CHAMBRE DE COMMERCE CULTURELLE ET DE L'INDUSTRIE DU CANADA C.C.C.I./ CHAMBER OF COMMERCE CULTURAL AND INDUSTRY OF CANADA C.C.C.I.	Chomedey (Qué.)	15/06/98
351362-9	CHAR DAVIES FOUNDATION/FONDATION CHAR DAVIES	Metropolitan Region of Montréal, Que.	20/07/98
350273-2	CHIDEAN MULTI-USE RESOURCE CENTRE	Toronto, Ont.	08/06/98
350133-7	COALITION DES ARTISTES REGROUPÉS DU QUÉBEC	Saint-Jean-Orléans (Qué.)	05/06/98
351150-2	COALITION FOR CHILDREN, FAMILIES & COMMUNITIES IN CANADA	Toronto, Ont.	10/07/98
351373-4	COALITION FOR EDUCATION AND RESEARCH ON GAMBLING EXPANSION	Greater Vancouver Regional District, B.C.	20/08/98
351149-9	COMMISSIONAIRES GREAT LAKES FINANCIAL	Toronto, Ont.	10/07/98
350290-2	Communication of North America & ARAB Society	Dollard-des-Ormeaux, Que.	09/06/98
350263-5	COVENANT MINISTRIES INTERNATIONAL IN CANADA	Peterborough, Ont.	04/06/98
351170-7	DAO EN TEMPLE	Dollard-des-Ormeaux (Qué.)	14/07/98
350339-9	DEER LAKE VILLAGE CHRISTIAN COMMUNITY	Toronto, Ont.	11/06/98
350227-9	DESTINÉE INTERNATIONALE DU QUÉBEC	Montréal (Qué.)	08/06/98
351958-9	DIRECTORS RIGHTS COLLECTIVE OF CANADA/ LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DE GESTION DES DROITS DES RÉALISATEURS	Toronto, Ont.	10/08/98
350626-6	EASTWOOD CHRISTIAN FELLOWSHIP, INC.	Regional Municipality of Waterloo, Ont.	22/06/98
348320-7	ÉGLISE PENTECOTISTE EL SHADDAI/ EL SHADDAI PENTECOSTAL CHURCH	Ottawa, Ont.	08/04/98
350101-9	FEDERATION OF CANADIAN SOFTWARE DEVELOPERS	Vancouver, B.C.	02/06/98
351096-4	FIRST CHRISTIAN REFORMED CHURCH OF LONDON FOUNDATION	London, Ont.	07/07/98
350432-8	FOI GOSPEL MINISTRY INC.	Calgary, Alta.	15/06/98
349683-0	FONDATION CAMMAC CAMMAC FOUNDATION	Montréal Urban Community, Que.	21/05/98
349230-3	FONDATION des Charités Élan-Roy	St. Paul (Alb.)	11/05/98
350393-3	FONDATION DES FRANCOPHONES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE	Greater Vancouver Regional District, B.C.	10/06/98
351476-5	FONDATION MEXIQUE-CANADA	Montréal (Qué.)	23/07/98
350634-7	FONDATION des œuvres de Charité RAYMOND-DAVID	St. Paul (Alb.)	22/06/98
350627-4	FONDATION DES ŒUVRES INTERNATIONALES (F.O.I.)	Mascouche (Qué.)	22/06/98
351936-8	FONDATION RÉSIDENCE PRESCOTT-RUSSELL RESIDENCE FOUNDATION	Hawkesbury (Ont.)	04/08/98
351679-2	FORD COVE HARBOUR AUTHORITY	Hornby Island, B.C.	30/07/98
350597-9	Friends Reaching Individuals in Every Nation Doing Service, Incorporated	Lakefield, Ont.	19/06/98
352102-8	HAPPENDANCE CORPORATION	Mississauga, Ont.	13/08/98
350059-4	HARBOUR AUTHORITY OF ADVOCATE	Advocate, N.S.	02/06/98
350528-6	HARBOUR AUTHORITY OF BEAR POINT	Bear Point, N.S.	16/06/98
351156-1	HARBOUR AUTHORITY OF MURRAY RIVER	Murray River, P.E.I.	10/07/98
349649-0	HARBOUR AUTHORITY OF PINETTE	Belle River P.O., P.E.I.	21/05/98
351891-4	HARBOUR AUTHORITY OF YARMOUTH BAR	Yarmouth, N.S.	05/08/98
350581-2	HEART SUPPORT OF CANADA	Toronto, Ont.	22/06/98
351117-1	HELP HEAL A CHILD	Kelowna, B.C.	08/07/98
349405-5	I.S.N.I. CANADA INC.	Metropolitan Region of Montréal, Que.	20/05/98
351065-4	INSTITUT DE MASSOTHÉRAPIE LAJEUNESSE	Montréal (Qué.)	08/07/98
351652-1	INSTITUTE FOR RELIGION, TECHNOLOGY AND CULTURE (IRTC)	Greater Vancouver Regional District, B.C.	27/07/98
348664-8	INSTITUTE FOR UNDERSTANDING SIKHISM INSTITUT D'APPROFONDISSEMENT DU SIKHISME	Laval, Que.	21/04/98
350894-3	INTERNATIONAL SOCIETY FOR SOUTH ASIAN DEVELOPMENT SOCIÉTÉ INTERNATIONALE POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'ASIE DU SUD	Ottawa, Ont.	02/07/98
348463-7	JEFFREY BARTON MEMORIAL FOUNDATION	Aurora, Ont.	09/04/98
349363-6	JUDAIC-PROSELYTE CHURCH OF CHRIST	Toronto, Ont.	14/05/98
350431-0	KANATA CADET CENTRE	Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ont.	15/06/98
350937-1	KANATA INSTITUTE FOR EXPERIENTIAL LEARNING AND COLLABORATIVE RESEARCH	Winnipeg, Man.	03/07/98

File Number N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Head Office Siège social	Effective Date/ Date d'entrée en vigueur
343204-1	KIDS ALIVE INTERNATIONAL - CANADA	Cambridge, Ont.	04/11/97
351427-7	KILIMANJARO EDUCATIONAL FUND	Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ont.	22/07/98
349800-0	KNIGHT, BAIN, SEATH & HOLBROOK SPIRIT FOUNDATION	Toronto, Ont.	27/05/98
350535-9	KO LUI BENEVOLENT ASSOCIATION OF CANADA	Vancouver, B.C.	17/06/98
351092-1	KYOQUOT FIRST NATION CORPORATION	Kyoquot, B.C.	08/07/98
349202-8	L'ASSEMBLÉE MAISON DE DAVID CHURCH HOUSE OF DAVID	Montréal (Qué.)	14/07/98
350487-5	LA FONDATION D'ÉDUCATION DE L'ÉCOLE ST-JEAN- BAPTISTE DE L'ORIGINAL	L'Original (Ont.)	17/06/98
350998-2	LA SOCIÉTÉ ANABIO DU CANADA - ANABIO CORPORATION OF CANADA	Communauté urbaine de Québec (Qué.)	07/07/98
349797-6	LA SOCIÉTÉ IMAGIKA	Sainte-Foy (Qué.)	25/05/98
350244-9	LE CENTRE DE TECHNOLOGIES DES SYSTEMES ORDINÉS (CETSO)	Sainte-Thérèse (Qué.)	29/06/98
351192-8	LAKELAND LONG TERM CARE SERVICES CORPORATION	Parry Sound, Ont.	13/07/98
350134-5	LEARNING INSTITUTE FOR SMALL AND MEDIUM SIZED ENTERPRISES INSTITUT D'APPRENTISSAGE POUR LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES	Toronto, Ont.	05/06/98
349650-3	LIGHTHOUSE MINISTRIES OF PORT DOVER, INC.	Port Dover, Ont.	19/05/98
352142-7	LINK CHARITY CANADA INC.	Toronto, Ont.	14/08/98
349369-5	MALTING INDUSTRY ASSOCIATION OF CANADA	Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ont.	19/05/98
340720-9	McBETH POINT HARBOUR AUTHORITY CORPORATION	Koostatak, Man.	02/09/97
350254-6	MOCASSIN WALK FOUNDATION	Nepean, Ont.	09/06/98
349986-3	Monte Jade Science & Technology Association (Western Canada)	Vancouver, B.C.	29/05/98
350554-5	MUTUAL FUND DEALERS ASSOCIATION OF CANADA/ ASSOCIATION CANADIENNE DES COURTIER DE FONDS MUTUELS	Toronto, Ont.	19/06/98
350300-3	NATIONAL MENSAN FOUNDATION	Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ont.	09/06/98
351791-8	National Wild Turkey Federation - Canada	Huron, Ont.	31/07/98
349950-2	New Covenant Apostolic Church Inc.	Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ont.	29/05/98
350410-7	NEW-HAB ASSOCIATION	Montréal, Que.	15/06/98
349704-6	NEW MEDICA B.C. ASSOCIATION	Greater Vancouver Regional District, B.C.	06/07/98
350561-8	NORTH AMERICAN NATIVE EDUCATION AND WELLNESS FUND	Muncey, Ont.	19/06/98
349169-2	Occam Entrepreneurial Training Association	Ottawa, Ont.	11/05/98
349432-2	ONTARIO 4-H FOUNDATION	Temiscaming, Ont.	21/05/98
350385-2	ORTHOPAEDIC AND ARTHRITIC (OAC) CORPORATION	Toronto, Ont.	12/06/98
350593-6	PAN-AFRIKA CENTER CENTRE PAN-AFRIKA	Montréal, Que.	22/06/98
350628-2	PETER B. MORGAN MINISTRIES, INC.	Bramalea, Ont.	22/06/98
351313-1	PINK MEDIA NETWORK INC.	Toronto, Ont.	15/07/98
351060-3	Pink Ribbon Voices - Women Living with Cancer/ Les voix du ruban rose - les femmes et le cancer	Ottawa, Ont.	07/07/98
349914-6	PRETTY'S ISLAND PROPERTY OWNERS ASSOCIATION	Lanark, Ont.	28/05/98
338948-1	REACH OUT MINISTRIES INTERNATIONAL, INC.	Cambridge, Ont.	30/06/97
350504-9	REAL PROPERTY INSTITUTE OF CANADA INC./ INSTITUT DES BIENS IMMOBILIERS CANADA INC.	Ottawa, Ont.	15/06/98
350594-4	REDEEMER CHRISTIAN FELLOWSHIP OF SUDBURY	Chelmsford, Ont.	22/06/98
349226-5	Sailing for Gold Association	Swalwell, Alta.	11/05/98
350272-4	SHEKINAH FOUNDATION FOR HEALING AND WHOLENESS INCORPORATED	Regina, Sask.	08/06/98
350135-3	Sikh Foundation of Canada Inc.	Mississauga, Ont.	05/06/98
350411-5	SINO-CANADIAN ASSOCIATION OF CULTURE, TECHNOLOGY AND COMMERCE L'ASSOCIATION SINO-CANADIENNE DE LA CULTURE, LA TECHNOLOGIE ET DU COMMERCE	Greater Metropolitan Area of Montréal, Que.	15/06/98
335075-4	SKI CLUB INTERNATIONAL DES JOURNALISTES (CANADA) (S.C.I.J.-CANADA)	Toronto (Ont.)	20/07/98
350485-9	SONFIRE Canada	Newmarket, Ont.	17/06/98

File Number N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Head Office Siège social	Effective Date/ Date d'entrée en vigueur
350685-1	STUDENT FEDERATION OF THE UNIVERSITY OF OTTAWA EDUCATIONAL FOUNDATION/ FONDATION ÉDUCATIVE DE LA FÉDÉRATION DES ÉTUDIANTES DE L'UNIVERSITÉ D'OTTAWA	Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ont.	23/06/98
351984-8	SUN LIGHT FOUNDATION	London, Ont.	10/08/98
349823-9	SUNNYBROOK SHSC CORPORATION	Toronto, Ont.	27/05/98
351782-9	THE BRADSTREET FAMILY FOUNDATION	Toronto, Ont.	31/07/98
348502-1	THE CQI NETWORK	Toronto, Ont.	17/04/98
349799-2	The Chinese History & Culture Educational Foundation for Youth (North America)	Vancouver, B.C.	27/05/98
349019-0	THE FEDERATION OF MUSLIM WOMEN/ LA FEDERATION DES FEMMES MUSULMANES (FMW)	Municipality of Metropolitan Toronto, Ont.	01/05/98
348361-4	THE FRIENDS OF THE PENITENTIARY MUSEUM AT KINGSTON Inc. LES AMIS DU MUSÉE PÉNITENTIAIRE À KINGSTON Inc.	Kingston, Ont.	08/04/98
350755-6	THE HARVEST CHURCH OF CHRIST/ EGLISE DE LA MOISSON DU CHRIST	Ottawa, Ont.	26/06/98
350559-6	THE LILLIAN AND DON WRIGHT FOUNDATION	Toronto, Ont.	08/06/98
350617-7	THE PROTOCOL FOUNDATION	Vancouver, B.C.	19/06/98
351103-1	THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION/ CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU ST-LAURENT	Cornwall, Ont.	09/07/98
350604-5	THÉÂTRE AAHPOOTEE ETCETERA	Westmount (Qué.)	23/06/98
351988-1	TRADITION AND ACTION SOCIETY	Montréal, Qué.	05/08/98
348947-7	Waterfront Regeneration Trust Corporation	Toronto, Ont.	15/06/98
351146-4	WESTERN INDIAN TREATY ALLIANCE	Edmonton, Alta.	29/07/98
344709-0	WILMOT CENTRE MISSIONARY CHURCH	Wilmot, Ont.	18/12/97
350615-1	World Association of Chinese Mass Communication Media	Toronto, Ont.	04/08/98
348580-3	WORLD ASSOCIATION OF INTERNATIONAL FINANCIAL CENTRES	Vancouver, B.C.	20/04/98
350702-5	WORLD INDIGENOUS NATIONS (W.I.N.) SPORTS, INC.	Hobbema, Alta.	25/06/98
350391-7	WOMEN'S AUTOMOTIVE ASSOCIATION INTERNATIONAL	Toronto, Ont.	12/06/98
350392-5	WOMEN'S AUTOMOTIVE ASSOCIATION INTERNATIONAL FOUNDATION	Toronto, Ont.	12/06/98

August 24, 1998

Le 24 août 1998

ELAINE COLLINS
Director
Incorporation and Disclosure
Services Branch
 For the Minister of Industry

Le directeur
Direction des services de constitution
et de diffusion d'information
 ELAINE COLLINS
 Pour le ministre de l'Industrie

DEPARTMENT OF INDUSTRY**CANADA CORPORATIONS ACT***Supplementary Letters Patent*

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of the *Canada Corporations Act*, supplementary letters patent have been issued to:

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES***Lettres patentes supplémentaires*

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions de la *Loi sur les corporations canadiennes*, des lettres patentes supplémentaires ont été émises en faveur de :

File No. N° de dossier	Company Name Nom de la compagnie	Date of S.L.P. Date de la L.P.S.
338476-6	BLUE METROPOLIS FOUNDATION	02/07/98
320826-5	BLUE MOUNTAIN WATERSHED TRUST FOUNDATION	14/07/98
286951-9	CANADIAN DEER & ELK FARMERS ASSOCIATION INC.	01/06/98
263675-1	Canadian Sheep Federation/ La Federation Canadienne du Mouton	09/07/98
329274-6	THE INTERNATIONAL PRISON CHAPLAINS' ASSOCIATION (IPCA) L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DES AUMÔNIERS DE PRISON (AIAP)	09/06/98
331944-0	THE PAUL CORSON FOUNDATION	03/07/98
323628-5	THE ZAMANA FOUNDATION	10/08/98

August 24, 1998

Le 24 août 1998

ELAINE COLLINS

*Director
Incorporation and Disclosure
Services Branch*

On behalf of the Minister of Industry

Le directeur

*Direction des services de constitution
et de diffusion d'information*

ELAINE COLLINS

Pour le ministre de l'Industrie

DEPARTMENT OF INDUSTRY**CANADA CORPORATIONS ACT***Supplementary Letters Patent — Name Change*

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of the *Canada Corporations Act*, supplementary letters patent have been issued to:

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES***Lettres patentes supplémentaires — Changement de nom*

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions de la *Loi sur les corporations canadiennes*, des lettres patentes supplémentaires ont été émises en faveur de :

File No. N° de dossier	Old Company Name Ancien nom de la compagnie	New Company Name Nouveau nom de la compagnie	Date of S.L.P. Date de la L.P.S.
337699-1	CANADIAN CALABRESE CULTURAL ASSOCIATION	Canadian Calabrese Cultural Foundation	29/07/98
034885-6	Canadian Nurses's Foundation - Fondation des Infirmières et Infirmiers du Canada	CANADIAN NURSES FOUNDATION - FONDATION DES INFIRMIERES ET INFIRMIERS DU CANADA	27/07/98
076534-1	CANADIAN SPA & POOL ASSOCIATION - ASSOCIATION CANADIENNE DE BAINS TOURBILLON ET PISCINES	National Spa & Pool Institute of Canada	06/07/98
346191-2	CANADIAN SPECIAL OLYMPIC GAMES FOUNDATION	CANADIAN SPECIAL OLYMPICS FOUNDATION	08/06/98
202926-0	COMITE CANADIEN DES ELECTROTECHNOLOGIES CANADIAN COMMITTEE ON ELECTROTECHNOLOGIES	CONSEIL CANADIEN DES ÉLECTROTECHNOLOGIES/ CANADIAN COUNCIL ON ELECTROTECHNOLOGIES	27/05/98
197015-1	Fondation Canadienne pour la Gestion Internationale Canadian Foundation for International Management	FONDATION CANADIENNE DE L'INSEAD/ CANADIAN INSEAD FOUNDATION	30/06/98
334946-2	GOOD SEED INTERNATIONAL	GOODSEED INTERNATIONAL	22/06/98
046226-8	INSTITUTE OF CERTIFIED MANAGEMENT CONSULTANTS OF CANADA/INSTITUT DES CONSEILLERS EN MANAGEMENT DU CANADA	CANADIAN ASSOCIATION OF MANAGEMENT CONSULTANTS/ASSOCIATION CANADIENNE DES CONSEILLERS EN MANAGEMENT	
335214-5	INSTITUT NATIONAL TOURISTIQUE DE SHAWINIGAN	INSTITUT CANADIEN DU TOURISME ET DU COMMERCE ÉLECTRONIQUE (ICTCE)/ CANADIAN INSTITUTE OF TOURISM AND ELECTRONIC COMMERCE (CITEC)	06/07/98
329904-0	MARANATHA CHURCH OF SUDBURY	MARANATHA APOSTOLIC MINISTRIES	22/06/98
346094-1	Masterclass Theatre Inc.	Soulpaper Theatre Company	25/06/98
053274-6	NEWORLD EDUCATIONAL CRUISES INC.- CROISIERES EDUCATIVES NEWORLD INC.	Newworld Educational Adventures Inc.- Aventures Educatives Newworld Inc.	24/04/98
034725-6	THE CANADIAN HOME AND SCHOOL AND PARENT - TEACHER FEDERATION LA FEDERATION CANADIENNE DES ASSOCIATIONS FOYER-ECOLE ET PARENTS-MAITRES	Canadian Home and School Federation/ La fédération canadienne foyer-école	06/08/98
246376-8	THE COMMUNITY HOSPICE ASSOCIATION OF ONTARIO L'ASSOCIATION COMMUNAUTAIRE DES CENTRES DE SOINS PALLIATIFS DE L'ONTARIO	Hospice Association of Ontario/ L'Association des centres de soins Palliatifs de l'Ontario	19/05/98
311452-0	THE LEVER 2000 FOUNDATION FOR FAMILIES/ FONDATION LEVER 2000 POUR LES FAMILLES	LEVER POND'S FOUNDATION FONDATION LEVER POND'S	15/07/98
351103-1	THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION/CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU ST. LAURENT	The Seaway Management Corporation/ Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent	12/08/98

August 24, 1998

Le 24 août 1998

ELAINE COLLINS
Director
Incorporation and Disclosure
Services Branch
On behalf of the Minister of Industry

Le directeur
Direction des services de constitution
et de diffusion d'information
ELAINE COLLINS
Pour le ministre de l'Industrie

DEPARTMENT OF INDUSTRY**CANADA CORPORATIONS ACT***Application for Surrender of Charter*

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of the *Canada Corporations Act*, an application for Surrender of Charter was received from:

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES***Demande d'abandon de charte*

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions de la *Loi sur les corporations canadiennes*, une demande d'abandon de charte a été reçue de :

File Number N° de dossier	Name of Company Nom de la société	Received Reçu
074792-1	AMICALE DES ANCIENS DE L'UNIVERSITE ST-JOSEPH DE BEYROUTH THE ALUMNI SOCIETY OF THE ST-JOSEPH UNIVERSITY OF BEIRUT	16/02/98
326041-1	ANSWERS IN GENESIS (CANADA), INC.	29/07/98
151241-2	CAMP D'ETE S.Y.O. INC. - S.Y.O. SUMMER CAMP INC.	10/06/98
219500-3	CANADIAN GUILD OF AUTHORS	26/06/98
112386-6	FONDATION DE RECHERCHE EN ALCOOLISME, PHARMACODEPENDANCE ET PSYCHOPHARMACOLOGIE (FRAPP)	20/07/98
342972-5	G.G. BOXING ACADEMY ACADÉMIE DE BOXE G.G.	25/02/98
299553-1	INSTITUT MÉKONG	05/03/98
304265-1	La Fondation pour l' Art Divin de la Guérison Holistique Naturelle Inc. The Foundation for the Natural Divine Art of Holistic Healing Inc.	19/05/98
244557-3	SANCTUAIRE SPIRITUEL MANON ST-GEORGES INC.	22/04/98
235914-6	THE CANADIAN MENOPAUSE FOUNDATION LA FONDATION CANADIENNE DE LA MENOPAUSE	16/03/98
028313-4	THE CANADIAN SOCIETY FOR TERRAIN-VEHICLE SYSTEMS	04/08/98
335353-2	THE GERRY HECKMAN SCHOLARSHIP FUND	06/05/98
345409-6	The Wasser-Chaplick Foundation	18/06/98

August 24, 1998

Le 24 août 1998

ELAINE COLLINS

*Director**Incorporation and Disclosure
Services Branch*

On behalf of the Minister of Industry

*Le directeur**Direction des services de constitution
et de diffusion d'information*

ELAINE COLLINS

Pour le ministre de l'Industrie

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

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Canadian Food Inspection Agency		Agence canadienne d'inspection des aliments	
Regulations Amending the Dairy Products Regulations	2302	Règlement modifiant le Règlement sur les produits laitiers	2302
Regulations Amending the Livestock and Poultry Carcass Grading Regulations	2305	Règlement modifiant le Règlement sur la classification des carcasses de bétail et de volaille	2305
Citizenship and Immigration, Dept. of		Citoyenneté et de l'Immigration, min. de la	
Regulations Amending the Immigration Regulations, 1978	2310	Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration de 1978	2310
Environment, Dept. of the		Environnement, min. de l'	
Ocean Dumping Permit Fee Regulations (Site Monitoring)	2315	Règlement sur les prix à payer pour les permis d'immersion en mer (surveillance des sites)	2315
Human Resources Development, Dept. of		Développement des ressources humaines, min. du	
Regulations Amending the Employment Insurance Regulations	2332	Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi	2332
Status of the Artist Act Professional Category Regulations	2335	Règlement sur les catégories professionnelles (Loi sur le statut de l'artiste)	2335
Indian Affairs and Northern Development, Dept. of		Affaires indiennes et du Nord canadien, min. des	
Regulations Amending the Canada Mining Regulations	2339	Règlement modifiant le Règlement sur l'exploitation minière au Canada	2339
National Revenue, Dept. of		Revenu national, min. du	
Regulations Amending the Reporting of Exported Goods Regulations	2345	Règlement modifiant le Règlement sur la déclaration des marchandises exportées	2345
Regulations Amending the Ships' Stores Regulations	2347	Règlement modifiant le Règlement sur les provisions de bord	2347

Superintendent of Financial Institutions, Office of the
Foreign Companies Prescribed Transactions
Regulations 2349

Transport, Dept. of
Regulations Amending the Canadian Aviation
Regulations (Part VII) 2351
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety
Regulations (Trailer Cargo Anchoring Devices)..... 2364

Surintendant des institutions financières, bureau du
Règlement sur certaines opérations des sociétés
étrangères 2349

Transports, min. des
Règlement modifiant le Règlement de l'aviation
canadien (Partie VII) 2351
Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des
véhicules automobiles (dispositifs d'ancrage des
chargements de remorque) 2364

Regulations Amending the Dairy Products Regulations

Statutory Authority

Canada Agricultural Products Act

Sponsoring Agency

Canadian Food Inspection Agency

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The *Dairy Products Regulations* under the *Canada Agricultural Products Act* prescribe standard container sizes for dairy products including container sizes for various forms of cheese. The wording of the provision that lists the cheese products that must be packaged in prescribed container sizes includes the words "grated cheese and related types". The reference to "related types" is ambiguous. It is not clear whether "related types" refers to grated cheese or to other types of cheese also listed in the provision. Discussions between the Canadian Food Inspection Agency (CFIA) and industry representatives failed to clarify the intent of this wording and it is recommended that these words be removed.

In conjunction with the ambiguous wording of this provision of the Regulations, the need for and fairness of having federally regulated container sizes for grated cheese has been questioned. The standardization of container sizes for prepackaged food products may benefit consumers in certain cases, making it easier to compare products. These federal regulations apply where products are marketed in import, export and interprovincial trade but not if the products are packaged at the retail level for direct sale to consumers. A wide range of food products are being offered to consumers in random sizes or are packaged by consumers themselves in the retail store and are priced by weight. Consumers are accustomed to seeing food products sold on a catch-weight basis which is often the case with grated cheese. The benefits afforded consumers by the standard containers are questionable since the sizes that can be packed from bulk and sold at retail are unregulated. This is also an unfair situation for registered dairy processors who must operate under federal regulations and have to supply their product in a limited number of container sizes which are different from those available to retailers.

In addition, retailers are asking registered establishments to supply prepackaged products in random sizes to give consumers the same choice of quantity and price that is available with in-store packaging but with the cost savings of central packaging. This amendment will allow registered establishments to provide their product in the same container sizes as retailers or in random

Règlement modifiant le Règlement sur les produits laitiers

Fondement législatif

Loi sur les produits agricoles au Canada

Organisme responsable

Agence canadienne d'inspection des aliments

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Le *Règlement sur les produits laitiers*, pris en vertu de la *Loi sur les produits agricoles au Canada*, prescrit des tailles standard pour les contenants de produits laitiers, y compris les contenants des diverses formes de fromage. La disposition qui répertorie les types de produits du fromage qui doivent être emballés dans des contenants de tailles prescrites contient l'expression « fromage râpé et types analogues ». La mention de « types analogues » est ambiguë. En effet, il est difficile de savoir si « types analogues » qualifie le fromage râpé ou d'autres types de fromage également mentionnés dans cette disposition. Malgré des discussions entre des représentants de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) et de l'industrie, on n'a pu éclaircir l'intention du libellé et on recommande donc de retrancher l'expression susmentionnée.

L'équité de la réglementation de la taille des contenants de fromage râpé et le besoin d'une telle réglementation fédérale ont été mis en doute dans le contexte de l'évaluation de l'ambiguïté du libellé des dispositions réglementaires. La normalisation de la taille des contenants de produits alimentaires préemballés peut être à l'avantage des consommateurs dans certains cas, car elle facilite la comparaison des produits. La réglementation fédérale s'applique aux produits qui sont mis en marché en vue de l'importation, de l'exportation et du commerce interprovincial, mais non à ceux qui sont emballés au détail pour la vente directe aux consommateurs. Un vaste éventail de produits alimentaires sont offerts aux consommateurs en tailles aléatoires ou sont emballés par les consommateurs eux-mêmes en magasin, et leur prix est fonction du poids. Les consommateurs ont l'habitude des produits alimentaires qui sont vendus par poids variable, ce qui est souvent le cas pour le fromage râpé. Par conséquent, il n'est pas certain que les contenants de taille standard soient à l'avantage des consommateurs, puisque la taille des contenants des produits en vrac qui sont emballés et vendus au détail n'est pas réglementée. Cette situation est également inéquitable pour les transformateurs de produits laitiers agréés qui doivent respecter la réglementation fédérale et fournir leur produit dans des contenants d'un nombre limité de tailles qui diffèrent de celles que les détaillants peuvent offrir.

De surcroît, les détaillants demandent aux établissements agréés de fournir des produits préemballés en tailles aléatoires afin que les consommateurs jouissent du même choix en ce qui concerne la quantité et le prix que dans le cas de l'emballage en magasin, mais en profitant de l'économie de l'emballage centralisé. La présente modification permettra aux établissements agréés

sizes. To simplify the marketing of grated cheese at all levels of trade, it is recommended that containers for grated cheese be deregulated.

Alternatives

The existing wording of this particular provision of the Regulations is confusing and has created compliance problems for some dairy processors. CFIA discussed the issue with industry representatives, but a meaningful explanation of the current wording was not found. In the absence of a common understanding of the provision as currently written, the only option is to delete the ambiguous words.

The standardization of container sizes for retail packed products to harmonize them with federally regulated container sizes for grated cheese is not within the scope of the federal statute or its regulations. This is not a viable option.

Maintaining the existing standard container provision does not appear to benefit consumers who purchase a significant quantity of grated cheese on a catch-weight basis.

Including the retail packed sizes as standard sizes for grated cheese in the *Dairy Products Regulations* is possible but would be of little benefit, given consumers' willingness to purchase non-standard sizes already available at supermarket deli counters. The CFIA sees no need to continue federal regulation of container sizes for grated cheese.

Benefits and Costs

Benefits

Ambiguous wording will be removed from the Regulations, which will facilitate compliance.

Consumers will be able to purchase brand name grated cheese products in the same sizes of containers as are available as unlabelled store-packed products.

Registered dairy processors will be able to compete for sales of grated cheese on the same basis as retail packers.

Deregulation of container sizes for grated cheese will allow market forces to determine package sizing, which will allow federally registered establishments to respond to changing consumer demands.

Costs

The only direct costs are those of the regulatory process to amend the Regulations.

Some retailers offering store-packed grated cheese may encounter greater price competition from name brand products packed in registered establishments. Such competition could be reflected in lower retail prices for consumers or decreased sales of store-packed grated cheese. In any case, market demand will be allowed to determine the balance of sales.

This amendment has no impact on the year 2000 computer issue.

d'offrir leurs produits dans des contenants de même taille que les détaillants ou dans des contenants de taille aléatoire. On recommande donc que les contenants de fromage râpé soient dérégulés, afin de simplifier la mise en marché du fromage râpé à tous les niveaux de la filière commerciale.

Solutions envisagées

Le libellé actuel de la disposition ciblée du Règlement porte à confusion et a créé des problèmes de respect de la conformité chez certains transformateurs de produits laitiers. L'ACIA a examiné la question en compagnie de représentants de l'industrie, mais n'a pu trouver d'explication utile du libellé actuel. Par conséquent, en l'absence d'une interprétation commune du libellé actuel de la disposition réglementaire, la seule option est de retrancher les mots ambigus.

La normalisation des tailles des contenants des produits emballés au détail afin de les harmoniser avec celles des contenants de fromage râpé réglementés par le gouvernement fédéral dépasse la portée de la loi et du règlement fédéraux. Il ne s'agit pas d'une option viable.

Le maintien de la disposition actuelle portant sur les contenants standard ne semble pas avantager les consommateurs, car ceux-ci achètent déjà une grande quantité de fromage râpé selon un poids variable.

Il serait possible d'ajouter les tailles des emballages au détail comme tailles standard pour le fromage râpé dans le *Règlement sur les produits laitiers*, mais ceci serait peu avantageux, puisque les consommateurs sont prêts à acheter des contenants de tailles non standard actuellement offerts aux comptoirs de charcuterie de leur supermarché. L'ACIA ne voit pas le besoin de maintenir la réglementation fédérale de la taille des contenants de fromage râpé.

Avantages et coûts

Avantages

Des mots ambigus seront retranchés du Règlement, ce qui facilitera le respect de la conformité.

Les consommateurs pourront acheter des produits de fromage de marque de commerce connue dans des contenants de même taille que pour les produits non étiquetés emballés au magasin.

Les transformateurs agréés de produits laitiers jouiront d'avantages concurrentiels égaux à ceux des emballeurs au détail en ce qui concerne les ventes de fromage râpé.

La dérégulation de la taille des contenants de fromage râpé permettra aux forces du marché de déterminer la taille des emballages, et les établissements agréés par le gouvernement fédéral pourront ainsi répondre à l'évolution des attentes des consommateurs.

Coûts

Les seuls coûts directs sont ceux du processus réglementaire pour modifier le Règlement.

Certains détaillants qui offrent du fromage râpé emballé en magasin pourraient faire face à une concurrence accrue des produits de marque de commerce connue emballés à des établissements agréés. Cette concurrence pourrait occasionner une baisse des prix de détail à la consommation ou un fléchissement des ventes de fromage râpé emballé en magasin. Quel que soit le cas, c'est la demande du marché qui déterminera l'équilibre des ventes.

Cette modification n'a pas d'incidence sur la question informatique du passage à l'an 2000.

Consultation

This proposal has been extensively discussed with industry and consumer representatives through the National Dairy Council of Canada and the Consumers' Association of Canada. There were no objections to the amendments.

Compliance and Enforcement

There are no particular compliance or enforcement issues.

Contact

J. Wakelin, Associate Director, Meat and Processed Animal Products Division, Canadian Food Inspection Agency, 59 Camelot Drive, Nepean, Ontario K1A 0Y9, (613) 225-2342, extension 4722 (Telephone), (613) 228-6632 (Facsimile), jwakelin@em.agr.ca (Electronic mail).

Consultations

La proposition a fait l'objet de vastes débats avec des représentants de l'industrie et des consommateurs par le truchement du Conseil national de l'industrie laitière du Canada et de l'Association des consommateurs du Canada. Aucune objection n'a été formulée à l'égard des modifications.

Respect et exécution

Il n'existe aucune question particulière de conformité ou d'application de la réglementation.

Personne-ressource

J. Wakelin, Directeur associé, Division de la viande et des produits animaux transformés, Agence canadienne d'inspection des aliments, 59, promenade Camelot, Nepean (Ontario) K1A 0Y9, (613) 225-2342, poste 4722 (téléphone), (613) 228-6632 (télécopieur), jwakelin@em.agr.ca (courrier électronique).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council proposes, pursuant to section 32 of the *Canada Agricultural Products Act*^a, to make the annexed *Regulations Amending the Dairy Products Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed amendments to Mr. J. Wakelin, Associate Director, Meat and Processed Animal Products Division, Canadian Food Inspection Agency, 59 Camelot Drive, Nepean, Ontario K1A 0Y9, within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice. The representations should stipulate the parts thereof that should not be disclosed pursuant to the *Access to Information Act*, in particular pursuant to sections 19 and 20 of that Act, the reason why those parts should not be disclosed and the period during which they should remain undisclosed. The representations should also stipulate the parts thereof for which there is no objection to disclosure pursuant to the *Access to Information Act*.

August 26, 1998

MICHEL GARNEAU
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE DAIRY PRODUCTS REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The portion of item 6 of Schedule I to the *Dairy Products Regulations*¹ in column II² is replaced by the following:

Column II	
Item	Dairy product contained in container
6.	Cheese including process (naming the variety) cheese, process cheese food, process cheese spread and cream cheese

COMING INTO FORCE

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

[36-1-o]

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que le Gouverneur en conseil, en vertu de l'article 32 de la *Loi sur les produits agricoles au Canada*^a, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les produits laitiers*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement, dans les 30 jours suivant la date de publication du présent avis, à Monsieur J. Wakelin, Directeur associé, Division de la viande et des produits animaux transformés, Agence canadienne d'inspection des aliments, 59, promenade Camelot, Nepean (Ontario) K1A 0Y9. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis. Ils doivent également y indiquer, d'une part, lesquelles des observations peuvent être divulguées en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et, d'autre part, lesquelles sont soustraites à la divulgation en vertu de cette loi, notamment aux termes des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-divulgation.

Le 26 août 1998

Le greffier adjoint du Conseil privé
MICHEL GARNEAU

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES PRODUITS LAITIERS

MODIFICATION

1. La colonne II¹ de l'article 6 de l'annexe I du *Règlement sur les produits laitiers*² est remplacée par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Produit laitier contenu dans un contenant
6.	Fromage, y compris le fromage fondu (indication de la variété), la préparation de fromage fondu, le fromage fondu à tartiner et le fromage à la crème

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[36-1-o]

^a R.S., 1985, c. 20 (4th Supp.)

¹ SOR/79-840

² SOR/93-328

^a L.R. (1985), ch. 20 (4^e suppl.)

¹ DORS/93-328

² DORS/79-840

Regulations Amending the Livestock and Poultry Carcass Grading Regulations

Statutory Authority

Canada Agricultural Products Act

Sponsoring Agency

Canadian Food Inspection Agency

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The *Canada Agricultural Products Act* provides the authority for the Governor in Council to make regulations establishing grades and standards for agricultural products. Pursuant to this Act, the *Livestock and Poultry Carcass Grading Regulations* specify the national grade standards for poultry carcasses graded in Canada. Presently, poultry carcasses eligible for grading includes only chickens, turkeys, geese and ducks. Recently, a request was made to the Canadian Food Inspection Agency (CFIA) that the Regulations be amended by adding guinea fowl to the list of poultry species eligible for the application of Canada grade names. This amendment responds to the request.

The grading program and the Regulations facilitate trade and marketing by establishing a basis for product quality and pricing. The application of Canada grade names to poultry carcasses is a voluntary service performed by industry personnel under the monitoring of CFIA inspectors. Grading is restricted to poultry establishments registered under the federal, or a provincial, meat inspection program. Establishments wishing to grade poultry carcasses are charged an annual fee plus an hourly rate of \$44 for the monitoring service provided by Agency inspectors.

In the United States, guinea fowl may be officially graded. A Canadian company wishing to export to the United States is at a competitive disadvantage if the American buyer insists on purchasing graded product. The establishment of Canadian grade names for guinea fowl by this amendment will eliminate this inequity. Grade standards would be the same as for ducks and geese.

The amendment also clarifies certain labeling requirements and allows kidneys to remain in duck carcasses weighing less than 3 kg provided that the label clearly indicates that the carcasses "may contain kidneys". Presently, kidneys may remain in chicken and Rock Cornish hens if the label indicates the necessary declaration.

Certain processes such as basting and stuffing may be performed by poultry establishments on graded poultry carcasses provided the poultry is graded prior to the process and a declaration is made on the label indicating the process. Preseasoned whole poultry carcasses are being slowly introduced to the market. To facilitate this marketing practice, the amendment

Règlement modifiant le Règlement sur la classification des carcasses de bétail et de volaille

Fondement législatif

Loi sur les produits agricoles au Canada

Organisme responsable

Agence canadienne d'inspection des aliments

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

La *Loi sur les produits agricoles au Canada* habilite le gouverneur en conseil à prendre des règlements établissant des normes et des catégories de produits agricoles. En vertu de cette loi, le *Règlement sur la classification des carcasses de bétail et de volaille* stipule les normes nationales de catégorie applicables aux carcasses de volaille classées au Canada. Actuellement, les carcasses de volaille admissibles au classement ne comprennent que les poulets, les dindons, les oies et les canards. On a récemment fait une demande à l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) pour que le Règlement soit modifié en ajoutant la pintade à la liste des espèces avicoles admissibles à l'application de noms de catégorie Canada. Cette modification répond à la demande.

Le programme de classement et le Règlement facilitent la mise en marché et le commerce en établissant une base de qualité et une relation avec les prix du produit. L'application de noms de catégorie Canada aux carcasses de volaille est un service volontaire offert par des employés du secteur sous la surveillance d'inspecteurs d'ACIA. Le classement est restreint aux établissements avicoles agréés dans le cadre d'un programme fédéral ou provincial d'inspection des viandes. Les établissements qui désirent classer des carcasses de volaille doivent payer un droit annuel, plus un tarif horaire de 44 \$, pour le service de surveillance offert par les inspecteurs de l'Agence.

Aux États-Unis, la pintade peut être officiellement classée. Une société canadienne qui désire exporter aux États-Unis est en situation de désavantage concurrentiel si l'acheteur américain insiste pour acheter un produit classé. Grâce à cette modification, l'établissement de normes de catégorie Canada pour la pintade permettra d'éliminer cette iniquité. Les normes de catégorie seraient similaires à celles qui s'appliquent aux canards et aux oies.

La modification clarifie également certaines exigences relatives à l'étiquetage et prévoit que les rognons peuvent demeurer dans les carcasses de canards pesant moins de 3 kg, pourvu que l'étiquette indique clairement que les carcasses « peuvent contenir les reins ». Actuellement, les rognons peuvent demeurer dans les carcasses de poules Rock Cornish et de certaines classes de poulet si l'étiquette porte la déclaration nécessaire.

Certaines pratiques, comme l'imprégnation et le remplissage de farce, peuvent être utilisées par des établissements avicoles sur des carcasses de volaille classées, pourvu que la volaille soit préalablement classée et que l'étiquette porte une déclaration faisant état de la pratique en question. Des carcasses de volaille entières préalablement assaisonnées font lentement leur

introduces the term "graded before seasoning" to be identified on the label of graded preseasoned poultry.

Alternatives

The status quo is not an option because it does not allow for the application of Canada grade names to guinea fowl.

In the case of the company requesting the amendment, they are the largest producer of guinea fowl in North America. The majority of their sales are to the United States. They have an opportunity to supply a major grocery chain, but this chain only purchases Grade A poultry. In the absence of Canadian grades, one alternative for the Canadian guinea fowl producer to supply this chain would be to export the live birds to an American abattoir to be slaughtered and graded with American grade names. The other alternative, suggested by the Canadian producer, would be to move their operations to the United States. Neither alternative is in the best interests of the Canadian economy.

Benefits and Costs

Guinea fowl production in Canada is relatively minor in comparison to the typical poultry species. The company requesting the amendment is, however, the largest producer of guinea fowl in North America. Establishing grade names for guinea fowl will enable this company to market graded product to those clients wishing to purchase graded guinea fowl. Marketing of graded product will be particularly important to export markets such as the United States where clients are able to purchase guinea fowl bearing American grade names. The majority of the sales of the Canadian producer are to the United States. The annual United States poultry market is approximately 29 billion pounds. In France, guinea fowl is a growing part of the poultry market and constitutes 4 percent by weight of the market. A comparable market penetration in the United States would translate into a market of over one billion pounds.

Benefits will also accrue to the extent that guinea fowl production and processing activities will remain in Canada instead of any displacement to the United States.

Costs associated with the amendment are minimal. It is anticipated that the grading service will be provided in only one establishment on a cost recovery basis. The Agency will be responsible for grade monitoring to ensure grading accuracy.

This amendment has no impact on the year 2000 computer issue.

Consultation

The proposed amendments have been distributed to the national poultry associations and the provincial governments. Given the minor nature of the amendments, very few comments have been received. The Nova Scotia Department of Agriculture and Marketing indicated their support. The Canadian Poultry and Egg Processors Council also supports the proposed amendments although they recommend that the allowance for kidneys in poultry be extended as well to roaster chickens and turkeys. This issue is still under review.

Portions of the amendment are provided in the *1997 Federal Regulatory Plan* under the heading of Future Initiatives. A 30-day prepublication period is envisaged.

apparition sur le marché. Pour faciliter cette pratique de commercialisation, la modification introduit l'expression « classé avant assaisonnement » qui devra figurer sur l'étiquette de la volaille classée et préassaisonnée.

Solutions envisagées

Le statu quo n'est pas une solution, car il ne prévoit pas l'application de noms de catégorie Canada à la pintade.

Dans le cas de la société qui a réclamé la modification, c'est le plus gros producteur de pintades en Amérique du Nord. Le gros de son chiffre d'affaires est réalisé aux États-Unis. Elle a l'occasion d'approvisionner une chaîne de magasins importante, mais qui n'achète que de la volaille de catégorie A. En l'absence de catégories canadiennes, une solution qui s'offre au producteur canadien désireux d'approvisionner cette chaîne serait d'exporter des sujets en vie à un abattoir américain pour y être abattus et classés avec des noms de catégorie américains. L'autre solution, suggérée par le producteur canadien, serait de déplacer ses activités aux États-Unis. Ni l'une ni l'autre solution n'avantage l'économie canadienne.

Avantages et coûts

Au Canada, la production de pintades est relativement négligeable, comparativement à celle des espèces avicoles typiques. La société qui a réclamé la modification est toutefois le plus gros producteur de pintades en Amérique du Nord. L'établissement de normes de catégorie pour la pintade lui permettra de commercialiser du produit classé aux clients qui désirent acheter de la pintade classée. La commercialisation de produit classé sera particulièrement importante pour les marchés d'exportation comme les États-Unis où la clientèle peut acheter de la pintade portant des noms de catégorie américains. Le gros du chiffre d'affaires du producteur canadien provient des États-Unis. Le marché américain annuel de la volaille est d'environ 29 milliards de livres. En France, la pintade constitue une part de plus en plus importante du marché avicole et représente 4 p. 100 du marché en poids. Une pénétration comparable du marché américain se traduirait par des ventes de plus de un milliard de livres.

Les avantages augmenteront également dans la mesure où les activités de production et de transformation de la pintade demeureront au Canada au lieu de se déplacer vers les États-Unis.

Les coûts inhérents à la modification sont négligeables. On prévoit que le service de classement ne sera offert que dans un seul établissement selon un régime de recouvrement des coûts. Il appartiendra à l'Agence de surveiller le classement pour en assurer la fidélité.

Cette modification n'a pas d'incidence sur la question informatique du passage à l'an 2000.

Consultations

Le projet de modification a été distribué aux associations avicoles nationales et aux provinces. Compte tenu du peu d'importance des modifications, très peu de commentaires ont été formulés et reçus. Le Department of Agriculture and Marketing (le ministère de l'Agriculture et de la Commercialisation) de la Nouvelle-Écosse a fait état de son appui. Le Conseil canadien des transformateurs d'œufs et de volailles est également en faveur du projet de modification, même s'il recommande que la tolérance pour les rognons de la volaille soit également élargie aux poulets et dindons à rôtir. Cette question est encore à l'étude.

Une partie de la modification était prévue dans les *Projets de réglementation fédérale de 1997* sous la rubrique « projets futurs ». Une période de publication préalable de 30 jours est envisagée.

Compliance and Enforcement

Poultry grading is the responsibility of the establishment in which the poultry is slaughtered or processed. The establishment must be registered on a federal or provincial meat inspection program. Poultry grading is monitored by Agency inspectors on a cost recovery basis. In the event of non-compliance, inspectors have the authority to seize and detain product, initiate prosecutions, and issue administrative monetary penalties in the near future.

Contact

Richard Robinson, Chief, Livestock Identification and Legislation, Meat and Processed Animal Products Division, Canadian Food Inspection Agency, 59 Camelot Drive, Nepean, Ontario K1A 0Y9, (613) 225-2342 (Telephone), (613) 228-6636 (Facsimile).

Respect et exécution

Le classement de la volaille relève de l'établissement dans lequel elle est abattue ou transformée. L'établissement doit être agréé dans le cadre d'un programme fédéral ou provincial d'inspection des viandes. Le classement de la volaille est surveillé par des inspecteurs de l'Agence selon un régime de recouvrement des coûts. En cas de non-conformité, les inspecteurs sont habilités à saisir et à retenir le produit, à entamer des poursuites et à imposer des sanctions administratives pécuniaires dans un proche avenir.

Personne-ressource

Richard Robinson, Chef, Section de l'identification du bétail et législation, Division de la viande et des produits animaux transformés, Agence canadienne d'inspection des aliments, 59, promenade Camelot, Nepean (Ontario) K1A 0Y9, (613) 225-2342 (téléphone), (613) 228-6636 (télécopieur).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 32 of the *Canada Agricultural Products Act*^a, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Livestock and Poultry Carcass Grading Regulations*.

Any interested person may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must be addressed to Richard Robinson, Chief, Livestock Identification and Legislation, Meat and Processed Animal Products Division, Canadian Food Inspection Agency, 59 Camelot Drive, Nepean, Ontario K1A 0Y9, (613) 225-2342, extension 3771 (Telephone), (613) 228-6636 (Facsimile) and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of this notice.

August 26, 1998

MICHEL GARNEAU
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE LIVESTOCK AND POULTRY CARCASS GRADING REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definition "poultry"¹ in section 2 of the *Livestock and Poultry Carcass Grading Regulations*² is replaced by the following:

"poultry" means a bird of the species *Gallus domesticus*, a turkey, a duck, a goose or a guinea fowl; (*volaille*)

(2) The definition "common name" in section 2 of the Regulations is amended by striking out the word "and" at the end of paragraph (c) and by replacing paragraph (d)¹ with the following:

(d) in respect of geese, "young goose" and "mature goose", and
(e) in respect of the species *Numida meleagris*, "young guinea" and "mature guinea"; (*nom usuel*)

^a R.S., 1985, c. 20 (4th Supp.)

¹ SOR/95-216

² SOR/92-541; SOR/95-216

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que le Gouverneur en conseil, en vertu de l'article 32 de la *Loi sur les produits agricoles au Canada*^a, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la classification des carcasses de bétail et de volaille*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement, dans les 30 jours suivant la date de publication du présent avis, à Richard Robinson, Chef, Identification du bétail et législation, Division de la viande et des produits animaux transformés, Agence canadienne d'inspection des aliments, 59, promenade Camelot, Nepean (Ontario) K1A 0Y9, (613) 225-2342, poste 3771 (téléphone), (613) 228-6636 (télécopieur). Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis.

Le 26 août 1998

Le greffier adjoint du Conseil privé
MICHEL GARNEAU

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA CLASSIFICATION DES CARCASSES DE BÉTAIL ET DE VOLAILLE

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « volaille »¹, à l'article 2 du *Règlement sur la classification des carcasses de bétail et de volaille*², est remplacée par ce qui suit :

« volaille » Volaille de l'espèce *Gallus domesticus*, dindon, canard, oie ou pintade. (*poultry*)

(2) L'alinéa d)¹ de la définition de « nom usuel », à l'article 2 du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

d) des oies, « jeune oie » et « oie adulte »;

e) de l'espèce *Numida meleagris*, « jeune pintade » et « pintade adulte ». (*common name*)

^a L.R. (1985), ch. 20 (4^e suppl.)

¹ DORS/95-216

² DORS/92-541; DORS/95-216

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

“mature guinea” means a guinea fowl that does not have flexible cartilage at the posterior end of the breast or keel bone, tender meat or soft skin of smooth texture; (*pintade adulte*)

“seasoning” means a substance listed in Division 7 of Part B of the *Food and Drug Regulations*; (*assaisonnement*)

“young guinea” means a guinea fowl that has flexible cartilage at the posterior end of the breast or keel bone, tender meat and soft skin of smooth texture; (*jeune pintade*)

2. (1) Paragraph 57(b)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(b) in the case of a young duck, mature duck, young goose, mature goose, young guinea and mature guinea, not more than the wing tips and the flat wings have been removed from the carcass;

(2) Paragraph 57(e)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(e) in the case of poultry, other than a turkey, the breast, thighs and back show evidence of fat cover;

3. (1) Subparagraph 64(1)(e)(v)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(v) the words “May Contain Kidneys” or “Peut contenir les reins”, where the kidneys have not been removed, the poultry in the container is not marked with those words and

(A) the poultry is chicken or Rock Cornish hen and the poultry carcass weighs no more than 2 kg, or

(B) the poultry is a duck and the poultry carcass weighs no more than 3 kg.

(2) Paragraph 64(2)(c)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(c) the words “may have parts missing — des parties peuvent manquer”, if the poultry is graded Canada Utility;

(3) Paragraph 64(2)(e)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(e) the words “May Contain Kidneys” and “Peut contenir les reins”, if the kidneys have not been removed and

(i) the poultry is chicken or Rock Cornish hen and the poultry carcass weighs no more than 2 kg, or

(ii) the poultry is a duck and the poultry carcass weighs no more than 3 kg;

(4) Subsection 64(2) of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (e), by adding the word “and” at the end of paragraph (f) and by adding the following after paragraph (f):

(g) the words “Seasoned” and “Assaisonné” and the words “Graded Before Seasoning” and “Classé avant assaisonnement”, if the processed poultry has been seasoned.

(5) Paragraph 64(4)(e)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(e) the words “May Contain Kidneys” and “Peut contenir les reins”, if the kidneys have not been removed and

(i) the poultry is chicken or Rock Cornish hen and the poultry carcass weighs no more than 2 kg, or

(ii) the poultry is a duck and the poultry carcass weighs no more than 3 kg.

4. Section 67¹ of the French version of the Regulations is replaced by the following:

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

« assaisonnement » Substance inscrite au titre 7 de la partie B du *Règlement sur les aliments et drogues*. (*seasoning*)

« jeune pintade » Pintade dont l'extrémité postérieure cartilagineuse du bréchet est flexible, dont la chair est tendre et dont la peau est souple et de texture lisse. (*young guinea*)

« pintade adulte » Pintade dont l'extrémité postérieure cartilagineuse du bréchet n'est pas flexible, dont la chair n'est pas tendre et dont la peau n'est ni souple ni de texture lisse. (*mature guinea*)

2. (1) L'alinéa 57b)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) dans le cas du jeune canard, du canard adulte, de la jeune oie, de l'oie adulte, de la jeune pintade et de la pintade adulte, au plus les ailerons et les milieux d'aile ont été enlevés de la carcasse;

(2) L'alinéa 57e)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

e) dans le cas de la volaille, sauf le dindon, il y a une couche perceptible de gras sur la poitrine, les cuisses et le dos;

3. (1) Le sous-alinéa 64(1)(e)(v)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(v) la mention « Peut contenir les reins » ou « May Contain Kidneys », si les reins n'ont pas été enlevés, si la volaille transformée dans le contenant ne porte pas cette mention et si la carcasse pèse au plus :

(A) 2 kg dans le cas d'un poulet ou d'une poule Rock Cornish,

(B) 3 kg dans le cas d'un canard.

(2) L'alinéa 64(2)(c)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) la mention « des parties peuvent manquer — may have parts missing », si la volaille est classée Canada Utilité;

(3) L'alinéa 64(2)(e)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

e) les mentions « Peut contenir les reins » et « May Contain Kidneys », si les reins n'ont pas été enlevés et si la carcasse pèse au plus :

(i) 2 kg dans le cas d'un poulet ou d'une poule Rock Cornish,

(ii) 3 kg dans le cas d'un canard.

(4) Le paragraphe 64(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa f), de ce qui suit :

g) les mentions « Assaisonné » et « Seasoned » et les mentions « Classé avant assaisonnement » et « Graded Before Seasoning », si la volaille transformée a été assaisonnée.

(5) L'alinéa 64(4)(e)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

e) les mentions « Peut contenir les reins » et « May Contain Kidneys », si les reins n'ont pas été enlevés et si la carcasse pèse au plus :

(i) 2 kg dans le cas d'un poulet ou d'une poule Rock Cornish,

(ii) 3 kg dans le cas d'un canard.

4. L'article 67¹ de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

¹ SOR/95-216

¹ DORS/95-216

67. L'étiquetage de la volaille transformée ne peut porter aucune mention signalant ou suggérant que celle-ci est d'une qualité supérieure au nom de catégorie indiqué.

COMING INTO FORCE

5. These Regulations come into force on the date on which they are registered.

[36-1-o]

67. L'étiquetage de la volaille transformée ne peut porter aucune mention signalant ou suggérant que celle-ci est d'une qualité supérieure au nom de catégorie indiqué.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[36-1-o]

Regulations Amending the Immigration Regulations, 1978

Statutory Authority

Immigration Act

Sponsoring Department

Department of Citizenship and Immigration

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

Subsection 9(1) of the *Immigration Act* requires every visitor to apply for and obtain a visa before appearing at a Canadian port of entry, except in such cases as are prescribed. Schedule II of the *Immigration Regulations, 1978* exempts certain persons from the requirement to obtain a visitor visa.

The 11th session of the Facilitation Division of the International Civil Aviation Organization (ICAO) convened in Montréal in June of 1995, where ICAO adopted, as standards and as recommended practices, proposals that contracting states extend visitor visa exemptions to a number of categories of persons engaged in work related to aviation safety. These included flight operations and cabin safety inspectors, accident and incident investigators and experts in the repair or salvage of damaged aircraft. None of these categories are currently mentioned in Schedule II of the *Immigration Regulations, 1978*, thus they are not visa exempt. The ICAO resolutions with respect to these categories of safety personnel became effective on August 31, 1997. The standards and practices have been published as part of Chapter 8 of the Facilitation Annex (Annex 9) to the *Convention on International Civil Aviation* (often referred to as the "*Chicago Convention*").

Many individual investigators and safety experts are already exempt from the requirement to obtain a visa by virtue of the blanket exemptions for nationals of certain countries by Schedule II. This change would simply grant the same entry without visa privilege to aviation safety personnel from countries not covered by existing exemptions.

1. Flight operations and cabin safety inspectors engaged in international commercial air transport inspection duties.

Canada proposed the adoption of this standard. Random in-flight inspections on international commercial air transport operations are required under the *Chicago Convention*, as participating states must certify operators and undertake continuing surveillance of their operations to ensure that required standards are maintained. Therefore, inspectors must travel on international flights and remain with the flight crew at the point of destination pending the return flight. In proposing that a visa exemption be extended to these inspectors, Canada pointed out that delays of up to three to four months have been encountered in obtaining necessary visas to enter other states for in-flight inspection purposes.

Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration de 1978

Fondement législatif

Loi sur l'immigration

Ministère responsable

Ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Selon le paragraphe 9(1) de la *Loi sur l'immigration*, les visiteurs doivent demander et obtenir un visa avant de se présenter à un point d'entrée, sauf dans les cas prévus par règlement. L'annexe II du *Règlement sur l'immigration de 1978* dispense certaines personnes de l'obligation d'obtenir un visa de visiteur.

Lors de sa 11^e session, tenue à Montréal en juin 1995, la Division de facilitation de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté, à titre de normes et de pratiques recommandées, des propositions selon lesquelles les États contractants devraient accorder une dispense de visa de visiteur à certaines catégories de personnes exerçant des activités liées à la sécurité aérienne. Il s'agit notamment des inspecteurs d'exploitation et de sécurité en cabine, des personnes qui font enquête sur les accidents et les incidents ainsi que des spécialistes de la réparation ou de la récupération des aéronefs endommagés. Comme aucune de ces catégories de personnes n'est actuellement mentionnée dans l'annexe II du *Règlement sur l'immigration de 1978*, elles ne sont pas dispensées du visa. Les résolutions de l'OACI relatives à ces catégories de personnes sont entrées en vigueur le 31 août 1997. Ces normes et pratiques ont été publiées dans le chapitre 8 de l'annexe sur la facilitation (annexe 9) à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (souvent désignée sous l'appellation de « *Convention de Chicago* »).

De nombreux enquêteurs et spécialistes de la sécurité sont déjà dispensés de l'obligation d'être munis d'un visa en vertu des dispenses générales qui sont accordées aux ressortissants de certains pays aux termes de l'annexe II. Le changement proposé consisterait simplement à accorder le même privilège d'entrer au Canada sans visa au personnel chargé de la sécurité aérienne provenant d'autres pays non visés par les dispenses existantes.

1. Inspecteurs d'exploitation et de sécurité en cabine effectuant des inspections relativement à des vols commerciaux internationaux.

C'est le Canada qui a proposé l'adoption de cette norme. Selon la *Convention de Chicago*, les vols commerciaux internationaux doivent faire l'objet d'inspections aléatoires, les États participants devant délivrer des certificats aux exploitants et soumettre leurs opérations à une surveillance continue afin d'assurer le respect des normes fixées. Aussi, les inspecteurs doivent voyager à l'étranger et demeurer avec l'équipage de bord au lieu de destination jusqu'au vol de retour. Lorsqu'il a proposé que ces inspecteurs soient dispensés du visa, le Canada a fait valoir qu'il est arrivé qu'on ait eu à attendre jusqu'à trois à quatre mois pour obtenir les visas nécessaires pour entrer dans des pays afin d'y

Delays caused by the processing of visa applications can be detrimental to flight and cabin safety.

The resolutions adopted by the Facilitation Division called upon contracting states to:

“ensure that flight operations inspectors and cabin safety inspectors of another Contracting State, when engaged in inspection duties, are treated in the same manner as crew members,” and to,

“... extend the privileges of temporary admission to flight operations inspectors and cabin safety inspectors of another Contracting State who are engaged in inspection duties, provided that the departure on the next flight inspection of the inspector's itinerary is after not more than a normal period of rest.”

2. Experts required for search, rescue, accident and incident investigations and repair or salvage of damaged aircraft.

Canada supported the adoption of this standard and the amendments proposed by the European Civil Aviation Conference for facilitating the entry, into the States, of accredited representatives and their advisers, when participating in accident or incident investigations. A decisive determination of the cause of an accident sometimes depends on the immediate presence of foreign investigators on the accident site. The full participation of all parties from the very beginning of an investigation contributes to the quality and the credibility of collected information. Delays in the arrival of investigators at an accident site due to the necessity of obtaining a visa could prove detrimental to an investigation.

The standard adopted by the Facilitation Division reads: “In arranging for the entry without delay of the personnel referred to in section 8.3 (of Annex 9), when such a document is necessary, States shall not require any other travel document than a passport.” (The personnel referred to in section 8.3 are experts required for search, rescue, accident and incident investigation and repair or salvage of damaged aircraft.)

Alternatives

Members of International Civil Aviation Organization agree to abide by ICAO's standards and recommended practices. However, ICAO procedures do permit contracting states to file “differences” concerning standards and recommended practices. Filing such a difference would allow Canada to adopt a lesser standard of compliance or not to enforce either or both of these new standards at all. Thus, Canada could advise ICAO that the federal government is not prepared to amend its immigration requirements to facilitate admission of the groups in question.

However, failure to adhere to at least the key elements of the new standards does not appear to be a viable option for a number of reasons. Canada is the home of the headquarters of the ICAO and this places upon us a certain obligation to live up to and support the highest goals and objectives of the organization. Secondly, Canada either proposed or supported adoption of the standards in question. Failure to amend our immigration legislation to implement a standard that was proposed by Canadian representatives would send a mixed signal which might lead other governments to draw unfortunate and erroneous conclusions about our level of commitment to the Organization and about the ability of

effectuer des inspections en vol. Les délais entraînés par le traitement des demandes de visas peuvent nuire à la sécurité en cabine et à la sécurité des vols.

Dans les résolutions adoptées par la Division de facilitation, il est demandé aux États contractants :

« de veiller à ce que les inspecteurs d'exploitation et de sécurité en cabine d'un autre État contractant qui effectuent des inspections soient traités de la même manière que les membres d'équipage »,

et

d'accorder « ... aux inspecteurs d'exploitation et de sécurité en cabine d'un autre État contractant qui effectuent leurs inspections les privilèges d'entrée temporaire, pour autant que le délai de départ pour la prochaine inspection en vol de l'itinéraire de l'inspecteur ne dépasse pas une période de repos normale ».

2. Experts nécessaires pour les opérations de recherche, de sauvetage, pour les enquêtes sur les accidents et les incidents, ainsi que pour la réparation ou la récupération d'aéronefs endommagés.

Le Canada a appuyé l'adoption de cette norme ainsi que les modifications proposées par la Commission européenne de l'aviation civile afin de faciliter l'entrée, dans les États, de représentants accrédités et de leurs conseillers lorsqu'ils participent à des enquêtes sur des accidents ou des incidents. Il arrive parfois que pour déterminer de façon concluante la cause d'un accident, il faille que des enquêteurs étrangers viennent immédiatement sur le lieu de l'accident. La participation pleine et entière de toutes les parties intéressées dès le début de l'enquête contribue à la qualité et à la crédibilité de l'information recueillie. Tout délai dans l'arrivée d'enquêteurs sur le lieu de l'accident, en raison de la nécessité d'obtenir un visa, pourrait nuire à l'enquête.

La norme adoptée par la Division de facilitation se lit comme suit : « Dans le cadre des dispositions qu'ils prendront pour permettre l'entrée sans délai du personnel mentionné à l'article 8.3 (de l'annexe 9), les États n'exigeront aucun autre document de voyage qu'un passeport, si celui-ci est nécessaire. » (Le personnel dont il est question à l'article 8.3 s'entend des experts nécessaires aux opérations de recherche, de sauvetage, pour les enquêtes sur les accidents et les incidents, ainsi que pour la réparation ou la récupération des aéronefs endommagés.)

Solutions envisagées

Les membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale acceptent de se conformer aux normes de l'OACI et aux pratiques qu'elle recommande. Toutefois, les procédures de l'OACI permettent aux États contractants de faire état d'« écarts » par rapport aux normes et aux pratiques recommandées. En se prévalant de cette possibilité, le Canada pourrait adopter un degré de conformité moindre ou n'appliquer que l'une ou l'autre de ces nouvelles normes ou encore aucune d'entre elles. Ainsi, le Canada pourrait informer l'OACI que le gouvernement fédéral n'est pas disposé à modifier ses exigences en matière d'immigration pour faciliter l'admission des groupes en question.

Cependant, le refus de respecter au moins les éléments fondamentaux des nouvelles normes ne semble pas être une option viable pour diverses raisons. L'OACI ayant son siège au Canada, nous sommes dans une certaine mesure obligés de respecter et d'appuyer les buts et les objectifs les plus élevés de cette organisation. Deuxièmement, le Canada a soit proposé, soit appuyé l'adoption des normes en question. Si nous n'apportons pas à notre législation sur l'immigration les modifications nécessaires pour appliquer une norme proposée par des représentants canadiens, nous enverrions un message contradictoire qui pourrait amener d'autres gouvernements à tirer des conclusions fâcheuses

Canadian representatives to commit their country to action. Thirdly, neither the public, the commercial aviation industry, nor the immigration program appear to have anything to gain by Canada's failure to adopt the Facilitation Division resolutions in so far as these have a direct impact on safety issues.

Citizenship and Immigration Canada (CIC) fully accepts and supports the goals of the Facilitation Committee with respect to facilitating entry of personnel essential for aviation safety. These regulations will exempt from the visitor visa requirement any employee of a national aeronautical agency who seeks entry for the purpose of conducting cabin safety or flight practices inspections. A second visa exemption category is introduced for accredited national representatives or advisers who are seeking entry to participate in an aviation accident or incident investigation being conducted under the authority of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board, also known as the Transportation Safety Board of Canada.

Indeed, Canada is going beyond the Facilitation Division recommendations in exempting both of these categories of aviation safety personnel from the requirement to obtain an employment authorization. Paragraph 10(c) of the *Immigration Act* and subsection 18(1) of the *Immigration Regulations, 1978* require persons seeking to engage in employment in Canada to obtain an employment authorization before they begin working. Except in such cases as are prescribed, the Regulations require immigration officers to refuse to issue an employment authorization in circumstances where the employment opportunities of Canadians would be adversely affected. The process of assessing the impact of hiring a foreign worker on the Canadian labour market is known as employment validation.

While the Facilitation Division resolutions do not specifically call upon members to remove national employment authorization requirements, CIC has interpreted such action as being consistent with Canada's leading role in the adoption of these new practices and with the spirit of facilitation. The grant of entry without a visa privilege would do little to advance the cause of aviation safety if other documentary impediments remained in place which continued to prevent safety personnel from entering Canada to perform their functions.

Personnel involved in search, rescue and emergency repairs to damaged aircraft are already covered by Regulations paragraph 19(1)(j). However, full implementation of the recommendations of the Facilitation Division committee with respect to repair and salvage personnel is not being pursued. Internal discussions and consultations with officials of Transport Canada and the Safety Board concluded that salvage is a purely commercial activity and that aircraft repair is largely so. Therefore, exempting members of these two groups from the requirement to obtain either a visa or an employment authorization will not contribute to aviation safety and potentially could have a negative impact upon the Canadian labour market.

Although CIC views aircraft repair as being primarily commercial in nature, it is recognized that there may be instances where safety depends upon the making of such repairs. Thus, where there are no persons in Canada qualified to repair a particular type of aircraft (such as certain Russian aircraft), qualified technicians will be permitted to work in Canada without the need

et erronées quant à notre engagement envers l'Organisation et quant à la capacité des représentants du Canada d'obliger leur pays à agir. Troisièmement, dans la mesure où les résolutions de la Division de facilitation ont une incidence directe sur la sécurité, la non-adoption de ces résolutions par le Canada ne profitera, semble-t-il, ni au public, ni à l'aviation commerciale, ni au programme d'immigration.

Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) accepte et appuie pleinement les objectifs du Comité de facilitation pour ce qui est de faciliter l'entrée du personnel indispensable pour assurer la sécurité aérienne. Les dispositions réglementaires en question auront pour effet de dispenser de l'obligation d'être muni d'un visa de visiteur tout employé d'une agence aéronautique nationale souhaitant entrer au pays pour inspecter les pratiques d'exploitation et la sécurité cabine. Une deuxième catégorie de personnes sont dispensées de l'obligation d'être munies d'un visa; il s'agit des représentants nationaux accrédités ou de conseillers qui sollicitent une autorisation de séjour pour participer à la réalisation d'une enquête sur un accident ou un incident dirigée par le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, aussi connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada.

En réalité, en dispensant ces deux catégories de personnes de l'obligation d'obtenir un permis de travail, le Canada va au-delà des recommandations de la Division de facilitation. Selon l'alinéa 10c) de la *Loi sur l'immigration* et le paragraphe 18(1) du *Règlement sur l'immigration de 1978*, les personnes désirant prendre un emploi au Canada sont tenues d'obtenir un permis de travail avant de commencer à travailler. Sauf dans les cas prévus aux règlements, les agents d'immigration doivent, selon le Règlement, refuser de délivrer un permis de travail dans les cas où les possibilités d'emploi des Canadiens s'en trouveraient réduites. Le processus consistant à évaluer les conséquences qu'entraîne pour le marché du travail canadien le recrutement d'un travailleur étranger est désigné sous le nom de validation d'emploi.

Même si les résolutions de la Division de facilitation n'obligent pas expressément les États membres à éliminer les exigences nationales relatives au permis de travail, CIC considère que la suppression de ces exigences est conforme à l'esprit de la facilitation ainsi qu'au rôle de premier plan qu'a joué le Canada dans l'adoption de ces nouvelles pratiques. L'octroi du privilège d'entrer sans visa ferait peu avancer la cause de la sécurité aérienne si l'obligation de remplir d'autres formalités relatives à l'obtention de documents continuait d'empêcher le personnel de sécurité d'entrer au Canada pour s'acquitter de ses fonctions.

Le personnel participant aux opérations de recherche et de sauvetage, ainsi qu'aux réparations d'urgence des aéronefs endommagés, est déjà couvert par l'alinéa 19(1)(j) du Règlement. Toutefois, on ne mettra pas entièrement en œuvre les recommandations du Comité de facilitation ayant trait au personnel chargé de la réparation et de la récupération. En effet, après avoir tenu des discussions internes et avoir consulté Transports Canada et le Bureau de la sécurité des transports, on est arrivé à la conclusion que la récupération est une activité purement commerciale et qu'il en est essentiellement de même de la réparation des aéronefs. Par conséquent, dispenser les membres de ces deux groupes de l'obligation d'obtenir soit un visa, soit un permis de travail, ne contribuera pas à la sécurité aérienne et pourrait nuire au marché du travail canadien.

Bien que CIC considère la réparation des aéronefs comme une activité essentiellement commerciale, il reconnaît que la sécurité peut, dans certaines circonstances, dépendre de l'exécution de telles réparations. Aussi, lorsqu'il ne se trouvera personne au Canada ayant les qualifications nécessaires pour réparer un type donné d'aéronef (comme certains appareils russes), des

to go through the usual employment validation process. The current provisions for temporary entry permit the entry of repair technicians without validation under existing validation exemption code R20(5)(b). Operational manuals will be amended to reflect the inclusion of such aircraft repair personnel.

Benefits and Costs

The costs associated with this amendment to Schedule II of the *Immigration Regulations, 1978* are minimal. No new requirements are being imposed and by eliminating the visa requirements for such personnel, we are simply removing procedural impediments to existing agreements and practices intended to enhance the safety of air travel. There will be a very small reduction in the revenue (estimated at no more than \$5,000 annually) generated by the Department from visitor visa processing fees. However, the amount of revenue that may be lost will be far outweighed by benefits to the traveling public through improved safety, as a result of the freer movement of flight operations and cabin safety inspectors and also possibly from the decisive determination of the cause of an accident. The decision not to extend document-free entry to salvage and repair personnel is based primarily on the potential loss of employment opportunities to Canadians. There are no additional requirements imposed on the airline industry and hence, no additional costs to the private sector.

Consultation

The Department of Transport, the Department of Foreign Affairs and International Trade and the Department of Human Resources Development have been consulted and agree with this recommendation. As these amendments have no discernible impact on the industry or the traveling public, consultations with the private sector were not conducted.

Compliance and Enforcement

Since we are removing a requirement rather than imposing one, there is no need for a compliance strategy per se. Notification to visa officers and immigration examining officers as well as to the airline industry, which enforces visa requirements by means of pre-boarding documentation checks, will be initiated as required. This will take place through direct liaison with Canadian representatives of airline industry organizations by departmental officials and through publication in electronic and paper formats in the departmental Operations Memoranda system.

Contact

Janeth Crosby, Manager Transportation, Enforcement Branch, Citizenship and Immigration Canada, Jean Edmonds Tower North, 8th Floor, 300 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 1L1, (613) 954-4563 (Telephone), (613) 954-2381 (Facsimile).

techniciens qualifiés seront autorisés à travailler au Canada sans avoir à remplir les formalités habituelles de validation d'emploi. Les dispositions actuelles concernant le séjour temporaire permettent aux techniciens en réparations d'entrer au pays sans validation d'emploi en vertu du code de dispense de la validation R20(5)(b). Les guides opérationnels seront modifiés de manière à mentionner le personnel chargé de la réparation de tels aéronefs.

Avantages et coûts

Les coûts entraînés par la modification de l'annexe II du *Règlement sur l'immigration de 1978* sont minimales. Aucune nouvelle exigence n'est imposée et en éliminant l'obligation faite à ces employés d'être munis d'un visa, on ne fait que supprimer des éléments de procédure qui font obstacle à l'application d'accords et de pratiques qui existent déjà et qui visent à améliorer la sécurité du transport aérien. On notera une très légère diminution des recettes (au maximum 5 000 dollars par année, selon les estimations), que les droits exigés pour le traitement des demandes de visas permettent au Ministère de produire. Cependant, cette perte éventuelle de recettes sera plus que compensée par les avantages que l'amélioration de la sécurité présentera pour les voyageurs, du fait de la circulation plus libre des inspecteurs d'exploitation et de sécurité en cabine et peut-être aussi de la possibilité de déterminer de façon concluante la cause des accidents. La décision de ne pas permettre au personnel chargé des opérations de récupération et de réparation d'entrer au Canada sans documents se fonde essentiellement sur l'éventuelle perte de possibilités d'emploi pour les Canadiens. Aucune exigence supplémentaire n'est imposée à l'industrie du transport aérien; il n'en résulte donc aucuns frais supplémentaires pour le secteur privé.

Consultations

Le ministère des Transports, le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international et le ministère du Développement des ressources humaines ont été consultés et ils souscrivent à cette recommandation. Comme les modifications proposées n'ont aucune répercussion perceptible sur l'industrie ou les voyageurs, le secteur privé n'a pas été consulté.

Respect et exécution

Comme il s'agit de supprimer une exigence plutôt que d'en imposer une, il n'est pas nécessaire d'adopter une stratégie de contrôle à proprement parler. On avisera, au besoin, les agents des visas et les examinateurs ainsi que l'industrie du transport aérien, qui fait respecter les exigences relatives au visa en vérifiant les documents à l'embarquement. Cet avis sera communiqué directement par les fonctionnaires du Ministère aux représentants canadiens des organisations de transport aérien et il sera aussi publié sur support électronique ainsi que sur support papier, dans les notes de service du Ministère sur les opérations.

Personne-ressource

Janeth Crosby, Gestionnaire du transport, Direction générale de l'exécution de la Loi, Citoyenneté et Immigration Canada, Tour Jean Edmonds Nord, 8^e étage, 300, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 1L1, (613) 954-4563 (téléphone), (613) 954-2381 (télécopieur).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council proposes, pursuant to paragraphs 114(1)(j)^a and (jj) of the *Immigration Act*,

^a R.S., 1985, c. 28 (4th Supp.), ss. 29(2)

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que le Gouverneur en conseil, en vertu des alinéas 114(1)(j)^a et (jj) de la *Loi sur l'immigration*,

^a S.R. (1985), ch. 28 (4^e suppl.), par. 29(2)

to amend the *Immigration Regulations, 1978*, made by Order in Council P.C. 1978-486 of February 23, 1978^b, in accordance with the schedule hereto.

The proposed effective date of these amendments is the date of registration thereof with the Clerk of the Privy Council.

Any interested person may make representations concerning the proposed amendment within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must be addressed to the Director General, Enforcement Branch, Citizenship and Immigration Canada, Jean Edmonds Tower North, 8th Floor, 300 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 1L1, and cite the *Canada Gazette Part I* and the date of this notice.

August 26, 1998

MICHEL GARNEAU
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE IMMIGRATION REGULATIONS, 1978

AMENDMENTS

1. (1) Subsection 19(1) of the *Immigration Regulations, 1978*¹ is amended by the adding the following after paragraph (e):

(e.1) as a civil aviation inspector of a recognized national aeronautical authority, conducting inspections of flight operation procedures or cabin safety of a commercial air carrier operating international flights;

(2) Subsection 19(1) of the Regulations is amended by adding the following after paragraph (j):

(j.1) as an accredited representative or an adviser participating in an aviation accident or incident investigation conducted under the authority of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board;

2. Schedule II to the Regulations is amended by adding the following after item 18:

19. Persons who are in possession of valid documentation establishing that they are civil aviation inspectors of a recognized national aeronautical authority, who are seeking entry for the purpose of conducting inspections of flight operation procedures or cabin safety of a commercial air carrier operating international flights.

20. Persons who are in possession of valid documentation establishing that they are seeking entry as accredited representatives or as advisers in order to participate in an aviation accident or incident investigation conducted under the authority of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board.

COMING INTO FORCE

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

[36-1-o]

propose de modifier, conformément à l'annexe ci-après, le *Règlement sur l'immigration de 1978*, pris par décret C.P. 1978-486 du 23 février 1978^b.

La date prévue pour l'entrée en vigueur de la modification est la date de son enregistrement par le greffier du Conseil privé.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de modification, dans les 60 jours suivant la date de publication du présent avis au Directeur général, Direction générale de l'exécution de la Loi, Citoyenneté et Immigration Canada, Tour Jean Edmonds Nord, 8^e étage, 300, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 1L1. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis.

Le 26 août 1998

Le greffier adjoint du Conseil privé
MICHEL GARNEAU

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'IMMIGRATION DE 1978

MODIFICATIONS

1. (1) Le paragraphe 19(1) du *Règlement sur l'immigration de 1978*¹ est modifié par adjonction, après l'alinéa e), de ce qui suit :

e.1) à titre d'inspecteur de l'aviation civile d'une autorité aéronautique nationale reconnue, effectuant des inspections d'exploitation ou de sécurité cabine relativement à un transporteur aérien commercial exploitant des vols internationaux;

(2) Le paragraphe 19(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa j), de ce qui suit :

j.1) à titre de représentant accrédité ou de conseiller participant à une enquête portant sur un accident ou un incident d'aviation dirigée par le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports;

2. L'annexe II du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 18, de ce qui suit :

19. Les personnes ayant en leur possession des documents valides établissant qu'elles sont des inspecteurs de l'aviation civile d'une autorité aéronautique nationale reconnue qui sollicitent une autorisation de séjour en vue de procéder à des inspections d'exploitation ou de sécurité cabine relativement à un transporteur aérien commercial exploitant des vols internationaux.

20. Les personnes ayant en leur possession des documents valides établissant qu'elles sollicitent une autorisation de séjour à titre de représentants accrédités ou de conseillers en vue de participer à une enquête sur un accident ou un incident d'aviation dirigée par le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[36-1-o]

^b SOR/78-172, 1978 *Canada Gazette* Part II, p. 757

¹ SOR/78-172

^b DORS/78-172, *Gazette du Canada* Partie II, 1978, p. 757

¹ DORS/78-172

Ocean Dumping Permit Fee Regulations (Site Monitoring)

Statutory Authority

Financial Administration Act

Sponsoring Department

Department of the Environment

Règlement sur les prix à payer pour les permis d'immersion en mer (surveillance des sites)

Fondement législatif

Loi sur la gestion des finances publiques

Ministère responsable

Ministère de l'Environnement

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The purpose of the *Ocean Dumping Permit Fee Regulations (Site Monitoring)* under paragraph 19.1(a) of the *Financial Administration Act* (FAA), is to introduce a requirement on upon publication in the *Canada Gazette*, Part II, for permittees who dispose of dredged or excavated material at sea to pay fees of \$470.00 per thousand cubic metres authorised under the permit for ocean dump site monitoring. The Department of the Environment (Department) originally intended to use disposal at sea regulations under a revised *Canadian Environmental Protection Act* (CEPA) for this new fee (Monitoring Fee). A delay in the promulgation of the new CEPA caused the Department to pursue the Monitoring Fee under the FAA in order to bring the program into compliance with the Treasury Board policy on cost recovery without delay.

The Department regulates disposal at sea and meets its international obligations on the prevention of marine pollution by dumping (London Convention 1972, and 1996 Protocol) by means of the CEPA Part VI and the *Ocean Dumping Regulations* (ODRs). Under this legislation, those wishing to dispose of wastes at sea must submit a permit application, with the required information and a \$2,500 application fee. Cost recovery for permit application assessment and publication services was put in place in 1993 under the ODRs. For this fee, the Department assesses the application and sets permit conditions. More than 90 percent of the total quantity of waste disposed at sea is from dredged sediments and excavation material. Other wastes include fisheries wastes, old vessels and scrap metal. Permits are valid for up to one year.

At present, the Department only conducts dump site monitoring at representative sites receiving dredged and excavated materials. The monitoring allows clients continued access to suitable dump sites by helping to ensure that the permit conditions were met and verifying that assumptions made during the permit review and site selection process were correct and sufficient to protect the environment and human health. Annual monitoring reports are produced for client use and review by all interested parties. In addition to the monitoring performed, regional and headquarters staff provide technical assistance to the clients, including the selection of dump sites, advice on monitoring issues and day-to-day responses to client requests.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Conformément à l'alinéa 19.1a) de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP), l'objet du *Règlement sur les prix à payer pour les permis d'immersion en mer (surveillance des sites)* est d'imposer, à compter de la date de publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, des droits de 470,00 \$ par 1 000 mètres cubes autorisés en vertu du permis accordé aux clients qui déversent des matières de dragage ou des déblais d'excavation. Le ministère de l'Environnement (Ministère) songeait initialement à appliquer le règlement sur l'immersion en mer prévu dans la nouvelle *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (LCPE), qui aurait autorisé le recouvrement des coûts au moyen de droits de surveillance. À cause d'un retard dans la promulgation de la nouvelle LCPE, il a décidé de mettre en œuvre ce règlement sur les droits de surveillance en vertu de la LGFP, afin de respecter sans tarder la politique du Conseil du Trésor sur le recouvrement des coûts.

Le Ministère réglemente l'immersion des déchets en mer et respecte ses obligations internationales sur la prévention de la pollution marine causée par l'immersion des déchets (Convention de Londres de 1972 et Protocole de 1996) en vertu de la partie VI de la LCPE et du *Règlement sur l'immersion de déchets en mer*. En vertu de cette législation, ceux qui souhaitent éliminer des déchets en mer doivent faire une demande de permis en fournissant l'information requise et des droits de demande de 2 500 \$. Le recouvrement des coûts visant l'évaluation des demandes de permis et les services de publication a été imposé en 1993 dans le cadre du *Règlement sur l'immersion des déchets en mer*. En contrepartie de ces droits, le Ministère évalue la demande et établit les conditions de permis. Plus de 90 p. 100 de tous les déchets immergés en mer proviennent de matières draguées et de déblais d'excavation. Parmi les autres déchets, on note les déchets de pêche, les vieux navires et la ferraille. Les permis sont valides jusqu'à un an.

À l'heure actuelle, le Ministère effectue uniquement une surveillance des lieux d'immersion représentatifs au chapitre des matières draguées et des déblais d'excavation. Le programme de surveillance donne aux clients un accès constant à des lieux d'immersion convenables en garantissant que les conditions des permis ont été respectées ainsi qu'en vérifiant si l'hypothèse formulée lors de l'examen du processus d'attribution de permis et de sélection des lieux d'immersion a été correcte et suffisante pour protéger l'environnement de même que la santé humaine. Des rapports de surveillance annuels sont remis aux clients et à toutes les parties intéressées. Outre l'activité de surveillance, le personnel des régions et de l'Administration centrale fournit une aide

It is the policy of the Government of Canada to recover costs for government activities that have resulted in specific benefits received by identifiable clients. The Treasury Board Cost Recovery and Charging Policy allows federal departments, where a specific service, or right or privilege is provided, to fairly charge clients or beneficiaries who benefit beyond what is enjoyed by the general public. The intention to implement cost recovery was announced in the 1995 Government Response to the Recommendations of the Parliament Standing Committee on Environment and Sustainable Development on the review of the *Canadian Environmental Protection Act* (CEPA). Clients were also advised of the proposed monitoring fee during consultations as early as 1994.

The rationale for implementation of cost recovery is based on the Department's ability to adhere to the following principles found in recent Treasury Board policy:

- Equity: User fees directly target those clients benefiting from the access to suitable, monitored disposal sites, rather than having program costs funded by general tax revenues.
- Right and Privilege: By using a permit and accessing certain sites, dredging and excavation clients create the need for dump site monitoring. It is fair that the cost of monitoring is borne by those creating that environmental/public risk thus earning a fair return for the Canadian public. This is in keeping with Canadian and international user pay and precautionary principles.
- Efficiency: Market analysis suggests that the fee will not significantly effect the demand for permits/disposal. The 2–7 percent reduction in projected quantity disposed is largely a reflection of cumulative impacts from other cost recovery and restructuring (see Impact Assessment below).
- Accountability: The Department has committed to providing its paying clients with detailed monitoring plans, with yearly consultative and planning meetings to allow for input and adjustments, and with annual reports of how and where the fees were spent. A three year review of the regional equity of the fees has been promised.
- Partnership: Extensive consultation beginning in 1994, encompassing the entire client base, other government departments, the provinces and interested industry and environmental groups has included two discussion papers with follow-up reports on client comments and three impact assessments, one internal and two by independent contractors. Clients accept the principal of cost recovery for monitoring, but continue to lobby for regional fees (see Consultations). The Department's commitment to re-examine the equity of its national fees in three years may reduce resistance.
- Cumulative Impact: The Department has taken into account the effects on direct and indirect clients and has looked at the incremental and cumulative impacts. This fee represents only 1 percent of cumulative impacts (see Impact Assessment).
- Mediation: A dispute resolution / appeals mechanism is being developed by the Department.

Public Good / Private Benefit

The public good and private benefit elements are delineated by the Department as follows. The costs to be recovered in these

technique aux clients (sélection des lieux d'immersion, conseils sur les questions de surveillance, réponse à des demandes de renseignements quotidiennes, etc.).

Le gouvernement du Canada a comme politique de recouvrer les coûts des activités gouvernementales qui procurent à des clients donnés des avantages particuliers. La Politique de recouvrement des coûts du Conseil du Trésor autorise les ministères fédéraux, dans les cas où un service, un droit ou un privilège particulier est fourni, de facturer équitablement les clients ou bénéficiaires qui profitent d'avantages supérieurs à ceux dont jouit le grand public. L'intention de recouvrer les coûts de surveillance a été annoncée dans la réponse du gouvernement fédéral (1995) aux recommandations du Comité permanent de l'environnement et du développement durable découlant de l'examen de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (LCPE). Les clients ont été informés dès 1994 des droits de surveillance proposés lors de consultations.

La mise en œuvre du recouvrement des coûts se justifie par la capacité du Ministère de respecter les principes suivants de la Politique de recouvrement des coûts du Conseil du Trésor :

- Équité : Les frais d'utilisation visent directement les bénéficiaires de lieux d'immersion convenables et surveillés. Ainsi, le programme de surveillance ne sera plus financé par les recettes fiscales générales.
- Droit et privilège : En utilisant un permis et certains lieux, les clients des secteurs du dragage et de l'excavation créent le besoin d'une surveillance des lieux d'immersion. Il est juste que les coûts de surveillance soient assumés par ceux qui sont à l'origine de ce risque pour l'environnement et pour le public. Cette démarche respecte les principes canadiens et internationaux de l'utilisateur payeur et de la précaution.
- Efficience : Selon l'analyse de marché réalisée, les droits n'influeront pas beaucoup sur la demande de permis d'immersion. La réduction prévue de 2 à 7 p. 100 de la quantité de déchets immergés est largement attribuable aux effets cumulatifs d'autres activités de recouvrement des coûts et de restructuration (voir répercussions ci-après).
- Responsabilité : Le Ministère s'est engagé à fournir à ses clients payeurs des plans de surveillance détaillés et des rapports annuels sur l'affectation des frais recouverts, de même qu'à tenir des réunions annuelles de consultation et de planification visant à examiner et à ajuster le processus. Il a aussi promis de revoir l'équité régionale des frais dans trois ans.
- Partenariat : Dans le cadre des vastes consultations organisées depuis 1994 auprès de toute la clientèle, d'autres ministères fédéraux, des provinces, de l'industrie et de groupes environnementaux, on a établi deux documents de travail, des rapports de suivi sur les commentaires des clients et trois études d'impact (une interne et deux indépendantes). Les clients reconnaissent la pertinence du recouvrement des coûts de surveillance, mais continuent d'exercer des pressions en faveur de frais régionaux (voir consultations). En s'engageant à réévaluer les droits nationaux dans trois ans, le Ministère pourrait atténuer ces pressions.
- Effet cumulatif : Le Ministère tient compte des répercussions sur les clients directs et indirects, de même que des effets supplémentaires et cumulatifs. Les droits proposés ne représentent que 1 p.100 de ces effets.
- Médiation : Le Ministère est en train de concevoir un mécanisme de résolution des différends et d'appels.

Bien public et intérêt privé

Le Ministère prend en considération le bien public et l'intérêt privé. Les coûts que le Règlement permettra de recouvrer

Regulations are about 45 percent of the total costs of the disposal at sea program and represent a specific benefit to an identifiable client. A further 15 percent is cost recovered for the permit application assessment service. Other elements including enforcement, research, policy and international negotiations are considered public benefit and are not subject to cost recovery. Clients have not contested the split, except that they maintained that no indirect costs should be charged as they are not part of the private benefit. The Department re-evaluated the overhead and adjusted it (see Fee Structure for additional detail). Some indirect costs are associated with the delivery of the monitoring and will be charged to the client.

Given that the impact on clients has been evaluated as about a 5 percent increase in specific project costs,¹ and represents only 1 percent of the cumulative costs of restructuring and cost recovery initiatives on the marine sector, it was proposed to recover the full costs of the monitoring portion of the program, rather than partial costs.

Description of the Monitoring Program — What the Fees Will Pay For

The monitoring program, delivered to clients on an annual basis involves:

- a consultation service to allow client input when setting yearly monitoring plans;
- where necessary, adjusting the monitoring program with respect to potential environmental, economic or public concerns on certain dump sites raised during the consultations;
- selecting representative sites (two major, five minor per year);
- assessing movement of the material on the sea floor (e.g. is it staying at the site or moving towards a sensitive area?);
- assessing physical, chemical and biological properties over time (e.g. is there chemical contamination, toxicity or bioaccumulation?);
- taking appropriate management action to keep the site operational, to modify its use or, in an extreme case, to close a site;
- producing a monitoring report.

Overall, monitoring provides a determination of whether dump sites are still suitable for use by clients and to what extent. It helps satisfy Canadian waste management and pollution prevention objectives for ocean disposal and meet international treaty obligations. The assessment outcome is made available to clients in report format. The use of revenue from Monitoring Fees will also be reported here.

Client Profile

The current client profile suggests 50–70 clients will be affected by the fee, of which almost 70 percent are from other federal governments, primarily the Department of Public Works and Government Services, the Department of Transport, and the Department of Fisheries and Oceans (Canadian Coast Guard and Small Craft Harbours). Non-government clients include port or harbour authorities (or commissions or corporations), private

représentent environ 45 p. 100 des coûts du programme d'immersion en mer et constituent un avantage particulier pour un client donné. En outre, le règlement permettra de recouvrer une autre tranche de 15 p. 100 des coûts liés à l'évaluation de l'application du régime de permis. D'autres éléments, dont l'exécution des dispositions réglementaires, la recherche, l'élaboration des politiques et les négociations internationales, sont considérés comme d'intérêt public et ne sont donc pas assujettis au recouvrement des coûts. Les clients ne contestent pas la répartition des coûts, sauf qu'ils s'opposent aux coûts indirects car ceux-ci ne font pas partie de l'intérêt privé. Le Ministère a réévalué puis rajusté les frais généraux (voir la section « Tarification »). Certains coûts indirects associés à la surveillance seront imposés aux clients.

Étant donné que les répercussions sur les clients représentent une augmentation de quelque 5 p. 100 des coûts spécifiques des projets¹, et uniquement 1 p. 100 des coûts cumulatifs des initiatives de restructuration et de recouvrement des coûts du secteur maritime, il a été proposé de recouvrer le coût complet du programme de surveillance plutôt qu'une partie du coût.

Description du programme de surveillance — affectation des droits

Le programme de surveillance offert aux clients annuellement comprend ce qui suit :

- service de consultation permettant la participation du client à l'établissement des plans de surveillance annuels;
- au besoin, ajustement du programme en fonction d'éventuelles préoccupations environnementales et économiques ou de préoccupations du public concernant certains lieux d'immersion soulevés lors des consultations;
- choix de lieux d'immersion représentatifs (deux majeurs et cinq mineurs par année);
- évaluation des déplacements des matières sur les fonds marins : est-ce qu'elles demeurent au lieu d'immersion ou se déplacent vers une zone sensible?
- évaluation des propriétés physiques, chimiques et biologiques sur une longue période : y a-t-il contamination chimique, toxicité ou bioaccumulation?
- mesures de gestion pertinentes : maintenir le lieu d'immersion opérationnel, modifier l'utilisation ou, dans les cas extrêmes, fermer le lieu d'immersion;
- production d'un rapport de surveillance.

Dans l'ensemble, la surveillance permet de déterminer si les lieux d'immersion conviennent encore aux clients et dans quelle mesure. Elle contribue aussi à répondre aux objectifs canadiens en matière de gestion des déchets et de prévention de la pollution causée par l'immersion de déchets en mer et satisfait aux obligations découlant de traités internationaux. Les résultats de l'évaluation sont remis aux clients sous forme de rapports, lesquels détailleront également l'usage des recettes provenant des droits de surveillance.

Profil de la clientèle

Le profil de la clientèle donne à penser que 50 à 70 clients seront touchés par les droits, dont près de 70 p. 100 sont d'autres ministères fédéraux, notamment les suivants : ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, ministère des Transports et ministère des Pêches et des Océans, dont la Garde côtière canadienne et les Ports pour petits bateaux. Les clients non gouvernementaux comprennent les administrations portuaires

¹ Impacts were estimated based on cost increase with respect to individual permits. This is thought to be a worst case scenario as there is usually a broader base upon which to spread the costs — e.g. a government dredging budget, or a port's general operating budget.

¹ Les répercussions ont été estimées en fonction de l'augmentation des coûts de chaque permis. Nous croyons qu'il s'agit de la pire hypothèse car les coûts sont habituellement répartis sur une base plus large — par exemple, le budget de dragage du gouvernement ou le budget d'exploitation général d'un port.

dredging companies, marinas and construction companies. This fee will affect all those who provide dredging services for disposal at sea in Canada and the ports and marinas which commission the dredging, usually to maintain navigable waters. Clients disposing (or commissioning the disposal) of dredged material, are generally responsible for about 90 percent of the total volume disposed, which will be subject to the fees. The remaining 10 percent will be disposed by construction companies needing to dispose of clean excavation material. The number of excavation clients increased in 1996, which may be related to increased costs for landfill or ground transportation. Dredged material clients are in transition. It is expected that between 1997 and 2008, the private sector component will increase as the Canadian Coast Guard withdraws from dredging and as the Department of Transport and the Department of Fisheries and Oceans (Small Craft Harbours) reform the port and harbour systems. About 80 percent of all clients are small volume users who dispose of less than 25 000 cubic metres under a permit.

The client base likely to be affected by the fee is not expected to be affected directly by the other major marine initiatives set forth in the National Marine Policy such as: the marine navigation services fees, the ice breaking fees, the St. Lawrence ship channel maintenance dredging service fees, the reform of pilotage or the initiation of emergency response. Other federal initiatives such as the Department of Agriculture and Agri-Food inspection fees will also not impact directly on this client base. The marine community at large, however (e.g. vessels, port users, etc.), may be affected indirectly through increases in harbour dues or other charges.

Alternatives Considered

In 1994, the Department examined the pricing strategies of disposal at sea programs in England, France and two jurisdictions in the United States as shown in Table 1. Fees for alternative disposal at landfill sites were also examined.

Table 1 — Fees from Other Jurisdictions

Jurisdiction	Fee Structure
England	Full costs of all licensing activities, calculated annually, includes an administrative fee and a licensing fee. In certain instances, the fee structure also attempts to distribute the financial burden from one licensee to all licensees who might benefit from the work.
France	No cost recovery for disposal at sea.
United States — Puget Sound, Washington	Partial cost recovery. Fees include a flat rate application fee and a disposal fee of approximately \$0.50 (US) per cubic yard (roughly \$0.97 [Can] per cubic metre). ²
United States — Long Island Sound, Connecticut	Partial cost recovery. There are application, disposal and dredging fees. There is a flat rate disposal fee and a dredging fee which is based on the area dredged. The calculation of the dredging fee is done by the applicants using a formula supplied by the Department.

(commissions et sociétés), les sociétés privées de dragage, les ports de plaisance et les sociétés de construction. Les droits viseront tous ceux qui fournissent des services de dragage pour l'immersion en mer au Canada de même que les ports et ports de plaisance qui font effectuer du dragage, habituellement pour maintenir l'état des eaux navigables. Les clients qui déversent (ou font déverser) des matières draguées sont généralement responsables de plus de 90 p. 100 du volume total immergé qui sera soumis aux droits. Le reste, soit 10 p. 100, sera déversé par les sociétés de construction qui doivent éliminer des déblais d'excavation propres. Le nombre de clients du secteur de l'excavation a augmenté en 1996, situation qui pourrait être attribuable à la hausse des coûts d'enfouissement et de transport terrestre. Les clients qui déversent des matières draguées vivent une période de transition. Nous prévoyons qu'entre 1997 et 2008 la composante secteur privé prendra de l'importance avec le retrait de la Garde côtière canadienne du dragage ainsi que la réorganisation du réseau des ports et des havres par le ministère des Transports et le ministère des Pêches et des Océans (direction générale des Ports pour petits bateaux). Quelque 80 p. 100 des clients sont des utilisateurs de petits volumes qui éliminent moins de 25 000 mètres cubes en vertu d'un permis.

La clientèle qui sera touchée par les droits de surveillance ne devrait pas être visée directement par les autres initiatives importantes touchant le secteur maritime qui sont énoncées dans la Politique maritime nationale, notamment les suivantes : droits des services à la navigation maritime, droits de brisage des glaces, droits des services de dragage d'entretien du chenal maritime du Saint-Laurent, réforme du pilotage ou lancement des services d'urgence. D'autres initiatives fédérales comme les droits d'inspection du ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire n'ont pas non plus de répercussions directes sur la clientèle. Cependant, le secteur maritime dans son ensemble (par exemple, exploitants de navires, utilisateurs de ports, etc.) pourraient être touchés indirectement par l'augmentation des droits portuaires ou d'autres frais.

Solutions envisagées

En 1994, le Ministère a examiné les stratégies de tarification des programmes d'immersion de déchets en mer de l'Angleterre, de la France et de deux États américains (voir tableau 1). Les droits d'enfouissement dans les décharges publiques ont également été analysés.

Tableau 1 — Droits dans d'autres pays et États

Pays	Structure tarifaire
Angleterre	Recouvrement intégral du coût de toutes les activités annuelles liées à la délivrance des permis, y compris les droits d'administration et les droits de permis. Dans certains cas, la structure tarifaire essaie aussi de répartir le fardeau financier d'un titulaire de permis à l'ensemble de ceux qui pourraient profiter des travaux.
France	Aucun recouvrement des coûts pour l'immersion en mer.
États-Unis — Puget Sound (Washington)	Recouvrement partiel des coûts. Les droits comprennent un taux fixe lié à la demande de permis et un taux d'immersion en mer d'environ 0,50 \$ (US) la verge cube (environ 0,97 \$ [Can] le mètre cube). ²
États-Unis — Long Island Sound (Connecticut)	Recouvrement partiel des coûts. On retrouve des droits de demande, des droits d'immersion et des droits de dragage. Les droits d'immersion sont fixes et les droits de dragage sont établis en fonction de la superficie draguée. Les requérants calculent eux-mêmes le montant des droits de dragage au moyen d'une formule fournie par le Ministère.

Jurisdiction	Fee Structure
Canada — Government landfill sites	Most have full cost recovery and review their costs annually. The costs covered include overhead, capital expenditures, operations, monitoring and evaluation of material to be disposed. In 1995, public sector landfills averaged \$25 ³ per cubic metre for non-hazardous waste.

Pays	Structure tarifaire
Canada — Décharges publiques	On applique généralement le recouvrement intégral des coûts et les droits sont révisés chaque année. Les coûts visés correspondent aux frais généraux, aux coûts des immobilisations, aux coûts de fonctionnement, aux coûts liés à la surveillance et à l'évaluation des matières à éliminer. En 1995, les droits imposés dans les décharges publiques étaient en moyenne de 25 \$ ³ pour les déchets non dangereux.

² This assumes 0.7645 cubic yards in a cubic metre and a 1998 US exchange rate of \$1.48.

³ This assumes a density of 1.3 tonnes per cubic metre, e.g. value of \$33 per tonne.

² En présumant une conversion de 0,7645 verge cube pour un mètre cube et un taux de change en devise américaine de 1,48 \$ en 1998.

³ En présumant une densité de 1,3 tonne le mètre cube (par exemple, une valeur de 33 \$ la tonne).

After initial client consultations, two options for fee calculation were developed by the Department and presented to clients in a discussion paper.

- Option 1 — A charge per cubic metre of dredged and excavation material disposed. In terms of financial implications, based on 1995 client surveys, this approach would have produced an average increase in project costs of 5.2 percent. High and medium volume disposal operations would have been most affected with an average cost increase of about 7.3 percent. Small volume operations (less than 25 000 cubic metres per year), would have been less affected (4.7 percent). [This was the formula that was chosen based upon lower impacts to most clients and preferences expressed during consultations — the actual fee/impacts are lower based on a revised recovery target.]
- Option 2 provided a formula for the fee which more closely reflected the reality that the cost of dump site monitoring increases with volume but on a diminishing basis. Option 2 would charge clients a fee that becomes smaller on a cubic meter basis as volume increases. Here, large volume clients would have been affected less (6.0 percent increase in disposal project costs), but small and medium sized clients would have faced a greater average increase in project costs (15.4 percent). This option was not selected based on greater overall impact to most clients and as many clients expressed a preference for Option 1.

Après consultation initiale des clients, le Ministère a élaboré deux options de calcul des droits, qu'il a présentées aux clients dans un document de travail.

- Option 1 — Droits par mètre cube de matières draguées et de déblais d'excavation immergés. Sur le plan des répercussions financières, d'après des sondages réalisés en 1995 auprès des clients, cette méthode aurait entraîné une augmentation moyenne de 5,2 p. 100 des coûts des projets. Les activités d'immersion des volumes élevés et moyens ont été les plus touchées, avec une augmentation du coût moyen de quelque 7,3 p. 100. Les activités à faible volume (moins de 25 000 mètres cubes par année) ont été moins touchées (4,7 p. 100). [C'est la formule qui a été retenue étant donné les répercussions plus faibles sur la plupart des clients et les préférences exprimées lors des consultations — les droits et répercussions réels sont moins élevés compte tenu de l'objectif de recouvrement révisé.]
- L'option 2 prévoyait une formule de calcul des droits qui reflétait plus fidèlement la réalité selon laquelle les coûts globaux de surveillance des lieux d'immersion augmentent avec le volume, mais en diminuant à l'unité. Selon l'option 2, les clients auraient payé un droit plus faible par mètre cube avec l'augmentation du volume. Dans ce cas-ci, les clients à fort volume auraient été moins touchés (augmentation de 6,0 p. 100 des coûts des projets d'immersion), mais les clients immergeant des volumes faibles et moyens auraient dû assumer une augmentation moyenne plus forte des coûts des projets (15,4 p. 100). Cette option n'a pas été retenue parce qu'elle avait des répercussions plus fortes sur la plupart des clients et parce que de nombreux clients ont dit préférer l'option 1.

Table 2 shows several alternatives suggested by clients over the course of consultations, which after consideration, were not acted upon.

Table 2 — Alternative Suggestions by Clients

Suggested Fee Structure	Rationale — Position
Regional fees — Clients cited the Marine Navigation Services Fees as a precedent	In that case, fees were different because the type and level of the services varied across the country. This is not the case for the Monitoring Fee which is based on the same set of national guidelines across the country and the same right and privilege to access a monitored site. Costs vary depending on the analysis needed and the type, depth and the size of the site, which could not be better standardised on a regional basis. This is supported by the fact that projected percentage cost increases for clients in the Atlantic, Quebec and Pacific and Western regions, were similar. There would also be an unreasonable increase in administrative cost, which would not be balanced by an increase in fairness. Those disposing of more should pay more. National fees should be retained but regional equity may be revisited after a three year period.

Le tableau 2 montre plusieurs possibilités suggérées par les clients pendant les consultations mais qui, après examen, n'ont pas été retenues :

Tableau 2 — Solutions de rechange proposées par les clients

Structure tarifaire suggérée	Motif — position
Droits par région — Les clients ont cité les droits des Services à la navigation maritime comme précédent	Dans ce cas, les droits étaient différents parce que le type et l'intensité de services variaient dans tout le pays. Ce n'était pas le cas pour les droits de surveillance, qui sont basés sur les mêmes directives nationales applicables dans tout le pays, ainsi que sur le même droit ou privilège d'accès à un lieu surveillé. Les coûts varient selon l'analyse requise ainsi que le type, la profondeur et la taille du lieu d'immersion, ce qu'il serait impossible de mieux normaliser sur une base régionale. Cet argument s'appuie sur le fait que les augmentations prévues de coûts en pourcentage pour les clients des régions de l'Atlantique, du Québec, du Pacifique et de l'Ouest étaient semblables. On enregistrerait aussi une hausse déraisonnable des coûts d'administration, qui ne seraient pas compensés par un accroissement de l'équité. Ceux qui immergent plus de déchets devraient payer davantage. On devrait conserver les droits nationaux mais réévaluer l'équité régionale après trois ans.

Suggested Fee Structure	Rationale — Position	Structure tarifaire suggérée	Motif — position
Fees to all clients (including fish offal and vessel disposal)	The Department incurs no incremental costs to maintain access to these sites through monitoring so no fees have been assessed. To date research on fisheries waste has provided no data to suggest a need for routine monitoring. Material is biodegradable and caught from areas generally removed from potential sources of pollution. Vessels and scrap metal are thoroughly cleaned before disposal takes place and are considered inert. Dredged and excavation material constitutes the majority of material disposed and may be contaminated from land based sources. Dredging clients continue to feel that fisheries waste should be monitored. If monitoring of these wastes is required at a later date, these clients will also pay the fees.	Droits pour tous les clients (y compris les déchets de poisson et l'élimination de vieux navires)	Comme le Ministère n'assume aucuns frais supplémentaires pour maintenir l'accès aux lieux grâce à la surveillance, aucun droit n'a été estimé. À ce jour, la recherche sur les déchets de pêche n'a fourni aucune donnée permettant d'étayer l'exigence d'une surveillance régulière. Les matières sont biodégradables et tirées de zones généralement éloignées des sources potentielles de pollution. Les navires et la ferraille entièrement nettoyés avant l'immersion sont jugés inertes. Les matières draguées et les déblais d'excavation représentent la majeure partie des déchets immergés et peuvent être contaminés par des sources terrestres. Les clients du secteur du dragage estiment toujours que les déchets de pêche devraient faire l'objet d'une surveillance. Si la surveillance de ces déchets se révèle nécessaire à une date ultérieure, ces clients paieront aussi les droits.
Fees negotiated on a site by site basis	It would be administratively complex to track and bill clients, given a 5–10 year monitoring cycle and multi-user sites. This potentially extended period between disposal and monitoring could also create a problem with enforcement of non-payment.	Droits négociés en fonction des lieux d'immersion	Il serait très complexe sur le plan administratif d'assurer le suivi et la facturation des clients, étant donné un cycle de surveillance de 5 à 10 ans et des lieux d'immersion multi-utilisateurs. Cette période éventuellement prolongée entre l'immersion et la surveillance pourrait également poser des problèmes en cas de non-paiement.
No fees or a fee to cover less than 100 percent	In accordance with the Treasury Board Cost Recovery and Charging, where a government service or right or privilege provides benefits to an identifiable client, the cost of this service or enabling this right or privilege, should be recovered from the beneficiaries, unless this would impose an unreasonable cost burden on these clients. The impact studies conducted with the clients of this program indicate that the impact is about 5 percent of individual project costs, even on small volume clients. As such, the option of no fee or a reduced fee was not chosen. Clients are not happy with this result but appear resigned to it.	Aucun droit ou des droits visant moins de 100 p. 100	Conformément à la Politique de recouvrement des coûts du Conseil du Trésor du Canada, lorsqu'un service, un droit ou un privilège gouvernemental profite à un client, les coûts de ce service, droit ou privilège devraient être recouverts auprès des bénéficiaires, à moins que cette démarche n'impose un fardeau financier déraisonnable à ces derniers. Selon les études d'impact menées auprès des clients du programme, les répercussions s'élèvent à quelque 5 p. 100 des coûts individuels des projets, même pour les clients qui immergent de petites quantités. Par conséquent, l'option des droits annulés ou réduits n'a pas été retenue. Les clients n'approuvent pas cette décision, mais semblent s'y résigner.
Clients do their own monitoring	An assessment of monitoring costs indicates that it would be more expensive for the majority of clients to monitor their individual sites. Also, some sites are used by a number of clients who would have to combine resources to do effective monitoring. There are three or four clients capable of conducting their own monitoring more cost effectively; however, these clients will also benefit from the representative monitoring conducted on other sites as this will provide yearly confirmation that their type of site continues to be suitable. At this time, the additional complexity of a two tiered system does not appear to be warranted. Client offers of assistance with monitoring elements (such as sample collection) will be considered on a case-by-case basis.	Clients effectuant leur propre surveillance	L'évaluation des coûts de surveillance révèle qu'il serait plus coûteux pour la majorité des clients de surveiller eux-mêmes leurs lieux d'immersion. De plus, certains lieux d'immersion sont utilisés par un certain nombre de clients qui devraient regrouper des ressources afin de réaliser une surveillance efficace. Trois ou quatre clients en mesure d'effectuer leur propre surveillance pourraient le faire à moindre coût. Cependant, ces clients profiteront aussi de la surveillance des lieux d'immersion représentatifs effectués ailleurs par le Ministère, puisque cette activité confirmera chaque année que les lieux utilisés conviennent toujours. À l'heure actuelle, la complexité accrue d'un système à deux paliers ne semble pas se justifier. Des offres des clients avec des composantes de surveillance (comme la collecte d'échantillons) seront examinées individuellement.

Benefits and Costs

Client Benefits

Clients benefit from the continued use of suitable disposal sites under an ocean disposal permit as it is generally cheaper than land based disposal, and is usually the environmentally preferable and practical alternative for disposal of dredged or excavated material. For these materials, the act of disposal at sea, however, creates the need to monitor the sites for long term effects, in order to safely allow continued access to these sites and meet national and international reporting requirements. Imposing a fee, based on monitoring costs, for the right or privilege of using an ocean dump site under a permit is a fair allocation of costs to a beneficiary. The benefits include:

- Greater client input to the planning and delivery of monitoring through annual regional meetings and follow-up monitoring report.
- Clients are allowed continued access to suitable dump sites.
- Annual monitoring reports for client use and review by all interested parties increase transparency and accountability;

Avantages et coûts

Avantages pour les clients

Les clients profitent de l'usage continu de lieux d'immersion convenables en vertu d'un permis puisque, généralement, cette option est moins coûteuse que l'enfouissement terrestre et constitue la solution la plus écologique et pratique pour éliminer des matières draguées ou des déblais d'excavation. Toutefois, l'immersion en mer de ces matières nécessitent la surveillance des effets à long terme, afin d'assurer l'accès sécuritaire aux lieux d'immersion ainsi que de satisfaire aux exigences nationales et internationales en matière de rapport. L'imposition de droits, fondés sur les coûts de surveillance, pour obtenir le droit ou le privilège d'utiliser un lieu d'immersion en mer en vertu d'un permis constitue un recouvrement de coûts équitable auprès du bénéficiaire. Voici certains avantages pour les clients :

- Plus grande participation du client à la planification et à l'exécution du programme de surveillance grâce à des réunions régionales et à un rapport de surveillance.
- Accès continu à des lieux d'immersion convenables.

- clients may use them to promote refinements/efficiencies in the monitoring, as a marketing tool to show good environmental citizenship or for addressing environmental risks.
- Regional and headquarters staff provide technical assistance to the clients, including the selection of dump sites, advice on monitoring issues and day-to-day responses to client requests.

The Full Cost to the Government

The Department referred to Environment Canada (1996) Draft Guidelines to the National Policy Framework for Commercialisation in Environment Canada and to Treasury Board guidelines in the determination of costs. The fair market value of the right or privilege of permitting access to suitable disposal sites was estimated as being approximately equal to the Department's cost of maintaining that right or privilege through disposal site monitoring at representative sites. Where no monitoring is provided (e.g. for fisheries waste or vessels), site access can be maintained at no additional costs. Costing for dredged or excavation material was based on the minimum annual activity level recommended for monitoring requirements (according to National Guidelines for Monitoring at Ocean Disposal Sites). This would cover two major sites and five minor sites each year. Unit costing for a representative array of types of sites (e.g. shallow vs. deep) was carried out using regional office expenditure information and recent contract bids for similar work. A 41.8 percent factor was then applied to reflect indirect costs. This resulted in a total annual cost for the monitoring program of \$1,248,000 as described in Table 3.

Table 3 — Costs of the Operation of the Dump Site Monitoring Program based on Recommended Minimum Guideline Levels

Cost Element	Annual Costs
Salaries	\$200,000
Operating Costs — Primarily Collection, Sampling, Analysis and Report Generation Costs	\$655,000
Benefits — 20 % of Salaries	\$40,000
Indirect Costs for the Department of the Environment (41.8% of Direct Costs Above)	\$353,000
TOTAL — Assuming Current Availability of Ships and Number of Sites Remains Fairly Constant	\$1,248,000

Fee Structure

Ensuring that costs are equitably attributed to the users was the key consideration in the establishment of the fee structure. The pricing of the permit fee was directly linked to the cost of monitoring. Where no costs were likely to be incurred, no fee was assessed (e.g. fisheries waste). The calculation of the fee was based on costs to provide monitoring at representative dump sites on a per thousand cubic metres basis, assuming an average quantity disposed of about 2.1 million m³ of material per year. The average quantity was estimated using historical data from 1991–1995, and future projections provided through client consultations. Costs, discussed below, included total direct costs and indirect costs. Indirect costs (overhead) include such things as indirect labour, legal and other government supplied services, rent, heat,

- La présentation de rapports de surveillance annuels aux clients et à toutes les parties intéressées augmente la transparence et la responsabilisation; les clients peuvent recourir à ces rapports pour favoriser l'amélioration ou l'efficacité de la surveillance, pour promouvoir leur écocivisme et pour atténuer les risques environnementaux.
- Le personnel des bureaux central et régionaux offrent une aide technique aux clients (sélection de lieux d'immersion, conseils sur des questions de surveillance, réponse quotidienne à des demandes de renseignements, etc.).

Coût total pour le gouvernement

Pour calculer ses coûts, le Ministère s'est appuyé sur l'ébauche d'Environnement Canada (1996) intitulée *Guidelines to the National Policy Framework for Commercialisation in Environment Canada* (directives sur le cadre national des politiques de commercialisation au Ministère) et les directives applicables du Conseil du Trésor. Selon les estimations, la juste valeur marchande du droit ou privilège d'accès à des lieux d'immersion convenables équivaut à peu près aux coûts assumés par le Ministère pour maintenir ce droit ou privilège par la surveillance des lieux représentatifs. L'accès aux lieux d'immersion non surveillés (déchets de pêche, vieux navires, etc.) peut être maintenu sans frais supplémentaires. Par ailleurs, les coûts d'immersion de matières draguées ou de déblais d'excavation ont été fixés selon le volume d'activité annuel minimum recommandé pour les exigences de surveillance énoncées dans les Directives sur la surveillance des lieux d'immersion en mer. L'activité viserait deux lieux d'immersion majeurs et cinq lieux d'immersion mineurs chaque année. Les coûts unitaires pour un éventail représentatif de lieux d'immersion (par exemple, eau peu profonde et eau profonde) ont été calculés à partir des renseignements des bureaux régionaux sur les dépenses et des appels d'offres récents visant des travaux similaires. Un facteur de 41,8 p. 100 a ensuite été appliqué pour tenir compte des coûts indirects. Ces calculs ont donné un coût total annuel de 1 248 000 \$ pour le programme de surveillance (voir le tableau 3).

Tableau 3 — Coûts d'exploitation du programme de surveillance des lieux d'immersion suivant les niveaux minimums recommandés

Élément de coût	Coûts annuels
Salaires	200 000 \$
Coûts d'exploitation — essentiellement coûts de collecte, d'échantillonnage, d'analyse et de production de rapports	655 000 \$
Avantages sociaux — 20 % des salaires	40 000 \$
Coûts indirects pour le Ministère (41,8 % des coûts directs ci-dessus)	353 000 \$
TOTAL — en supposant que les navires sont actuellement disponibles et que le nombre de lieux d'immersion demeure à peu près constant	1 248 000 \$

Tarifification

La nécessité d'une imputation équitable des coûts à l'utilisateur a été le principal facteur pris en considération dans l'établissement de la tarification. Celle-ci a été calculée en fonction des coûts de la surveillance. Aucun droit n'a été estimé pour les coûts improbables (par exemple, les déchets de pêche). Les droits de permis ont été établis selon les coûts associés à la surveillance de lieux d'immersion représentatifs par mille mètres cubes, en supposant le déversement d'une quantité moyenne d'environ 2,1 millions de mètres cubes de matières par année. Cette quantité moyenne a été estimée d'après les données historiques de la période 1991-1995 et des projections futures résultant de consultations avec les clients. Les coûts, qui sont examinés ci-après, comprenaient l'ensemble des coûts directs et indirects. Ces derniers (frais généraux)

maintenance, light, power, depreciation, taxes, and insurance. As a result of consultations, it was agreed that, as the majority of clients are other government departments, in particular the Department of Public Works and Government Services, who already pay a portion of these costs, such as heat, rent and other government department services, that they should not pay twice. Therefore, to avoid "double billing", the indirect costs were reduced by about 30 percent to remove duplicative elements. As there is only a small non-government client base (15–20 clients), this adjustment has been applied to all clients, for reasons of administrative simplicity and cost effectiveness. This revises the applicable cost to about \$1 million.

This regulation proposes a fee of \$470.00 per thousand cubic metres of dredged or excavated material, disposed at sea, pursuant to an ocean disposal permit. To obtain a permit, permittees will pay at least 50 percent of the estimated Monitoring Fee before disposal operations begin, and the remaining 50 percent half way through the permit term. Payments will be made to the Receiver General. The Program will recover monitoring costs. The use of credit cards will not be accepted. Fees will be applied to disposal activity taking place on or after the publication of the Regulations in Part II of the *Canada Gazette*.

Revenue Forecasts

Given that clients are well aware of the upcoming fees, it is likely that in the first year, most will apply for their permits before the implementation date. This will result in a greatly reduced income for the first year of cost recovery. Revenues in the neighbourhood of \$200,000 to \$600,000 are projected for 1998–99. A conservative estimate of revenues for years two to five is in the range of \$600,000 to \$800,000. In future years, factors such as natural dredging cycles (–12 percent to +9 percent since 1988) in addition to factors assessed during the impact assessment such as harbour re-organisation, other fees and taxes and general economic market factors which are not known at this time, may reduce the amount of disposal and the revenue

Plans for Review of Fees

An accounting of revenues and expenditures will be provided to clients as part of the annual monitoring report. Review of yearly monitoring priorities will be done with client input at the planning phase each year. Clients were informed that it is the intention of the program to review the fees after a five year period. Following consultations, it was agreed to review after three years, particularly on the issue of regional equity.

Additional Costs Engendered by the Cost Recovery Regulation

Costs to the Government: Impact assessment estimates a 2–7 percent reduction in disposal activity following implementation of this fee. Further reductions are possible, as stated above under Revenue Projections. These reductions should not result in a need for additional resources beyond those already in place for this activity, but may reduce monitoring levels, corresponding to disposal levels. Enforcement costs are not anticipated to increase due to cost recovery, but the focus should be on potential illegal disposal, particularly in the first years.

englobent des éléments comme la main-d'œuvre, les services juridiques et autres services gouvernementaux, le loyer, le chauffage, l'entretien, l'éclairage, l'électricité, l'amortissement, les taxes et les assurances. Par suite des consultations, il a été convenu que la majorité des clients étant des ministères fédéraux, notamment le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, qui paient déjà une partie des coûts (chauffage, loyer, services d'autres ministères du gouvernement, etc.), ces clients ne devraient pas payer deux fois. Par conséquent, afin d'éviter une « double facturation », les coûts indirects ont été réduits d'environ 30 p. 100 pour éliminer les éléments imputés en double. Compte tenu du faible nombre de clients non gouvernementaux (de 15 à 20), ce rajustement a été appliqué à tous les clients, pour des raisons de simplicité administrative et d'efficacité. Ainsi, le coût applicable passe à environ 1 million de dollars.

Le règlement propose un droit de 470,00 \$ par mille mètres cubes de matières draguées ou de déblais d'excavation immergés en mer en vertu d'un permis. Pour obtenir ce permis, les intéressés paieront au moins 50 p. 100 des droits de surveillance estimatifs avant le début des activités d'immersion, et le reste au milieu de la période du permis. Les paiements seront faits au Receveur général. Les coûts du programme de surveillance seront recouvrés. L'utilisation de cartes de crédit ne sera pas acceptée. La tarification s'appliquera aux activités d'immersion qui auront lieu à compter de la date de publication du Règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Prévisions de recettes

Les clients étant bien informés de l'entrée en vigueur de la nouvelle tarification, il est probable que, pour la première année, la plupart feront leur demande de permis avant la date d'entrée en vigueur. Par conséquent, les recettes seront sensiblement réduites pour la première année de recouvrement des coûts. Des recettes oscillant entre 200 000 \$ et 600 000 \$ sont prévues pour 1998–1999. Une estimation prudente situe les recettes annuelles de la deuxième à la cinquième année entre 600 000 \$ et 800 000 \$. Dans les prochaines années, des aspects comme les cycles de dragage naturels (–12 p. 100 à +9 p. 100 depuis 1988), et d'autres facteurs définis pendant l'étude d'impact, comme la réorganisation du réseau portuaire, l'imposition d'autres droits et taxes et des facteurs économiques généraux inconnus pour le moment, pourraient contribuer à réduire la quantité des versements et le montant des recettes.

Réexamen prévu de la tarification

Un relevé comptable des recettes et des dépenses sera fourni aux clients dans le rapport annuel relatif à l'activité de surveillance. L'examen des priorités de surveillance annuelles sera effectué, avec la contribution des clients, au moment de la phase de planification chaque année. Les clients ont été informés de l'intention des responsables du programme de réexaminer la tarification après cinq ans. Suite aux consultations, il a été convenu de réévaluer la situation dans trois ans, particulièrement la question de l'équité régionale.

Coûts additionnels engendrés par la réglementation de recouvrement des coûts

Coûts pour le gouvernement : L'étude d'impact prévoit une réduction de 2 à 7 p. 100 de l'activité d'immersion par suite de la mise en œuvre de la nouvelle tarification. D'autres réductions sont possibles, comme il est mentionné ci-dessus à la section Prévisions de recettes. Ces réductions ne devraient pas exiger un accroissement des ressources au delà de celles qui sont déjà disponibles pour cette activité, mais pourraient se traduire par une réduction des niveaux de surveillance correspondant à la réduction de l'activité d'immersion. Le recouvrement ne devrait pas

Costs to the Industry: Based on the historical data in Table 4, approximately 7 percent of clients will bear 73 percent of the cost of dump site monitoring. Federal government clients account for the majority of this.

entraîner la hausse des coûts de mise en application, mais une attention doit être portée à la possibilité de déversements illégaux, surtout durant les premières années.

Coûts pour l'industrie : Selon les données historiques (tableau 4), environ 7 p. 100 des clients assumeront 73 p. 100 des coûts de la surveillance des sites d'immersion. Ces clients sont en majorité des ministères et organismes fédéraux.

Table 4 — Where the Money Will Come from and Example Fees (based on 1991–1995 data)

Type of Client	Quantity Disposed (m ³)	Percent of Permits (All Clients)	Percent of Permits (Government Clients)	Percent of Total Revenue (All Clients)	Percent of Total Revenue (Government Clients)	Maximum Fee (Per Type)
Small Volume	0 - 25 000	83%	60%	11%	6%	\$11,750
Medium Volume	25 001 - 100 000	10%	2%	16%	3%	\$47,000
Large Volume	100 001 - 500 000	6%	3%	39%	24%	\$235,000
V. Large Volume	500 001 - 1 000 000	1%	1%	34%	29%	\$470,000
	Total	100%	66%	100%	61%	

Tableau 4 — Sources des recettes et exemples de tarification (d'après les données de 1991-1995)

Type de client	Quantité déversée (m ³)	Pourcentage des permis (tous les clients)	Pourcentage des permis (clients gouvernementaux)	Pourcentage des recettes totales (tous les clients)	Pourcentage des recettes totales (clients gouvernementaux)	Droit maximum (par type)
Faible volume	0 - 25 000	83 %	60 %	11 %	6 %	11 750 \$
Volume moyen	25 001 - 100 000	10 %	2 %	16 %	3 %	47 000 \$
Grand volume	100 001 - 500 000	6 %	3 %	39 %	24 %	235 000 \$
T. grand volume	500 001 - 1 000 000	1 %	1 %	34 %	29 %	470 000 \$
	Total	100 %	66 %	100 %	61 %	

Impact Assessment

An initial impact assessment began in 1995, with preliminary client consultations and a user survey, requesting costing information on a permit-specific basis to gauge worst case impacts at the project level. A 1996–97 Discussion Paper on Ocean Disposal and Cost Recovery (and follow-up meetings) by the Department, reported on the results of the analysis and offered clients further opportunity for input. Comparison to the Business Impact Test, often recommended by the Treasury Board Secretariat, was undertaken by an independent consultant in: *A Review of Business Impact Analyses of Cost Recovery Initiatives at Environment Canada* by BCI Regulatory Policy Inc. (1997). The Department's process was found to be equivalent to the BIT process.

Étude d'impact

On a amorcé une évaluation initiale en 1995 par des consultations préliminaires auprès des clients et un sondage auprès des utilisateurs, afin d'obtenir de l'information sur les coûts propres à un permis et de déterminer quels seraient, dans le pire des scénarios, les impacts sur le projet. Un document du Ministère intitulé *Document de travail sur l'immersion en mer et le recouvrement des coûts 1996-1997* (et des réunions de suivi) ont permis de communiquer aux clients les résultats de l'évaluation et de leur offrir une nouvelle occasion d'intervenir. Une comparaison avec le Test de l'impact sur les entreprises, souvent recommandée par le Secrétariat du Conseil du Trésor, a été réalisée par un consultant indépendant (*A Review of Business Impact Analyses of Cost Recovery Initiatives at Environment Canada*, par BCI Regulatory Policy Inc., 1997). Le processus du Ministère a été jugé équivalent au Test de l'impact sur les entreprises.

A follow-up analysis in 1997 looked at cumulative impacts of other marine initiatives, at competitiveness impacts and at potential reduction in disposal at sea, as a result of the Monitoring Fee and other fees. A second client survey was distributed at this time. The report: *Impact of Cost Recovery of Ocean Disposal Monitoring*, by CPCS Transcom Ltd. (1997) was concluded in October 1997. CPCS Transcom Ltd. (formerly Hickling Corporation) was also the consultant responsible for the 1996 analysis of cumulative impacts of seven major Marine Initiatives under the National Marine Policy. The 1997 contract thus had the advantage of their databases on marine traffic and the thresholds for significant competitive impacts set in consultation with industry. The above documents provide a detailed assessment of the impacts. What follows is a brief summary of the results.

Une analyse de suivi, effectuée en 1997, a porté sur les l'impact cumulatif d'autres initiatives maritimes, l'impact sur la compétitivité et la réduction possible de l'immersion en mer par suite de l'entrée en vigueur des droits de surveillance et d'autres droits. Un deuxième sondage auprès des clients a alors été effectué. Le rapport résultant, *Impact of Cost Recovery of Ocean Disposal Monitoring*, par CPCS Transcom Ltd. (1997), a été terminé en octobre 1997. CPCS Transcom Ltd. (auparavant Hickling Corporation) est aussi le consultant qui a réalisé en 1996 l'analyse de l'impact cumulatif de sept initiatives maritimes majeures en vertu de la Politique maritime nationale. Pour l'analyse de 1997, ce consultant disposait donc de bases de données sur le trafic maritime et de seuils correspondant à des impacts concurrentiels significatifs, établis en consultation avec l'industrie. Les documents ci-dessus présentent une évaluation détaillée d'impact. Les paragraphes suivants résument brièvement les résultats.

Incremental Impacts as a Result of the Monitoring Fee

1. An average 5 percent cost increase on a per permit basis. — It is estimated that, given the fee of \$470 per 1 000 cubic metres,

Impact différentiel attribuable aux nouveaux droits de permis

1. Augmentation moyenne des coûts de 5 p. 100 par permis. — Selon les estimations, le droit de 470 \$ par 1 000 mètres cubes

client project costs will increase on average by 4.7 percent. For the smaller dredgers/users, costs could increase by an average of 4.2 percent while costs for large and medium volume dredgers/users will increase by 6.6 percent. Impacts will be equal to or more likely less, as clients will generally be able to spread these costs over a much broader budget base.

2. No diversion of port business or closure of ports, dredgers will pass costs on — The Monitoring Fee alone will not have a significant effect on competitiveness of most clients, meaning that disruption of activity or diversion of business would not be likely to occur. Dredgers indicated they would generally pass on the cost. Proponents (those commissioning disposal) would neither be forced to close operations, nor was diversion of their business to other ports (including United States and freshwater ports in Canada) expected. Increased costs per tonne of commercial cargo were estimated at less than \$0.02 in a typical port on the east coast and less than \$0.01 in a typical port on the west coast. Some port clients did indicate they may have short term difficulty passing the costs on to indirect users (port/harbour users, traffic) due to existing contracts. Long term impediments are unlikely.

3. No significant shift to land disposal — The significant use of other disposal alternatives (land disposal) was not expected, except where land disposal is already in use on the east coast. Clients indicated through the 1997 survey that unless the fee was to have the effect of increasing the project cost by 50 percent or more, ocean disposal would continue to be more attractive financially. Some excavators and small harbour operators indicated they would go to land disposal, but generally did not support the claim with costing information.

4. No differential regional impacts — On a regional basis, no significant competitive impacts are anticipated and increases to client project costs are expected to be similar in all marine regions, based on 1995 survey responses as seen in Table 5.

Table 5 — Average Projected Increase in Cost of Disposal Operations by Region, as a Result of the Proposed Fee (Based on 1995 Survey)

Percent Increase in Project Cost	Atlantic	Pacific and Yukon	Quebec
REGIONAL MEAN	4.32%	4.40%	5.08%

Some clients suggested a competitive advantage would be given to those conducting operations in fresh water (such as the St. Lawrence or Great Lakes). Freshwater disposal is already under a different regulatory and cost regime and may have different competitive advantages or disadvantages. For example, the new maintenance dredging services fee could impose similar costs on vessel traffic moving through the St. Lawrence region.

5. Projected 2 percent reduction in disposal activity from this fee alone — Based on 1997 survey data, for a fee at about this level.

imposera aux clients une augmentation moyenne de 4,7 p. 100 des coûts des projets. Pour les exploitations de dragage ou utilisateurs de petite taille, les coûts pourraient augmenter en moyenne de 4,2 p. 100, tandis que pour les exploitations de dragage ou utilisateurs de moyenne et de grande taille, ils pourraient augmenter de 6,6 p. 100. Les répercussions sont équivalentes ou probablement moins grandes, puisque les clients pourront généralement répartir ces coûts sur une assise budgétaire beaucoup plus vaste.

2. Pas de déplacement d'activité portuaire ou de fermeture de port; les exploitations de dragage transféreront les coûts — Les droits de surveillance n'auront pas, à eux seuls, un effet marquant sur la compétitivité de la plupart des clients; il est donc peu probable que l'activité des entreprises soit perturbée ou déplacée. Les exploitations de dragage ont indiqué que de façon générale elle transféreront les coûts. Les requérants (ceux qui demandent les déversements) ne seront pas contraints de mettre fin à leurs activités, et aucun déplacement de leur activité vers d'autres ports (par exemple des ports américains ou des ports en eau douce du Canada) n'est prévu. L'accroissement des coûts par tonne de fret commercial est estimé à moins de 0,02 \$ dans un port type de la côte Est et à moins de 0,01 \$ dans un port type de la côte Ouest. Certains clients des ports ont indiqué qu'ils pourraient avoir de la difficulté à court terme à transférer les coûts aux utilisateurs indirects (navires, utilisateurs des ports) en raison des contrats existants. Il est peu probable que des obstacles puissent subsister à long terme.

3. Pas de déplacement important vers le déversement terrestre — Il n'y a pas lieu de prévoir un déplacement important vers d'autres solutions que l'immersion en mer (déversement terrestre), sauf aux endroits où le déversement terrestre est déjà pratiqué sur la côte Est. Les clients ont indiqué dans le sondage de 1997 qu'à moins que le recouvrement des coûts du Ministère n'ait pour effet d'accroître le coût des projets de 50 p. 100 ou plus, l'immersion en mer demeurerait financièrement plus attrayante. Certaines exploitations d'excavation et certains exploitants de petits ports ont indiqué qu'ils opteraient pour le déversement terrestre, mais sans fournir en général de justification en termes de coûts.

4. Pas d'impact différentiel régional — À l'échelle régionale, aucun impact concurrentiel important n'est prévu, et les augmentations du coût des projets des clients devraient être semblables dans toutes les régions maritimes, selon les réponses fournies au sondage de 1995, comme l'indique le tableau 5.

Tableau 5 — Augmentation moyenne prévue du coût des activités d'immersion, par région, attribuable à la tarification proposée (selon le sondage de 1995)

Pourcentage d'augmentation du coût des projets	Atlantique	Pacifique et Yukon	Québec
MOYENNE RÉGIONALE	4,32 %	4,40 %	5,08 %

Certains clients ont fait valoir que les exploitants menant leurs activités en eau douce (par exemple dans le Saint-Laurent ou dans les Grands Lacs) bénéficieraient d'un avantage concurrentiel. L'immersion en eau douce est déjà soumise à un régime différent de réglementation et de coûts, et pourrait comporter différents avantages ou désavantages concurrentiels. Par exemple, le nouveau droit de services de dragage d'entretien pourrait imposer des coûts du même ordre aux navires se déplaçant sur le Saint-Laurent.

5. Réduction prévue de 2 p. 100 de l'activité d'immersion résultant uniquement de l'imposition des nouveaux droits — Cette prévision repose sur les données du sondage de 1997 pour une tarification de cet ordre.

Cumulative impacts

Three other major initiatives may impact on this client base directly:

1. Port Reform should be neutral (Department of Transport) — Eight of the eighteen ports slated for transition to Port Authorities are traditional ocean disposal clients. Initial assessment by Hickling Corporation Ltd., in 1996, assumes the impact of port reform will be neutral in most cases. More detailed impact analysis is planned for 1997–98 by each port.

2. Withdrawal of the Coast Guard funding from dredging will increase port costs, but Monitoring Fee is incrementally small (Department of Fisheries and Oceans) — The Port of Saint John, New Brunswick, and dredging in the Fraser River will be subject to the new Monitoring Fee and to increased dredging costs. The Miramichi River has reduced its disposal activity and the Monitoring Fee will not apply to fresh water ports. A case study in Saint John (assumed to be typical) looked at the extra dredging costs (\$1.8 million) and cost recovery from other Marine Initiatives affecting port clients (\$8.46 million). These increases in port related costs are significant. The Monitoring Fee however represents only 2.4 percent of the total cost recovery fees.

3. Restructuring Small Craft Harbours will have limited effect on direct clients as dredging of active fishing harbours will remain a priority for Small Craft Harbours. Impacts after 2001 may need reassessment — A report provided by Small Craft Harbours indicates that the proposed Monitoring Fee would result in a 3 percent increase in dredging and disposal costs and the cancellation of one dredging project per year.

4. An additional reduction in disposal of 5 percent is forecast, for a total of 7 percent as a result of cumulative impacts — These results are based on the 1997 survey results and the above summary information. A number of clients, particularly public sector clients who operate with fixed budgets, indicated that an increase in total dredging costs, due to the Department's cost recovery fee and other initiatives, would have to be offset by a reduction in activity. Clients would likely achieve this by reviewing requirements, prolonging the period between scheduled maintenance dredging or cutting back on some projects. In the short term, this figure is likely to be much higher, due to clients undertaking additional disposal before the introduction of the new fees.

Indirect Client Impacts

1. Cumulative impacts of major marine initiatives on indirect clients (vessels, marine community) is moderate. The Monitoring Fee is only about 1 percent of the cost — As the costs of the Monitoring Fees will need to be passed on to indirect clients, including vessels and port users, the Department examined, on a gross basis, the total amount of the Monitoring Fee in relation to cost recovery fees or costing of services that the federal government will no longer be providing as a result of the National Marine Policy. There are seven major marine initiatives (MI), which, according to the 1996 study by Hickling Corporation, will cost the marine industry, on an aggregate basis, about \$75 million in 1997–98 and was assessed as having a "moderate" impact. This compares to the Department's cost recovery target of \$1 million,

Impact cumulatif

Trois autres initiatives majeures pourraient avoir des incidences directes sur cette clientèle :

1. L'impact de la réforme du réseau portuaire devrait être neutre (ministère des Transports) — Huit des dix-huit ports dont le contrôle doit être cédé à des administrations portuaires sont des clients traditionnels effectuant de l'immersion en mer. Selon l'évaluation initiale faite par Hickling Corporation Ltd. en 1996, l'impact de la réforme des ports sera neutre dans la plupart des cas. Une analyse d'impact plus détaillée est prévue pour 1997-1998 par chacun des ports.

2. Le retrait de la Garde côtière des activités de dragage accroîtra les coûts des ports, mais les droits de surveillance ne représenteront qu'un léger fardeau additionnel (ministère des Pêches et des Océans) — Le port de Saint John au Nouveau-Brunswick, et le dragage dans le Fraser, seront assujettis à la nouvelle tarification de surveillance et à une augmentation des coûts de dragage. Dans le cas de la rivière Miramichi, les activités de déversement ont été réduites et les droits de surveillance ne s'appliqueront pas aux ports en eau douce. Une étude de cas visant le port de Saint John (considéré comme un port type) a porté sur les coûts de dragage additionnels (1,8 million de dollars) et le recouvrement des coûts d'autres initiatives maritimes influant sur les clients du port (8,46 millions de dollars). Ces augmentations de coûts touchant le port sont importantes. Cependant, la tarification de surveillance ne représente que 2,4 p. 100 du total des droits perçus par recouvrement des coûts.

3. La restructuration de la Direction générale des Ports pour petits bateaux (DGPPB) aura un effet limité sur les clients directs, car le dragage des ports de pêche actifs demeurera une priorité pour la DGPPB. Les impacts postérieurs à 2001 pourraient exiger une réévaluation — Un rapport de la Direction générale des Ports pour petits bateaux indique que la tarification de surveillance proposée entraînerait une augmentation de 3 p. 100 des coûts de dragage et d'immersion, et l'annulation d'un projet de dragage par année.

4. On prévoit une réduction additionnelle de 5 p. 100 des déversements en raison des impacts cumulatifs, ce qui porte le total à 7 p. 100 — Ces résultats sont basés sur le sondage de 1997 et sur l'information sommaire ci-dessus. Un certain nombre de clients, surtout des organisations du secteur public ayant des budgets fixes, ont indiqué qu'une augmentation des coûts totaux de dragage attribuable à la nouvelle tarification de recouvrement des coûts et à d'autres initiatives devrait être compensée par une réduction d'activité. La façon d'y parvenir consisterait vraisemblablement à réviser les exigences, à espacer davantage les travaux prévus de dragage d'entretien ou à opérer des compressions dans certains projets. À court terme, la baisse sera probablement beaucoup plus élevée, car les clients effectueront des déversements additionnels avant la nouvelle tarification.

Impact sur les clients indirects

1. L'impact cumulatif des initiatives maritimes majeures sur les clients indirects (navires, communauté maritime) sont modérés. La tarification de surveillance ne représente qu'environ 1 p. 100 du coût — Puisque les coûts engendrés par les droits de surveillance devront être transférés à des clients indirects, notamment les navires et les utilisateurs des ports, le Ministère a examiné, en termes bruts, le montant total des recettes de la tarification de surveillance en regard des droits perçus par recouvrement des coûts, ou des frais qui devront être assumés pour remplacer les services que le gouvernement fédéral n'offrira plus en raison de la Politique maritime nationale. Il y a sept initiatives maritimes majeures qui, selon l'étude de 1996 de Hickling Corporation, coûteront à l'industrie maritime une somme globale

which was assessed to have no significant competitive impacts. Overall, the cost of the Department's program represents just about 1 percent of the cumulative costs that have been identified. In assessing this information however, it should be noted that MI fees apply to a broader client base as they include the St. Lawrence and the Great Lakes.

2. Indirect clients on the west coast will proportionately pay less than other regions for marine initiatives, including Monitoring Fees — According to the 1996 Hickling Corporation report, the average MI cost per tonne will be \$0.30/tonne. It is highest in Prince Edward Island, at \$1.30, and lowest in British Columbia at \$0.093/tonne. The analysis also showed that as a percentage of total transport costs, the Atlantic provinces will bear the highest cost of the marine initiatives. British Columbia will experience the lowest impact on transport costs. The Monitoring Fee was estimated at an additional cost of less than \$0.02 for cargo moving through a typical east coast port and less than \$0.01 for cargo moving through a typical west coast port.¹

Other Risks

With the introduction of the Monitoring Fee, some clients may choose to avoid payment of the fee through illegal disposal of material. The risk may be greater where the client base is in transition. New clients may not be aware of, or experienced with, the regulations/fees, in which case there may be potential for strong opposition and circumvention of the fee through illegal dumping.

Over the short term, some clients may have difficulty in passing off costs to indirect clients because of existing contracts.

Consultation

Extensive consultations have been undertaken. All stakeholders (ALL) includes the affected client base (AC), and other interested parties including all other clients (OC), other government departments (OGDs), the provinces (FPAC), Native groups (N), industry (I), consulting (C), environmental groups (ENGOS) and the interested public (Pub). Affected clients are further broken down into dredging (Dredge) and excavation (Excav) clients, small (Sm) and large (Lg) volume and federal government (Govt) and private sector (Priv) clients. Table 6 shows the schedule of consultations, number of organisations/individuals sent the documentation or the invitations, the response rate and the "representativeness" of the response.

Stakeholders were informed of the intent to proceed with Monitoring Fees in 1994-95 during consultations on regulatory issues. A user's survey was conducted in 1995-96 to gauge client impacts and solicit opinions on options for the cost recovery fee for dump site monitoring. Details and results of that survey are presented above under Impact Assessment.

¹ The Vancouver estimate was made using historical data on quantities disposed, estimating the monitoring fee and dividing by the tonnage moving through the port. Saint John was estimated as per the case study presented in the CPCS Transcom Ltd. report 1997.

d'environ 75 millions de dollars en 1997-1998, et dont l'impact a été jugé « modéré ». Par comparaison, l'objectif de recouvrement des coûts du Ministère est de 1 million de dollars, une somme dont l'impact concurrentiel a été jugé non significatif. Globalement, le coût du programme du Ministère représente seulement 1 p. 100 des coûts cumulatifs qui ont été calculés. Il faut toutefois garder à l'esprit, en examinant ces chiffres, que les droits afférents aux initiatives maritimes ci-dessus s'appliquent à une clientèle plus vaste, car ces initiatives visent aussi le Saint-Laurent et les Grands Lacs.

2. Les clients indirects de la côte Ouest paieront, de façon proportionnelle, moins que ceux des autres régions pour des initiatives maritimes, y compris les droits de surveillance — Selon le rapport de 1996 de Hickling Corporation, le coût moyen des initiatives maritimes sera de 0,30 \$ la tonne. Il sera le plus élevé à l'Île-du-Prince-Édouard, à 1,30 \$ la tonne, et le plus bas en Colombie-Britannique, à 0,093 \$ la tonne. L'analyse a aussi montré qu'en pourcentage des coûts totaux de transport, ce sont les provinces de l'Atlantique qui paieront le coût le plus élevé pour les initiatives maritimes. À l'opposé, l'impact le plus faible sur les coûts de transport sera enregistré en Colombie-Britannique. L'impact de la tarification de surveillance a été estimé à un coût additionnel de moins de 0,02 \$ pour le fret passant par un port type de la côte Est, et de moins de 0,01 \$ pour le fret passant par un port type de la côte Ouest¹.

Autres risques

Quand les nouveaux droits de surveillance entreront en vigueur, certains clients pourraient refuser de les payer et s'adonner à l'immersion illégale de matières. Le risque pourrait être plus grand dans les secteurs où la clientèle se renouvelle. Les nouveaux clients pourraient ne pas être informés, ou ne pas avoir l'expérience, du règlement et du droit à payer, auquel cas ils pourraient démontrer une vive opposition au paiement du droit et pratiquer des immersions illégales.

À court terme, certains clients pourraient avoir de la difficulté à transférer les coûts aux utilisateurs indirects en raison des contrats existants.

Consultations

On a amorcé de vastes consultations auprès de tous les intervenants (TOUS), à savoir les clients visés (CV), les autres parties intéressées (API), les autres ministères du gouvernement (AMG), les provinces (PRO), les groupes autochtones (GA), l'industrie (I), les groupes d'experts-conseils (GEC), les groupes environnementaux (ONGE) et les citoyens intéressés (CI). Les clients visés sont ensuite divisés en secteur du dragage (DRA) et secteur de l'excavation (EXC), en petit volume (PV) et en gros volume (GV) ainsi qu'en gouvernement fédéral (GF) et en secteur privé (SP). Le tableau 6 présente le calendrier des consultations, le nombre d'organisations et de particuliers ayant reçu la documentation ou l'invitation, le taux de réponse et la « représentativité » de la réponse.

Les intéressés ont été informés du projet d'introduction d'un droit de surveillance en 1994-1995, durant les consultations sur la réglementation. Un sondage auprès des utilisateurs a été réalisé en 1995-1996 pour mesurer l'impact sur les clients et demander des opinions et des suggestions en ce qui concerne la tarification de recouvrement des coûts pour la surveillance des sites

¹ L'estimation pour Vancouver a été faite d'après des données historiques sur les quantités déversées. Les recettes produites par le droit de surveillance ont été estimées, puis on a divisé par le nombre de tonnes passant par le port. Dans le cas de Saint John, l'estimation est fondée sur l'étude de cas présentée dans le rapport de 1997 de CPCS Transcom Ltd.

In 1996, a discussion paper was distributed to approximately 1 000 individuals and organisations who had expressed an interest in ocean disposal issues. Meetings were held in all regions of the country in January 1997. Approximately 110 people or organisations participated. Two additional meetings were held in June and July 1997 with major clients, to further discuss specific issues. A second survey was circulated, following consultations in 1997, to selected consultation participants to gather further information on the issues of competitiveness, potential for reduced disposal, and on incremental and cumulative impacts. Results of this analysis are discussed under Impact Assessment. It is assumed that both surveys adequately represent all clients affected by the fee, as they included different size operations, clients from all marine regions (except the North), and government and non-government clients. Overall response was about 50 percent. It should be noted however, that response from the private sector was limited and excavation clients provided comments but no costing information. Provincial government departments were invited to comment through the Federal-Provincial Advisory Committee. No comments were received. In addition, the Pacific Ocean Disposal Group, which acts as a focal point for input from many west coast clients, elected not to complete the 1997 survey, but provided additional comments. The primary reason given was a refusal by the Department to negotiate fees on a regional rather than national basis.

d'immersion. Les détails et les résultats de ce sondage sont présentés ci-dessus, à la section Évaluation d'impact.

En 1996, un document de travail a été distribué à environ 1 000 personnes et organisations qui avaient exprimé de l'intérêt envers les questions d'immersion en mer. Des réunions ont eu lieu dans toutes les régions du pays en janvier 1997. Environ 110 personnes ou organisations ont participé. Deux réunions additionnelles ont été tenues en juin et en juillet 1997 avec de grands clients, afin d'examiner plus à fond certains enjeux. Un deuxième sondage a été effectué, après les consultations de 1997, auprès d'un certain nombre de participants pour amasser de l'information additionnelle sur les questions de la compétitivité, de la réduction possible des déversements, et des impacts différentiels et cumulatifs. Les résultats de cette analyse sont présentés à la section Évaluation d'impact. Il est supposé que les deux sondages représentent adéquatement la population des clients touchés par la nouvelle tarification, car ils incluent des exploitations de différentes tailles, des clients de toutes les régions maritimes (sauf le Nord), et des clients gouvernementaux et non-gouvernementaux. Le taux de réponse global a été d'environ 50 p. 100. Il est à noter, toutefois, que la réponse du secteur privé a été limitée et que les exploitations d'excavation ont soumis des commentaires, mais pas d'information sur les coûts. Les ministères des gouvernements provinciaux ont été invités à présenter leurs observations par l'entremise du Comité consultatif fédéral-provincial. Aucun commentaire n'a été reçu. Par ailleurs, le Pacific Ocean Disposal Group, qui agit comme relais pour de nombreux clients de la côte Ouest, a choisi de ne pas remplir le sondage de 1997, mais a soumis des commentaires additionnels. La raison principale fournie était le refus du Ministère de négocier la tarification sur une base régionale plutôt que nationale.

Table 6 — Summary of Consultation Efforts

Consultation	Purpose	Distribution	Response	Comments
1994-95 Discussion Paper on Ocean Disposal — an update (of similar 1993 paper) [Included invitation to consultation meetings] — by Department	Update on regulatory issues, announcement of intent to pursue cost recovery	120 of the 600 contacted in 1993 who expressed continuing interest — ALL sectors included	10 written comments — from AC, OC, OGDs, C	
1995 Regional and HQ Multi-stakeholder Consultation Meetings — by Department	Provide forum for input on the above paper and clarify issues as needed	As above, and meetings were advertised in local newspapers — ALL sectors included	80, including AC, OC, OGDs, I, C, N, Prov/territory	Requested a wider distribution
Report on Ocean Disposal Consultations, Winter 1995 (Included invitation to participate in cost recovery impact/opinion survey) — by Department	Rollup comments from above paper and meetings and provide feedback on positions and further information	Revised mailing list of 700 in response to client suggestions for wider distribution — ALL sectors included	About 80 AC, OC, OGDs, I, C, N, Prov/territory	
Major Client Meeting on Cost Recovery Options in Ottawa — by Department	Begin discussions with clients on the mechanics of cost recovery	5 — OGDs, I	All provided input and suggestions for approaches and structures	Discussions based on total ocean disposal program (\$3.4 million, including overhead)
1995 — Client Cost Survey — by Department	To obtain costing information and opinions on options from clients, in order to assess potential impacts, and costing scenarios	The 50 who responded to the invitation (sent to ALL sectors): AC, (Govt, Priv, Sm, Lg, Dredge); and OC	29 responses overall — OC and Priv respondents gave no cost information but did comment. Govt, Dredge, Sm and Lg provided requested information	
1997 — Impacts of Cost Recovery of Ocean Disposal Monitoring — by CPCS Transcom Ltd (formerly Hickling)	To further evaluate competitiveness and cumulative impacts through second survey	28 ACs (ACs attending 1997 consultations were surveyed — all groups). Final document available on request	11 survey responses — Govt, Priv, Sm, Lg, Dredge (Major case studies reviewed with clients before release)	West coast umbrella group PODG — refused response on the basis of no regional fees
1997 — A Review of Business Impact Analyses of Cost Recovery Initiatives at Environment Canada — by BCI Regulatory Policy Inc.	To assess validity of impact assessment conducted for this initiative, as compared to the Dept. of Industry approved "BIT" test	Document available on request	Major findings incorporated into RIAS and 1997 Consultation Report — No comments to date	Suggested equivalency with BIT

Consultation	Purpose	Distribution	Response	Comments
1997 Report on Consultations on Cost Recovery — by Department	Rollup comments from above paper and meetings and provide feedback on positions and further information	200 — all participants and selected interested parties	10, including letters to the Minister, largely from the members of the west coast group — PODG, seeking regional fees	All letters were answered individually

Tableau 6 — Sommaire des consultations

Consultation	Objet	Distribution	Réponse	Commentaires
Document de travail (1994-1995) sur l'immersion en mer — mise à jour (d'un document similaire — 1993) [Invitation aux consultations] — Ministère	Faire le point sur les questions de réglementation; annoncer l'intention d'appliquer le recouvrement des coûts	120 des 600 groupes contactés en 1993 qui ont dit souhaiter continuer — TOUS	10 commentaires écrits — CV, API, AMG, GEC	
Séances de consultation (1995) des bureaux central et régionaux avec les intervenants — Ministère	Fournir une tribune pour commenter le document précité et clarifier certaines questions au besoin	Comme ci-dessus — les séances ont été annoncées dans les journaux locaux — TOUS	80, dont CV, API, AMG, I, GEC, GA, provinces-territoires	On a demandé une plus grande distribution
Rapport concernant les consultations sur l'immersion en mer — hiver 1995 (Invitation à participer au sondage sur l'impact du recouvrement des coûts) — Ministère	Cumuler les commentaires découlant du document et des réunions précitées; transmettre les positions adoptées et d'autres renseignements	Liste de distribution augmentée (700 noms) à la suite de commentaires de clients — TOUS	Environ 80, dont CV, API AMG, I, GEC, GA, provinces-territoires	
Réunion des principaux clients sur le recouvrement des coûts — à Ottawa — Ministère	Amorcer les discussions avec les clients sur le mécanisme de recouvrement des coûts	5 — AMG, I	Tous les intervenants ont formulé des commentaires et suggestions quant aux méthodes et structures	Discussions fondées sur le budget total du programme d'immersion en mer (3,4 M\$, y compris les frais généraux)
Sondage sur les coûts pour les clients — 1995 — Ministère	Obtenir de l'information sur l'établissement des coûts et les opinions des clients sur les options, afin d'évaluer les impacts potentiels et les scénarios de fixation des coûts	Les 50 intervenants qui ont répondu à l'invitation (lancée à TOUS les secteurs) : CV, AMG, SP, PV, GV, DRA et API	29 réponses en tout — Les répondants des groupes API et SP n'ont pas transmis d'information sur les coûts mais ont fait des commentaires. Les groupes AMG, DRA, PV et GV ont fourni l'information demandée	
1997 — Impacts du recouvrement des coûts liés à la surveillance des lieux d'immersion en mer — CPCS Transcom Ltd (Hickling)	Approfondir l'évaluation de la compétitivité et des impacts cumulatifs grâce à un deuxième sondage	28 CV (ceux qui avaient pris part aux consultations de 1997 ont été sondés — tous les groupes). Document final disponible sur demande	11 réponses au sondage — AMG, SP, PV, GV et DRA (principales études de cas examinées avec les clients avant leur publication)	PODG, groupe de coordination de la côte Ouest — a refusé de répondre en raison de l'absence de droits régionaux
1997 — Examen des analyses d'impact sur les entreprises des initiatives de recouvrement des coûts à Environnement Canada — BCI Regulatory Policy Inc.	Évaluer la validité de l'étude d'impact réalisée pour l'initiative, par rapport au test d'impact sur les entreprises (TIE) d'Industrie Canada	Document disponible sur demande	Principaux résultats incorporés au REIR et au rapport des consultations 1997 — aucun commentaire	Équivalence au TIE suggérée
1997 — Rapport concernant les consultations sur le recouvrement des coûts — Ministère	Cumuler les commentaires découlant du document et des réunions précitées; transmettre les positions adoptées et d'autres renseignements	200 — tous les participants et certaines parties intéressées	10, dont des lettres au ministre, provenant surtout de la côte Ouest — PODG, qui préconise les droits régionaux	On a répondu à toutes les lettres individuellement

In general, there was little opposition to the concept of a Monitoring Fee, *per se*. However, a number of issues were raised during the consultations which are summarized in the following documents: *1996-97 Discussion Paper on Ocean Disposal and Cost Recovery*; and *1997 Report on Consultations* by the Marine Environment Division, Environment Canada, Ottawa. Major issues and responses are shown in Table 7. It should be noted that some additional issues, such as fee options and the reduction of overhead, have been discussed previously (Table 2) and are not repeated here.

En général, le concept d'imposition de droits de surveillance en soi n'a pas suscité beaucoup d'opposition. Cependant, plusieurs enjeux ont été soulevés au cours des consultations et sont résumés dans les documents suivants : *Document de travail sur l'immersion en mer et le recouvrement des coûts 1996-1997* et *1997, Compte rendu des consultations*, par la Division du milieu marin, Environnement Canada, Ottawa. Les principaux enjeux et réponses sont présentés au tableau 7. Notons que certaines autres questions, par exemple les options de tarification et la réduction des frais généraux, ont déjà été abordées (tableau 2) et ne sont pas répétées ici.

Table 7 — Major Consultation Issues

Issue	Departmental Response
<i>Regional fees, like the Marine Services Fees, are needed</i>	This option was considered (see Alternatives) but not adopted. This continues to be the most contentious issue as west coast clients feel they will be subsidising their competitors across the country as that region generally disposes of greater volumes. Agreement to revisit the regional equity issue in three years may reduce the resistance.
<i>Current regional spending seems to be less than costs identified in the discussion paper</i>	Differences were due, in part, to the elements included in the assessment of total costs, such as salaries, benefits, overhead and vessel costs. The 1997 level of monitoring is also less than the minimum level required by the monitoring guidelines. Reductions in overhead sought may also reduce the perceived disparity.
<i>Sand by-passing should be exempted or treated differently</i>	Sand by-passing is the disposal of sand by sidecasting it into an area where currents will move it along the shore line. Sidecasting of clean dredged sediment whether it be sand, clay or silt or a combination of all three is dumping under the <i>Canadian Environmental Protection Act</i> , Part VI. Monitoring of these sites will be conducted as part of the monitoring proposed and therefore no exemption is envisaged. The Department is working with clients to examine the analytical requirements for application and options for alternate uses which do not require ocean disposal permits.
<i>The Monitoring Fee will divert excavated materials and materials from small dredging projects to land-based disposal sites, to the detriment of the environment</i>	Although some clients provided these comments, they chose not to participate in the impact analysis despite several invitations to do so, and the Department is not able to comment on the accuracy of these statements. Land-based disposal on the west coast is becoming increasingly difficult to secure, however, and ocean disposal, despite the new fee, will likely remain a financially viable alternative.
<i>Impacts on new clients such as Harbour Authorities should be evaluated</i>	This has been done to the extent possible. Training/information for new clients will be offered, on an as needed basis. Small Craft Harbours has also indicated that dredging at active fishing harbours will remain a priority with them. Recreational harbours will generally not be impacted as they do not need dredging.
<i>Clients wish greater input into the monitoring program. An appeals process is needed</i>	Yearly meetings will be arranged to allow for client input. Yearly reporting will account for the use of revenue and the monitoring done. An appeals process is under development by the Department in accordance with Treasury Board requirements.
<i>Paying the full fee at application time, and not getting a refund for unused disposal quantities is unacceptable</i>	Changes were made to allow payment closer to the start date, to allow split payments and to allow refunds. However, to limit the administrative burden, fees will be charged and refunded in 1 000 cubic metre units.
<i>Need flexibility in how to report volumes</i>	Reporting on actual amounts disposed will be necessary. Scow measure will be required where practicable. Exceptions may be necessary, especially for suction dredging and similar disposal methods.
<i>Plenty of lead time is needed before introducing new fees</i>	A five-year review cycle was planned. Cumulative impact analysis suggests a shorter review may be needed. The new time-frame is now three years.

Tableau 7 — Principaux enjeux des consultations

Enjeu	Réponse du Ministère
<i>Une tarification régionale, à l'exemple des droits de services maritimes, est nécessaire</i>	Cette option a été envisagée (voir Solutions envisagées), mais n'a pas été retenue. C'est l'enjeu qui demeure le plus controversé, car les clients de la côte Ouest ont l'impression de devoir subventionner leurs concurrents d'ailleurs au pays, car cette région déverse en général de plus grands volumes. La décision de revoir l'équité régionale dans trois ans pourrait atténuer l'opposition.
<i>Les dépenses régionales courantes semblent être inférieures aux coûts mentionnés dans le document de travail</i>	Les écarts étaient dus, en partie, aux éléments inclus dans l'évaluation des coûts totaux, comme les salaires, les avantages sociaux, les frais généraux et les coûts des navires. Le niveau de surveillance de 1997 est également inférieur au niveau minimum exigé par les directives de surveillance. La réduction visée des frais généraux pourrait également réduire les écarts perçus.
<i>La dérivation de sable devrait être exemptée ou traitée différemment</i>	Il s'agit de l'évacuation de sable par son déplacement latéral dans une zone où les courants le pousseront le long du rivage. Le déplacement latéral de sédiments propres résultant du dragage, qu'il s'agisse de sable, d'argile, de limon ou d'une combinaison des trois constitue une immersion au sens de la <i>Loi canadienne sur la protection de l'environnement</i> , partie VI. La surveillance de ces sites fera partie de la surveillance de sites représentatifs proposée et, par conséquent, aucune exemption n'est envisagée. Le Ministère, de concert avec les clients, examine les exigences d'analyse pour des demandes et des solutions de rechange qui n'exigent pas de permis d'immersion en mer.
<i>Les droits de surveillance favoriseront le déversement de déblais d'excavation et de matières provenant de petits travaux de dragage sur des sites terrestres, au détriment de l'environnement</i>	Bien que certains clients aient mentionné cette possibilité, ils ont choisi de ne pas participer à l'analyse d'impact, malgré plusieurs invitations, et le Ministère n'est pas en mesure de se prononcer sur l'exactitude de ces affirmations. Les autorisations de déversement sur des sites terrestres sont toutefois de plus en plus difficiles à obtenir sur la côte Ouest, et l'immersion en mer, malgré la nouvelle tarification, restera vraisemblablement la solution la plus viable financièrement.
<i>Les impacts sur de nouveaux clients comme les administrations portuaires devraient être évalués</i>	Cette évaluation a été faite dans toute la mesure du possible. Les nouveaux clients pourront obtenir de la formation et de l'information, selon les besoins. La Direction générale des Ports pour petits bateaux a également indiqué que les travaux de dragage effectués dans les ports de pêche actifs demeureront prioritaires. De façon générale, l'initiative n'aura pas d'incidence sur les ports de plaisance, car on n'y pratique pas le dragage.
<i>Les clients veulent avoir davantage leur mot à dire dans le Programme de surveillance. Un processus d'appel est nécessaire</i>	Des réunions annuelles seront organisées pour permettre aux clients de faire leurs observations. Les rapports annuels indiqueront à quoi les recettes ont servi et quelle surveillance a été effectuée. Un processus d'appel conforme aux exigences du Conseil du Trésor est en préparation au Ministère.
<i>Il est inacceptable d'avoir à payer la totalité du droit au moment de la demande et de ne pas pouvoir obtenir un remboursement pour les quantités d'immersion non utilisées</i>	Des changements ont été apportés de manière à permettre de payer à une date plus proche du début des activités, de faire deux versements et d'obtenir des remboursements. Toutefois, pour limiter le fardeau administratif, les remboursements viseront des unités de 1 000 mètres cubes complètes.
<i>Une flexibilité doit être offerte pour la déclaration des volumes</i>	La déclaration des quantités réelles immergées sera nécessaire. Des mesures prises sur le chaland seront requises quand ce sera possible. Des exceptions pourraient s'appliquer, notamment pour le dragage par suction ou des méthodes d'immersion semblables.
<i>Un long délai de préparation est nécessaire avant de mettre en vigueur une nouvelle tarification</i>	Un cycle de réexamen de cinq ans a été prévu. L'analyse des impacts cumulatifs laisse croire qu'il faudra peut-être réexaminer la tarification à une date plus hâtive. La réévaluation est maintenant prévue dans trois ans.

Compliance and Enforcement

The possible effect of fees on compliance with regulatory requirements will be evaluated on an ongoing basis to ensure that cost recovery does not lead to illegal dumping. Training sessions on the regulatory and fee requirements for disposal at sea will be provided on an as-needed basis, to encourage compliance.

Compliance mechanisms are provided through the application of the *Financial Administration Act* and the *Canadian Environmental Protection Act* and its Regulations.

Appeals/Inquiry Process

A Departmental cost recovery appeals process is being developed.

Communications Strategy

Copies of the Regulations as well as an implementation guide will be sent to all recent and current clients as well as to relevant non-government associations. The Department's Internet home page may be used to announce the introduction of the Regulations and for the distribution of pertinent information.

Contact

James Osborne, Head, Ocean Disposal and Shellfish, Marine Environment Division, Toxic Pollution Prevention Directorate, Department of the Environment, Hull, Quebec K1A 0H3, (819) 953-2265; and Arthur Sheffield, Regulatory and Economic Assessment Branch, Regulatory and Economic Issues Directorate, Policy and Communications, Department of the Environment, Hull, Quebec K1A 0H3, (819) 953-1172.

Respect et exécution

L'effet possible de la tarification sur le respect des exigences de la réglementation sera évalué de façon continue, afin d'assurer que le recouvrement des coûts n'engendre pas des activités d'immersion illégales. Des séances de formation sur la réglementation et la tarification visant l'immersion en mer seront organisées au besoin, pour encourager la conformité.

Les mécanismes de mise en application proviennent de la *Loi sur l'administration financière* et de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* et de sa réglementation.

Processus d'appel et d'enquête

Le Ministère s'affaire actuellement à établir un processus d'appel visant le recouvrement des coûts.

Stratégie de communications

Des exemplaires du Règlement et du guide de mise en œuvre seront envoyés à tous les clients nouveaux et anciens, ainsi qu'aux associations non gouvernementales pertinentes. Le site Web du Ministère pourrait servir à annoncer l'entrée en vigueur du Règlement et à diffuser de l'information pertinente.

Personnes-ressources

James Osborne, Chef, Immersion de déchets en mer et zones coquillières, Division du milieu marin, Direction générale de la prévention de la pollution par des toxiques, Ministère de l'Environnement, Hull (Québec) K1A 0H3, (819) 953-2265; et Arthur Sheffield, Direction de l'évaluation réglementaire et économique, Direction générale des affaires réglementaires et économiques, Politiques et communications, Ministère de l'Environnement, Hull (Québec) K1A 0H3, (819) 953-1172.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to paragraph 19.1(a)^a of the *Financial Administration Act*, proposes to make the annexed *Ocean Dumping Permit Fee Regulations (Site Monitoring)*.

Any interested person may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must be addressed to James Osborne, Marine Environment Division, Operations Branch, Toxic Pollution Prevention Directorate, Environment Canada, 351 Saint-Joseph Boulevard, 12th Floor, Hull, Quebec K1A 0H3, and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of this notice.

August 26, 1998

MICHEL GARNEAU
Assistant Clerk of the Privy Council

**OCEAN DUMPING PERMIT FEE REGULATIONS
(SITE MONITORING)**

INTERPRETATION

1. The words and expressions used in these Regulations have the same meaning as in Part VI of the *Canadian Environmental Protection Act*.

^a S.C., 1991, c. 24, s. 6

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que le Gouverneur en conseil, en vertu de l'alinéa 19.1a)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, se propose de prendre le *Règlement sur les prix à payer pour les permis d'immersion en mer (surveillance des sites)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement, dans les 30 jours suivant la date de publication du présent avis, à James Osborne, Division du milieu marin, Direction des opérations, Direction générale de la prévention de la pollution par des toxiques, Environnement Canada, 351, boulevard Saint-Joseph, 12^e étage, Hull (Québec) K1A 0H3. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis.

Le 26 août 1998

Le greffier adjoint du Conseil privé
MICHEL GARNEAU

**RÈGLEMENT SUR LES PRIX À PAYER POUR
LES PERMIS D'IMMERSION EN MER
(SURVEILLANCE DES SITES)**

INTERPRÉTATION

1. Les termes du présent règlement s'entendent au sens de la partie VI de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*.

^a L.C. (1991), ch. 24, art. 6

FEE

2. The holder of a permit granted under section 71 of the *Canadian Environmental Protection Act* shall pay to the Receiver General, for the permit, a fee of \$470 for every 1 000 cubic metres, or portion thereof, of dredged or excavated material that is authorized by the permit to be dumped at sea.

METHOD OF PAYMENT

3. The fee prescribed in section 2 shall be paid
(a) in full prior to publication of the permit in the *Canada Gazette*; or
(b) by payment of at least 50 per cent of the total fee, as calculated in accordance with section 2, prior to publication of the permit in the *Canada Gazette* and payment of the balance prior to the expiry of one half of the period for which the permit is valid.

COMING INTO FORCE

4. These Regulations come into force on the date on which they are registered.

[36-1-o]

PRIX

2. Le titulaire d'un permis délivré aux termes de l'article 71 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* verse au receveur général, pour le permis, 470 \$ par 1 000 mètres cubes de déblais de dragage ou d'excavation, ou fraction de cette quantité, dont l'immersion est autorisée par le permis.

MODE DE PAIEMENT

3. Le prix prévu à l'article 2 est versé de l'une des façons suivantes :
a) paiement intégral avant la date de publication du permis dans la *Gazette du Canada*;
b) paiement, avant la date de publication du permis dans la *Gazette du Canada*, d'au moins 50 pour cent du prix total calculé conformément à l'article 2, et paiement du reste avant l'expiration de la moitié de la durée du permis.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[36-1-o]

Regulations Amending the Employment Insurance Regulations

Statutory Authority

Employment Insurance Act

Sponsoring Department

Department of Human Resources Development

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

This amendment is designed to extend the principle of first dollar coverage, first enunciated in Employment Insurance reform, to a broader group of workers. This amendment ensures that persons casually employed in connection with a census enumeration are included in insurable employment. Previously, persons employed in connection with a census enumeration were not covered unless they were regularly employed by that employer and worked a minimum of 25 days. Such persons will now be covered from the first hour they work and the first dollar they earn. This is consistent with the basic tenets of Employment Insurance (EI) reform as part of the hourly system of insurability.

Persons employed in connection with a referendum or election to public office will now be covered once they have worked 35 hours. Previously such persons were covered after they had worked 25 days. This is also consistent with an hours-based coverage system, while recognizing the casual nature of this type of employment and tenuous participation in the labour force (i.e. one day every two to four years).

Amendments have also been made concerning the employment of a person, other than as an entertainer, by an employer in connection with a circus, fair, parade, carnival, exposition or exhibition or other similar activity if the person is not regularly employed by that employer. The amendments are not substantive, but merely clarify existing practices.

Alternatives

No other alternative was considered for the amendment to revoke paragraph 8(1)(b) of the *Employment Insurance Regulations* because it is consistent with the basic principles of Employment Insurance reform as part of the first dollar, first hour system of insurability regardless of the duration of the period of employment.

As to the amendment to change the coverage in subparagraph 8(1)(c)(ii) of the *Employment Insurance Regulations* from 25 days to 35 hours, the alternative of 7 days rather than 25 days was considered, after consulting with Elections Canada. However, since EI legislation has gone to an hours-based system, the use of days is inconsistent.

Benefits and Costs

It is considered that the amendment will be cost neutral to the EI Program. It is estimated that the employer costs of extending coverage to persons employed in connection with a census

Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi

Fondement législatif

Loi sur l'assurance-emploi

Ministère responsable

Ministère du Développement des ressources humaines

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Cette modification a pour but d'étendre le principe de l'assujettissement à compter du premier dollar, tel qu'il est énoncé dans la réforme de l'assurance-emploi, à un plus grand groupe de travailleurs. Auparavant, les personnes employées lors d'un recensement n'étaient pas couvertes à moins qu'elles n'aient occupé un emploi régulièrement au service de cet employeur et qu'elles n'aient travaillé pendant au moins 25 jours. Ces personnes seront dorénavant couvertes dès la première heure de travail et le premier dollar gagné, ce qui est conforme aux principes de base de la réforme de l'assurance-emploi, c'est-à-dire au principe de l'assurabilité fondée sur les heures.

Les personnes employées dans le cadre d'un référendum ou d'une élection seront dorénavant couvertes au bout de 35 heures de travail. Auparavant, ces personnes étaient couvertes au bout de 25 jours. Cela est également conforme au système de couverture fondé sur les heures et reconnaît la nature occasionnelle de ce type d'emploi et la participation minimale au marché du travail (c'est-à-dire, un jour à tous les deux à quatre ans).

Des modifications ont été faites également relativement à l'emploi exercé par une personne, autrement qu'à titre d'artiste du spectacle, dans le cadre d'un cirque, d'une foire, d'un défilé, d'un carnaval, d'une exposition ou d'une activité semblable, si la personne n'exerce pas régulièrement un emploi au service de l'employeur. Les modifications ne sont pas substantielles, mais clarifient simplement les modalités existantes.

Solutions envisagées

Aucune solution de rechange n'a été envisagée pour ce qui est de la modification abrogeant l'alinéa 8(1)(b) du *Règlement sur l'assurance-emploi* parce que celle-ci est conforme aux principes de base de la réforme de l'assurance-emploi, c'est-à-dire aux principes de l'assurabilité dès le premier dollar gagné et la première heure travaillée peu importe la durée de l'emploi.

Quant à la modification concernant la couverture dont il est question au sous-alinéa 8(1)(c)(ii) du *Règlement sur l'assurance-emploi* et qui passe de 25 jours à 35 heures, on a envisagé une période de 7 jours plutôt que de 25 jours, après consultation avec Elections Canada. Cependant, comme la *Loi sur l'assurance-emploi* est fondée sur un régime horaire, il ne serait pas approprié d'établir une durée en nombre de jours.

Avantages et coûts

On considère que la modification n'entraînera aucun coût pour le programme de l'assurance-emploi. On estime que les coûts attribuables à l'élargissement de la couverture qui s'étend aux

enumeration or in connection with a referendum or election to public office will be under \$4 million.

Expansion of coverage will assist part-time workers in using the additional insured hours of employment towards establishing a claim for EI benefits.

Consultation

Statistics Canada and Elections Canada were consulted and provided advice on how to balance the policy objective of improved coverage of EI with the administrative burden on employers. This led to the suggested approach.

These regulatory amendments were prepared by Insurance Policy in consultation with Legal Services, Strategic Policy and Revenue Canada. All concur with the format reflected in the Regulations.

In addition, the *Employment Insurance Act* and *Employment Insurance Regulations*, which gave rise to the change, was the subject of consultation with various government departments, Members of Parliament and interest groups, and was debated in the House of Commons and the Senate.

Provinces, municipalities and school boards were consulted in the spring of 1998.

These amendments are pre-published in Part I of the *Canada Gazette*.

Compliance and Enforcement

Existing compliance mechanisms contained in Human Resources Development Canada's adjudication and control procedures will ensure that these changes are properly implemented and subsequently evaluated.

Contact

Nancy Fedorovitch, Senior Policy Advisor, Policy and Legislation Development — Insurance, Human Resources Development Canada, 140 Promenade du Portage, 9th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0J9, (819) 997-8626 (Telephone), (819) 953-9381 (Facsimile).

personnes employées lors d'un recensement ou d'un référendum ou d'une élection pour accomplir des fonctions officielles seront inférieurs à 4 millions de dollars pour les employeurs.

L'élargissement de la couverture permettra aux travailleurs à temps partiel d'utiliser les heures d'emploi assurables supplémentaires pour présenter une demande de prestations d'assurance-emploi.

Consultations

Statistique Canada et Élections Canada ont été consultés et ils ont fourni des conseils sur la façon d'établir un équilibre entre l'objectif de la politique, qui vise un assujettissement amélioré de l'assurance-emploi, et le fardeau administratif imposé aux employeurs. Voici ce qui nous a mené à l'approche proposée.

Ces modifications ont été élaborées par la Politique d'assurance en consultation avec les Services juridiques, la Politique stratégique et Revenu Canada. Tous sont d'accord avec le libellé du Règlement.

De plus, la *Loi sur l'assurance-emploi* et son règlement d'application, qui ont donné lieu aux modifications, ont fait l'objet de consultations avec divers ministères, des députés et des groupes d'intérêt, et ont été débattus à la Chambre des communes et au Sénat.

Il y a eu consultation avec des provinces, des municipalités et des conseils scolaires au printemps 1998.

Ces modifications sont publiées préalablement dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Respect et exécution

Les mécanismes de conformité existants des procédures de contrôle et de règlement en vigueur au sein de Développement des ressources humaines Canada permettront de garantir que ces modifications sont mises en œuvre de la façon appropriée et qu'elles seront évaluées subséquemment.

Personne-ressource

Nancy Fedorovitch, Conseillère principale en matière de politique, Assurance — Élaboration de la politique et de la législation, Développement des ressources humaines Canada, 140, promenade du Portage, 9^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0J9, (819) 997-8626 (téléphone), (819) 953-9381 (télécopieur).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Canada Employment Insurance Commission proposes, pursuant to paragraph 5(6)(e) of the *Employment Insurance Act*^a, to make the annexed *Regulations Amending the Employment Insurance Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be addressed to Nancy Fedorovitch, Policy and Legislation Development, Insurance Branch, Human Resources Development Canada, 140 Promenade du Portage, 9th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0J9.

August 26, 1998

MICHEL GARNEAU
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que la Commission de l'assurance-emploi du Canada, en vertu de l'alinéa 5(6)e) de la *Loi sur l'assurance-emploi*^a, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 60 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la date de publication du présent avis et d'envoyer le tout à Nancy Fedorovitch, Direction d'élaboration de la politique et de la législation, Assurance, Développement des ressources humaines Canada, 140, promenade du Portage, 9^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0J9.

Le 26 août 1998

Le greffier adjoint du Conseil privé
MICHEL GARNEAU

^a S.C., 1996, c. 23

^a L.C. (1996), ch. 23

**REGULATIONS AMENDING THE
EMPLOYMENT INSURANCE REGULATIONS**

AMENDMENTS

1. (1) The portion of subsection 8(1) of the *Employment Insurance Regulations*¹ before paragraph (a) is replaced by the following:

8. (1) Subject to subsections (2) to (4), the following employments are excluded from insurable employment:

(2) Subsection 8(1) of the Regulations is amended by adding the word "and" at the end of paragraph (a) and by repealing paragraph (b).

(3) Subparagraph 8(1)(c)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(ii) is employed by that employer in that employment for less than 35 hours in any year after 1998.

(4) Subsection 8(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) Where an employment that has been excluded from insurable employment under paragraph (1)(a) or (c) becomes a regular employment, the employment is insurable employment beginning on the day or at the hour, as the case may be, that the employment became a regular employment.

(3) Where a person has been employed by the same employer in one or more employments that have been excluded from insurable employment under paragraph (1)(a) and the total period of those employments exceeds six days in the same year, the employments, taken together, are insurable employment beginning on the day when the total period of employment began.

(4) Where a person has been employed by the same employer in one or more employments that have been excluded from insurable employment under paragraph (1)(c) and the total period of those employments exceeds 34 hours in the same year, the employments, taken together, are insurable employment beginning at the hour when the total period of employment began.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on January 1, 1999.

[36-1-0]

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE
RÈGLEMENT SUR L'ASSURANCE-EMPLOI**

MODIFICATIONS

1. (1) Le passage du paragraphe 8(1) du *Règlement sur l'assurance-emploi*¹ précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

8. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), sont exclus des emplois assurables les emplois suivants :

(2) L'alinéa 8(1)b) du même règlement est abrogé.

(3) Le sous-alinéa 8(1)c)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) d'autre part, elle exerce cet emploi au service de cet employeur pendant moins de 35 heures durant toute année postérieure à 1998.

(4) Le paragraphe 8(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) L'emploi exclu des emplois assurables en vertu des alinéas (1)a) ou c) qui devient un emploi régulier est un emploi assurable dès le jour ou l'heure, selon le cas, où il devient un emploi régulier.

(3) Lorsqu'une personne a exercé, au service du même employeur, un ou plusieurs emplois exclus des emplois assurables en vertu de l'alinéa (1)a) et que sa période totale d'emploi dans ces emplois est supérieure à 6 jours dans une même année, ces emplois sont un emploi assurable dès le jour où a débuté cette période.

(4) Lorsqu'une personne a exercé, au service du même employeur, un ou plusieurs emplois exclus des emplois assurables en vertu de l'alinéa (1)c) et que sa période totale d'emploi dans ces emplois est supérieure à 34 heures dans une même année, ces emplois sont un emploi assurable dès l'heure où a débuté cette période.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 1999.

[36-1-0]

¹ SOR/96-332

¹ DORS/96-332

Status of the Artist Act Professional Category Regulations

Statutory Authority

Status of the Artist Act

Sponsoring Department

Department of Human Resources Development

Règlement sur les catégories professionnelles (Loi sur le statut de l'artiste)

Fondement législatif

Loi sur le statut de l'artiste

Ministère responsable

Ministère du Développement des ressources humaines

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

These Regulations prescribe certain categories of professional self-employed artists who will be entitled to benefit from the provisions of the *Status of the Artist Act*. This Act provides a legal framework for collective bargaining between self-employed artists and producers within the federal jurisdiction.

The *Status of the Artist Act* (S.C., 1992, c. 33) explicitly defines certain categories of self-employed professionals who fall within its jurisdiction. These categories include authors, directors and performers of artistic works. The Act also empowers the Governor in Council to make regulations to include other categories of artists within the coverage provided by the Act, namely those who contribute to the creation of any production in the performing arts, music, dance and variety entertainment, film, radio and television, video, sound-recording, dubbing or the recording of commercials, arts and crafts, and visual arts.

Since commencing operations in May 1995, the Canadian Artists and Producers Professional Relations Tribunal, which is responsible for administering the collective bargaining provisions of the Act, has received over 28 applications for certification of sectors suitable for collective bargaining within the cultural industry. Some of the sectors for which certification has been requested include professions which are not currently covered by the *Status of the Artist Act*. In most cases, the proposed sectors are ones for which scale agreements have been negotiated on a voluntary basis between artists' associations and producers. Scale agreements establish the minimum terms and conditions of engagement for self-employed artists providing services to producers signatory to the agreement. Without a certification issued under the *Status of the Artist Act* to confirm bargaining rights for a specified sector, these voluntary agreements can be difficult to enforce.

The *Status of the Artist Act* directs the Tribunal to consider a number of factors when it determines the suitability of a sector for collective bargaining. Among these are community of interest and the history of professional relations. In the absence of regulations prescribing the additional categories of self-employed professionals who should be entitled to the protection of the Act, the Tribunal is unable to give full effect to this statutory direction.

A decision as to the other professional categories to be prescribed by regulation will allow the Tribunal to make final determinations on a number of pending applications for certification

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Ce règlement établit certaines catégories d'artistes professionnels indépendants qui bénéficieront des dispositions de la *Loi sur le statut de l'artiste*. Cette loi fournit un cadre juridique pour la négociation collective entre les artistes indépendants et les producteurs relevant de la compétence du gouvernement fédéral.

La *Loi sur le statut de l'artiste* (S.C. (1992), c. 33) définit explicitement certaines catégories de professionnels indépendants qui sont assujettis à ses dispositions. Ces catégories comprennent les auteurs, les réalisateurs et les interprètes d'œuvres artistiques. La Loi autorise aussi le gouverneur en conseil à prendre des règlements pour inclure d'autres catégories d'artistes parmi celles qui sont visées par la Loi, notamment ceux qui participent à la création dans les domaines suivants : arts de la scène, musique, danse et variétés, cinéma, radio et télévision, enregistrements sonores, vidéo et doublage, réclames publicitaires, métiers d'arts et arts visuels.

Depuis le début de ses activités, en mai 1995, le Tribunal canadien des relations professionnelles artistes-producteurs, qui est chargé d'appliquer les dispositions de la Loi relatives à la négociation collective, a reçu 28 demandes d'accréditation de secteurs pouvant faire l'objet de négociations dans une industrie culturelle. Certains des secteurs pour lesquels l'accréditation a été demandée comprennent des professions qui ne sont pas actuellement visées par la *Loi sur le statut de l'artiste*. Dans la plupart des cas, cependant, les secteurs proposés sont des secteurs où des accords-cadres ont été négociés volontairement entre les associations d'artistes et les producteurs. Les accords-cadres établissent les conditions minimums d'engagement des artistes indépendants qui fournissent des services aux producteurs signataires de l'engagement. Sans une accréditation accordée en vertu de la *Loi sur le statut de l'artiste* pour confirmer le droit de négociation d'un secteur en particulier, ces accords volontaires peuvent être difficiles à appliquer.

La *Loi sur le statut de l'artiste* ordonne au tribunal de tenir compte d'un certain nombre de facteurs pour déterminer si un secteur peut faire l'objet de négociations. Parmi ces facteurs, on compte la communauté d'intérêts et l'histoire des relations professionnelles. En l'absence de dispositions réglementaires établissant les catégories additionnelles de professionnels indépendants qui devraient avoir droit à la protection de la Loi, le Tribunal est incapable de donner son plein effet à cette disposition de la Loi.

La prise à ce moment-ci d'une décision sur les autres catégories professionnelles qui doivent être établies par règlement permettra au Tribunal de rendre une décision définitive sur un

and will allow additional associations to come forward to seek certification.

At the time the *Status of the Artist Act* was considered by Parliament, it was determined that rather than defining all of the possible artistic professions in the statute, a more appropriate course would be to leave a number of professional categories to be prescribed by regulation in order to allow an opportunity for consultation with client groups on the issue as well as permitting the eventual inclusion of new or emerging professions in response to technological and employment changes in the cultural industries.

The proposed Regulations would have the effect of allowing a number of professions which contribute in a creative manner to an artistic production to take advantage of the provisions of the *Status of the Artist Act*. The proposed Regulations explicitly exclude those who do not contribute to the creative aspects of an artistic production.

Alternatives

1. Status quo

The status quo is not a recommended alternative as the expressed intent of the Government at the time of debate on the Bill introducing the Act was to include other categories of artists under the Act after consultation with the client groups. Some of these professions are already covered by voluntarily negotiated scale agreements between artists associations and producers, thereby providing evidence of a historical relationship among various professions.

2. Other Proposals

The approach taken in this proposal to define the other categories of professional artists is on the basis of the function or activity carried out. An alternative approach would be to list each occupational category by job title. This alternative was not chosen because job titles are not used consistently by different producers to refer to the same functions. As well, the use of job titles would necessitate regular revisions to the Regulations as new job titles were developed.

The recommended proposal achieves a good balance between the interests of the client groups. Those artistic professional activities which can reasonably be demonstrated to contribute to the creation of a production have been included, while professions contributing to a production in a manner which does not involve artistic creativity, for example accounting, have been excluded.

Benefits and Costs

The artists' community will benefit by having additional categories of self-employed artists included in the legal framework for collective bargaining as set out in the *Status of the Artist Act*. Through collective bargaining, these self-employed professionals will have an opportunity to improve their terms and conditions of engagement.

The inclusion of additional categories of artists in a collective bargaining regime creates a potential for some additional costs to producers. On the other hand, producers will benefit from greater certainty in their professional relations with self-employed artists and a reduction in the cost of negotiating individual agreements with each artist. By providing a more stable framework for professional relations, increased production will be facilitated.

certain nombre de demandes d'accréditation en instance et à d'autres associations de demander l'accréditation.

Pendant l'étude de la *Loi sur le statut de l'artiste* au Parlement, il a été décidé que plutôt que de définir toutes les professions artistiques possibles dans la Loi, il serait plus approprié qu'un certain nombre de catégories professionnelles soient établies par règlement pour permettre la consultation des groupes de clients concernés et l'inclusion éventuelle de nouvelles professions à la suite de changements ayant trait à la technologie ou à l'emploi qui pourraient survenir dans les industries culturelles.

Le projet de règlement aurait pour effet d'autoriser un certain nombre de professions qui participent d'une manière créatrice à la création d'une œuvre d'art de profiter des dispositions de la *Loi sur le statut de l'artiste*. Il n'est pas proposé d'étendre le champ d'application de la Loi à toutes les professions du secteur culturel et le règlement proposé exclut explicitement les personnes dont la participation ne contribue pas directement à la conception d'une production.

Solutions envisagées

1. Maintien du statu quo

Le statu quo n'est pas une solution de rechange envisagée, étant donné que le gouvernement a exprimé l'intention durant le débat sur le projet de loi d'inclure d'autres catégories d'artistes dans le champ d'application de la Loi après avoir consulté les groupes concernés. Certaines de ces professions sont déjà liées par des accords-cadres négociés volontairement entre les associations d'artistes et les producteurs, ce qui prouve l'existence d'une relation historique entre diverses professions.

2. Autres propositions

L'approche adoptée dans cette proposition consiste à définir les autres catégories d'artistes professionnels selon la fonction ou l'activité exercée. Il serait aussi possible de définir ces catégories d'après les titres de postes. Nous avons rejeté cette solution parce que les producteurs n'utilisent pas les mêmes titres de postes pour décrire les mêmes fonctions. En outre, avec cette solution, il faudrait réviser régulièrement le Règlement à mesure que de nouveaux titres de postes seraient élaborés.

La proposition recommandée assure un bon équilibre entre les intérêts des groupes de clients. Les activités artistiques professionnelles dont on peut prouver d'une manière raisonnable qu'elles participent à la création d'une œuvre d'art y sont incluses, tandis que les professions qui contribuent à la création d'une œuvre d'art d'une manière qui ne fait pas appel à la créativité artistique, comme la comptabilité, sont exclues.

Avantages et coûts

La communauté artistique bénéficiera de l'inclusion de catégories additionnelles d'artistes indépendants dans le cadre juridique de la négociation collective énoncé dans la *Loi sur le statut de l'artiste*. Grâce à la négociation collective, ces professionnels indépendants auront l'occasion d'améliorer leurs conditions d'engagement.

L'inclusion de catégories additionnelles d'artistes dans un régime de négociation collective pourrait faire augmenter les coûts des producteurs. D'un autre côté, ces derniers bénéficieront d'une plus grande certitude dans leurs relations professionnelles avec les artistes indépendants et d'une réduction des coûts attribuables à la négociation de conventions individuelles avec chaque artiste. Enfin, la mise en place d'un cadre plus stable pour les relations professionnelles favorisera l'augmentation de la production.

By adopting these Regulations, the Government will make progress toward fulfilling a long-standing commitment to improve the socio-economic status of artists in Canada. An improved status for artist benefits society as a whole. As artists' economic situation improves, they are able to devote more time to their artistic pursuits, which assist in promoting our country's cultural identity.

Consultation

Early notice was provided through the 1993, 1994 and 1995 publication of the federal government's regulatory plan, in anticipation of the coming into force of the *Status of the Artist Act*. Notice was again provided in the 1996 and 1997 *Federal Regulatory Plan*, under Proposal No. LAB/93-1-I. A discussion document outlining considerations with respect to the development of this proposal and requesting comments was distributed to some 70 affected artists associations, producers and producer associations in the federal jurisdiction.

The proposed Regulations were pre-published in Part I of the *Canada Gazette* on April 1997. Submissions were received from several artists associations and producers associations. Given the concerns expressed regarding the scope of the Regulations and requests for additional consultations, public consultations were held in Ottawa, Toronto and Montréal in September 1997. Following the public consultations, the initial text of the proposed Regulations was substantially altered both in coverage and terminology, to take into consideration the various comments and submissions received. The Minister of Canadian Heritage has been consulted as required by section 56 of the *Status of the Artist Act*.

Compliance and Enforcement

Compliance and enforcement provisions of the Act will apply to artists associations representing the additional categories of artists proposed and to producers and producers associations who engage these independent artists.

Contact

Sylvia Garcia Soria, Senior Industry Research Officer, Federal Mediation and Conciliation Service, Human Resources Development Canada, Place du Portage, Phase II, Ottawa, Ontario K1A 0J2, (819) 953-7852 (Telephone), 953-1028 (Facsimile).

En adoptant ce règlement, le gouvernement améliorera davantage le statut socio-économique des artistes du Canada, comme il s'y est engagé depuis longtemps, et ce faisant, il rendra service à toute la société. En effet, lorsque la situation économique des artistes s'améliore, ils peuvent consacrer plus de temps à leurs activités artistiques, lesquelles contribuent à la promotion de l'identité culturelle de notre pays.

Consultations

Un préavis a été donné dans les projets de réglementation du gouvernement fédéral de 1993, de 1994 et de 1995, qui ont précédé l'entrée en vigueur de la *Loi sur le statut de l'artiste*. Un autre avis a été donné dans la proposition n° TRAV/93-1-I des *Projets de réglementation fédérale* de 1996 et de 1997. Un document de discussion dans lequel étaient énoncées, pour commentaires, des considérations ayant trait à cette proposition a été distribué à environ 70 associations d'artistes, producteurs et associations de producteurs concernés, relevant de la compétence du gouvernement fédéral.

Une publication préliminaire du texte intégral du Règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada* a été effectuée en avril 1997. Plusieurs associations d'artistes et de producteurs ont soumis des commentaires exprimant leur inquiétude quant à la portée du Règlement et le besoin de tenir des consultations supplémentaires. Conséquemment, des consultations publiques furent tenues à Ottawa, Toronto et Montréal en septembre 1997. À la suite de ces consultations, la portée et la terminologie du texte original du projet de règlement ont été grandement modifiées afin de tenir compte des commentaires reçus. La ministre du Patrimoine canadien a été consultée conformément à l'article 56 de la *Loi sur le statut de l'artiste*.

Respect et exécution

Les dispositions de la Loi relatives au respect et à l'exécution s'appliqueront aux associations d'artistes représentant les catégories additionnelles d'artistes proposées ainsi qu'aux producteurs et aux associations de producteurs qui engagent ces artistes indépendants.

Personne-ressource

Sylvia Garcia Soria, Agente principale de recherche en industrie, Service fédéral de médiation et conciliation, Développement des ressources humaines Canada, Place du Portage, Phase II, Ottawa (Ontario) K1A 0J2, (819) 953-7852 (téléphone), 953-1028 (télécopieur).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council proposes, pursuant to subparagraph 6(2)(b)(iii) and section 56^a of the *Status of the Artist Act*^b, to make the annexed *Status of the Artist Act Professional Category Regulations*.

The proposed effective date of these Regulations is the date of registration thereof with the Clerk of the Privy Council.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to Sylvia Garcia Soria, Federal Mediation and Conciliation Service, Human Resources Development Canada, Place du Portage, Phase II, Ottawa, Ontario K1A 0J2, within

^a S.C., 1995, c. 11, s. 41

^b S.C., 1992, c. 33

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que le Gouverneur en conseil, en vertu du sous-alinéa 6(2)b)(iii) et de l'article 56^a de la *Loi sur le statut de l'artiste*^b, se propose de prendre le *Règlement sur les catégories professionnelles (Loi sur le statut de l'artiste)*.

La date prévue pour l'entrée en vigueur du Règlement est la date de son enregistrement par le greffier du Conseil privé.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet de cette proposition à Sylvia Garcia Soria, Service fédéral de médiation et conciliation, Développement des ressources humaines Canada, Place du Portage, Phase II, Ottawa (Ontario) K1A 0J2,

^a L.C. (1995), ch. 11, art. 41

^b L.C. (1992), ch. 33

30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, the date of publication of this notice and the short title of the proposed Regulations.

The representations should stipulate the parts thereof that should not be disclosed pursuant to the *Access to Information Act*, pursuant to sections 19 and 20 of that Act, the reason why those parts should not be disclosed and the period during which those parts should remain undisclosed. The representations should also stipulate the parts thereof in respect of which there is no objection to disclosure pursuant to the *Access to Information Act*.

August 26, 1998

MICHEL GARNEAU
Assistant Clerk of the Privy Council

dans les 30 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, la date de publication du présent avis et le titre abrégé du projet de règlement.

Ils doivent également y indiquer, d'une part, lesquelles des observations peuvent être divulguées en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et, d'autre part, lesquelles sont soustraites à la divulgation en vertu de cette loi, notamment aux termes des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-divulgation.

Le 26 août 1998

Le greffier adjoint du Conseil privé
MICHEL GARNEAU

STATUS OF THE ARTIST ACT PROFESSIONAL CATEGORY REGULATIONS

INTERPRETATION

1. The definitions in this section apply in these Regulations.

“Act” means the *Status of the Artist Act*. (*Loi*)

“creation of a production” means the creation of a production in the performing arts, music, dance and variety entertainment, film, radio and television, video, sound-recording, dubbing or the recording of commercials. (*création d'une production*)

PROFESSIONAL CATEGORIES

2. (1) Subject to subsection (2), in relation to the creation of a production, the following professional categories comprising professions in which the practitioner contributes directly to the creative aspects of the production by carrying out one or more of the activities set out in paragraph (a), (b), (c), (d) or (e), respectively, are prescribed as professional categories for the purposes of subparagraph 6(2)(b)(iii) of the Act:

- (a) category 1 — camera work, lighting and sound design;
- (b) category 2 — costumes, coiffure and make-up design;
- (c) category 3 — set design;
- (d) category 4 — arranging, orchestrating and music copying; and
- (e) category 5 — research for audiovisual productions, editing and continuity.

(2) The professional categories prescribed by subsection (1) do not include any profession in which the practitioner of the profession

- (a) carries out, in connection with an activity referred to in subsection (1), the activities of accounting, auditing, legal, representation, publicity or management work or clerical, administrative or other support work; or
- (b) is a person referred to in subparagraph 6(2)(b)(i) of the Act or carries out an activity referred to in subparagraph 6(2)(b)(ii) of the Act.

COMING INTO FORCE

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

[36-1-o]

RÈGLEMENT SUR LES CATÉGORIES PROFESSIONNELLES (LOI SUR LE STATUT DE L'ARTISTE)

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

« création d'une production » Création d'une production dans les domaines suivants : arts de la scène, musique, danse et variétés, cinéma, radio et télévision, enregistrements sonores, vidéo, doublage et réclame publicitaire. (*creation of a production*)

« Loi » La *Loi sur le statut de l'artiste*. (*Act*)

CATÉGORIES PROFESSIONNELLES

2. (1) Sous réserve du paragraphe (2), pour l'application du sous-alinéa 6(2)(b)(iii) de la Loi, sont établies à l'égard de la création d'une production les catégories professionnelles visées aux alinéas a) à e), qui comprennent les professions dont l'exercice contribue directement à la conception de la production et consiste à effectuer une ou plusieurs des activités décrites aux alinéas respectifs :

- a) catégorie 1 : conception de l'image, de l'éclairage et du son;
- b) catégorie 2 : conception de costumes, coiffures et maquillages;
- c) catégorie 3 : scénographie;
- d) catégorie 4 : arrangements, orchestration et copie de partitions;
- e) catégorie 5 : recherche aux fins de productions audiovisuelles, montage et enchaînement.

(2) Sont exclues des catégories professionnelles visées au paragraphe (1) :

- a) les professions qui consistent à effectuer, dans le cadre de toute activité visée au paragraphe (1), la comptabilité, la vérification ou le travail juridique, publicitaire, de représentation, de gestion, administratif ou d'écriture, ou autre travail de soutien;
- b) les professions qu'exercent les personnes visées au sous-alinéa 6(2)(b)(i) de la Loi ou qui consistent à effectuer une activité visée au sous-alinéa 6(2)(b)(ii) de la Loi.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[36-1-o]

Regulations Amending the Canada Mining Regulations

Statutory Authority

Territorial Lands Act

Sponsoring Department

Department of Indian Affairs and Northern Development

Règlement modifiant le Règlement sur l'exploitation minière au Canada

Fondement législatif

Loi sur les terres territoriales

Ministère responsable

Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

In the Northwest Territories (N.W.T.), the federal government, through the Department of Indian Affairs and Northern Development (DIAND), is responsible for the management of Crown lands, including minerals, under the *Territorial Lands Act* and its regulations, which include the Canada Mining Regulations (CMR). The CMR requires that each mine located on mineral leases granted under the Regulations pay to the Crown a royalty based on the "value of the output" of the mine less certain deductions and allowances specified in the Regulations. This also applies to vacant Crown land in Nunavut and will continue to apply when Nunavut becomes an official territory in 1999.

In addition to a number of housekeeping amendments to the provisions dealing with the location of mineral claims, the leasing of mineral rights and the review by DIAND's Minister of decisions by officials named in the CMR, these Regulations include the following significant changes to the mineral leasing and royalty provisions of the CMR:

1. There will be no three-year royalty free period as in the current Regulations. The provision has been repealed by separate Order in Council.
2. The minimum royalty rate, on the value of the output of the mine from \$10,000 up to \$1 million, (after the deductions specified in the Regulations) would increase from 3 percent to 5 percent. The royalty rate, which increases 1 percent for each \$5 million increment of additional value of output currently reaches the maximum rate of 12 percent when the value of output after deductions is \$35 million. Under the proposed amendments the maximum rate will increase to 14 percent.
3. The assets eligible for depreciation allowance would be expanded to include all of the buildings, plant, machinery and equipment of the mine rather than just those used in production. This would mean that residential facilities at remote northern mines would now be eligible for depreciation allowance. The preproduction allowance would be replaced by a development allowance which would allow for the amortization of exploration and development expenditures at the mine incurred both during preproduction and after the start of production. The depreciation allowance rate, as well as the amortization rate for development allowance expenditures, would increase from 15 percent per annum to 100 percent per annum.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Dans les Territoires du Nord-Ouest (T.N.-O.), c'est le gouvernement fédéral qui, par l'entremise du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien (MAINC), est chargé de la gestion des terres publiques, et par conséquent des minéraux, en vertu de la *Loi sur les terres territoriales* et de ses règlements, notamment le *Règlement sur l'exploitation minière au Canada* (REMC). Ce règlement exige que chaque mine située sur des terres faisant l'objet d'un bail minier accordé en vertu de celui-ci verse à la Couronne des redevances fondées sur la « valeur de la production » de la mine moins certaines déductions et allocations précisées dans le Règlement. Cette disposition s'applique également aux terres publiques inoccupées dans le Nunavut et continuera de s'appliquer lorsque le Nunavut deviendra un territoire officiel en 1999.

En plus d'un certain nombre de modifications d'ordre administratif aux dispositions traitant du lieu des concessions minières, des baux sur les droits miniers et de l'examen par la ministre du MAINC des décisions de fonctionnaires indiqués dans le REMC, le présent règlement renferme les modifications importantes suivantes aux dispositions du REMC sur les baux miniers et les redevances :

1. Il n'y aura pas de période de trois ans exempte de redevances, comme le prévoit le règlement actuel. Cette disposition a été abrogée par un décret distinct.
2. Le taux minimum de redevances sur la valeur de la production de la mine qui peuvent aller de 10 000 \$ à un million de dollars, après les déductions précisées dans le Règlement, augmenterait, passant de 3 p. 100 à 5 p. 100. Le taux de redevances, qui atteint actuellement le taux maximal de 12 p. 100 lorsque la valeur de la production après les déductions s'élève à 35 millions de dollars. Sous les modifications proposées, le maximum passera à 14 p. 100.
3. L'actif admissible aux fins d'amortissement serait élargi de manière à inclure tous les bâtiments, usines, machines et matériels de la mine, au lieu de comprendre seulement ceux utilisés pour la production. Cela signifierait que les locaux résidentiels dans les mines éloignées du Nord seraient maintenant admissibles aux fins d'amortissement. L'allocation antérieure à la production serait remplacée par une allocation de développement qui permettrait l'amortissement des dépenses de prospection et de développement engagées à la mine aussi bien pendant la période antérieure à la production qu'après le début de celle-ci. Le taux d'amortissement alloué et le taux

4. The definition of assets eligible for processing allowance would be narrowed to include only those assets used directly and exclusively in processing the output of the mine.
5. Contributions to a qualifying environmental trust would become deductible for royalty purposes. Withdrawals from a qualifying environmental trust would be included in the value of the output of a mine for royalty purposes, up to the amount contributed to the qualifying environmental trust.
6. Cash payments under an Impact and Benefit Agreement with an Aboriginal community, municipal taxes and payments for access to privately owned surfaces over a mineral right granted under the Regulations would not be allowed as a deduction for royalty purposes.
7. Royalties would be payable four months after the end of the fiscal year of a mine at the same time as the royalty return is filed, instead of 10 months after the end of the fiscal year as under the current Regulations.
8. The transfer of a mineral lease would be prohibited where there are mining royalties due and unpaid, unless security for the amount of outstanding royalty is provided to the Minister.
9. Diamond mine production would be required to be cleaned by the operator and valued by a federal government diamond valuator, at facilities to be provided by the mine operator, prior to sale or shipment from the Northwest Territories.

Alternatives

Leaving the existing CMR unchanged is not an acceptable option. The royalty provisions of the CMR were last amended in 1977. The effective royalty rate, levied by the existing CMR, is significantly lower than the effective rate of mining tax/duty in any provincial mining jurisdiction, and as such does not provide the Crown with a fair return for the minerals mined from Crown land in the N.W.T. Moreover, the existing CMR do not contain provisions necessary to deal with the valuation of diamonds for royalty purposes.

A number of alternatives to amending the current royalty provisions of the CMR were considered including replacing the royalty regime in the CMR with one modelled on the mining tax regime in British Columbia, which is the only Canadian jurisdiction that has a regime significantly different from the traditional mining tax/duty/royalty levied in all other Canadian jurisdictions. While the British Columbia mining tax regime does have a number of merits, the transition from the current system would require significant additional resources. The objectives of the federal government could be met with the use of considerably fewer resources by amending the current regime in the CMR. A specific royalty regime for diamonds was also considered. However, diamond mining is not so significantly different from the mining of other minerals as to warrant a different royalty structure. There is no justification for levying a different rate of royalty on two mines just because they happen to produce different minerals.

d'amortissement pour les dépenses de développement seraient haussés, passant de 15 p. 100 à 100 p. 100 par année.

4. On réduirait, dans la définition, l'étendue des éléments d'actif admissibles aux fins de l'allocation de traitement, de façon qu'ils incluent seulement ceux qui sont utilisés directement et exclusivement pour traiter la production de la mine.
5. Les apports à une fiducie environnementale admissible deviendraient déductibles aux fins du calcul des redevances. Les retraits d'une pareille fiducie seraient inclus dans la valeur de la production d'une mine aux fins du calcul des redevances, jusqu'à concurrence du montant versé à cette fiducie.
6. Les paiements en espèces en vertu d'une entente sur les répercussions et les avantages (ERA) conclue avec une collectivité autochtone, les impôts municipaux et les paiements aux fins d'accès à des terres appartenant à des particuliers qui se trouvent sur le territoire visé par un droit minier obtenu en vertu du Règlement ne seraient pas déductibles pour le calcul des redevances.
7. Les redevances seraient exigibles quatre mois après la fin de l'exercice de la mine, au moment où est remplie la déclaration sur les redevances, au lieu de dix mois après la fin de l'exercice comme c'est le cas en vertu du règlement actuel.
8. Il serait interdit de transférer des baux miniers lorsque des redevances sont dues et impayées, à moins que ne soit fournie à la ministre une garantie correspondant au montant des redevances impayées.
9. Il faudrait que les pierres issues de la production d'une mine de diamants soient nettoyées par l'exploitant et évaluées par un évaluateur de diamants du gouvernement fédéral dans des locaux fournis à cette fin par l'exploitant, avant que les diamants ne soient vendus ou expédiés hors des Territoires du Nord-Ouest.

Solutions envisagées

Laisser le REMC actuel inchangé ne constitue pas une solution acceptable. La dernière modification des dispositions du Règlement relatives aux redevances remonte à 1977. Le taux réel de redevances perçu en vertu du REMC actuel est de beaucoup inférieur au taux réel de l'impôt ou des droits miniers en vigueur dans n'importe quelle compétence minière provinciale et, pour cette raison, dans le contexte canadien, il ne procure pas à la Couronne des recettes équitables en contrepartie des minéraux exploités sur les terres publiques dans les T.N.-O. De plus, le REMC actuel ne contient pas les dispositions nécessaires pour l'évaluation des diamants aux fins de l'établissement des redevances.

Nous avons examiné plusieurs autres options, à part la modification des dispositions actuelles du REMC en matière de redevances, notamment le remplacement de ce régime par un autre conçu selon le modèle du régime d'impôt minier de la Colombie-Britannique, où se trouve la seule compétence au Canada ayant un régime très différent de ceux caractérisés par les impôts, redevances et droits miniers traditionnels en vigueur dans les autres compétences du pays. Bien que le régime de la Colombie-Britannique ait plusieurs mérites, la transition à celui-ci, à partir du régime actuel, exigerait des ressources supplémentaires importantes. Il serait possible d'atteindre les objectifs du gouvernement fédéral avec des ressources beaucoup moindres en modifiant le régime actuel du REMC. Nous avons aussi envisagé un régime de redevances particulier pour les diamants; toutefois, l'exploitation des diamants n'est pas si différente de celles des autres minéraux au point de justifier une structure de redevances distincte. Il n'y a pas de raison de percevoir des taux de redevances différents dans le cas de deux mines simplement parce qu'elles produisent des minéraux différents.

Benefits and Costs

In order to analyse the impact of the proposed amendments to the royalty provisions of the CMR on the mining industry, DIAND compared the effective rates of the current and proposed royalty regimes in the CMR against those of the mining tax/duty regimes for British Columbia, Manitoba, Ontario, Quebec and Newfoundland, as well as the combined effective rate of royalty and income tax in the N.W.T. against the combined effective rates of mining tax/duty in these provinces and in selected international jurisdictions. DIAND calculated effective royalty and income tax rates using the change in the Internal Rate of Return when tax/royalty regimes were applied to five mine models: a high and a low profit base metal mine, a high and a low profit gold mine and the Ekati diamond mine of BHP Diamonds Inc.

The proposed amendments to the CMR would increase the effective rate of royalty on a mining project in the N.W.T. In the cases of the gold and base metal mine models, the effective rate of royalty is still significantly below that which the projects would bear in the provinces. The combined effective rate of royalty and income tax is still competitive with the effective rates of profit-based taxes in major foreign mining jurisdictions.

There should be no financial impact on the amount of mining royalty paid by the existing mines, as a whole, in the N.W.T., as a result of the proposed amendments. The proposed amendments would, however, increase the projected mining royalty collected from the diamond mine, scheduled to begin production this year to \$685 million over the first 21 years of the mine life from \$457 million under the current provisions. This increase would be almost entirely from the elimination of the three-year royalty free period and the increase in the maximum rate from 12 percent to 14 percent. A similar increase is predicted in the projected mining royalty from the next diamond mine being developed in the N.W.T.

Aboriginal groups with signed comprehensive land claim settlements would benefit from increased payments from the resource royalty sharing provisions.

By expanding the assets eligible for depreciation, residential facilities at remote northern mines would be eligible for depreciation allowance. The introduction of a development allowance allows mines to capitalize development expenditures incurred after the start of production and claim them as they have income, rather than losing a deduction for those expenditures in years when they do not have sufficient income, as under the current regulations. The increase of the depreciation allowance rate, as well as the amortization rate for development allowance expenditures, from 15 percent per annum to 100 percent per annum will allow mine operators to recover all capital expenditures on a mine prior to paying royalty to the Crown on the production from the mine.

By introducing the mine reclamation trust contribution allowance, mining companies will have the opportunity to claim a deduction for monies eventually used for reclamation which could take place after mine closure. Under the present Regulations, if

Avantages et coûts

Afin d'analyser l'incidence, sur l'industrie minière, des modifications proposées aux dispositions du REMC sur les redevances, le MAINC a comparé les taux réels du régime actuel de redevances du REMC et du régime proposé à ceux des régimes d'impôt ou de droits miniers en vigueur en Colombie-Britannique, au Manitoba, en Ontario, au Québec et à Terre-Neuve; on a aussi comparé les taux réels combinés de redevances et d'impôt sur le revenu en vigueur dans les T.N.-O. aux taux réels combinés d'impôt ou de droits miniers existants dans ces provinces et dans certaines compétences internationales. Le MAINC a calculé les taux réels de redevances et d'impôt sur le revenu en se fondant sur les changements dans le taux de rendement interne lorsque les différents régimes d'impôt et de redevances étaient appliqués à cinq modèles de mines : une mine de métal commun très rentable, une mine de métal commun peu rentable, une mine d'or très rentable, une mine d'or peu rentable et la mine de diamants Ekati de la BHP Diamonds Inc.

Les modifications proposées au REMC accroîtraient le taux réel des redevances minières applicable à un projet minier dans les T.N.-O. Dans le cas des modèles des mines d'or et des mines de métal commun, le taux réel de redevances est encore bien au-dessous de celui qui serait appliqué dans les provinces. Le taux réel combiné de redevances et d'impôt sur le revenu demeure encore concurrentiel par rapport aux taux réels d'impôt selon les profits en vigueur dans les principales compétences minières étrangères.

Les modifications ne devraient pas avoir une incidence financière sur le montant de redevances minières payées dans l'ensemble par les mines existantes, dans les T.N.-O. Les modifications proposées entraîneraient toutefois une hausse des redevances minières prévues à percevoir de la mine de diamants, qui doit entreprendre la production cette année. Ces redevances atteindraient 685 millions de dollars au cours des 21 premières années d'exploitation de la mine, comparativement à des prévisions actuelles de 457 millions de dollars. Cette augmentation serait presque entièrement due à l'élimination de la période de trois ans exempte de redevances et à la hausse du plafond, qui passe de 12 p. 100 à 14 p. 100. Une hausse semblable est prévue à l'égard des redevances minières qui proviendraient de la prochaine mine de diamants en voie de développement dans les T.N.-O.

Les groupes autochtones qui ont signé une entente sur leurs revendications territoriales globales bénéficieraient de cette hausse des paiements en vertu des dispositions sur le partage des redevances découlant de l'exploitation des ressources.

En élargissant l'actif admissible aux fins d'amortissement, les locaux résidentiels dans les mines éloignées du Nord seraient maintenant admissibles. L'introduction d'une allocation de développement permet aux mines de capitaliser les dépenses de développement engagées après le début de la production et de s'en prévaloir lorsqu'elles ont des bénéfices, au lieu de perdre une déduction pour ces dépenses dans les années où leurs bénéfices sont insuffisants, comme le prévoient les règlements actuels. Le taux d'amortissement alloué et le taux d'amortissement pour les dépenses de développement, qui passeraient de 15 p. 100 à 100 p. 100 par année permettront aux exploitants des mines de recouvrer toutes les dépenses d'immobilisation à l'égard d'une mine avant de verser des redevances à la Couronne sur la production minière.

Grâce à l'introduction d'une allocation de contribution à un fonds en fiducie pour la remise en état des mines, les sociétés minières auront la possibilité de demander une déduction pour les sommes qui seront utilisées par la suite pour la remise en état des

the monies were spent after mine closure there would be no revenue against which to claim the deduction.

To allow cash payments under an Impact and Benefit Agreement as a deduction for royalty purposes, would result in payments to certain communities reducing the resource royalty available for sharing with all groups with comprehensive land claims agreements within a land claims settlement area, and would effectively amount to the federal government unilaterally rewriting the resource revenue sharing formulae in the existing comprehensive land claim settlements.

Unlike most other mineral commodities, where the value can easily be determined on the basis of quantity and a price quoted on a recognized commodities exchange, the price of rough diamonds varies with the size, shape, colour and quality of each individual stone. Moreover, the prices of rough diamonds are not set on open public markets, but in private transactions between the Central Selling Organization of De Beers Centenary AG, which controls roughly 70 percent of the world's supply of rough diamonds, and its clients, and between dealers and manufacturers in the "free market" centred in Antwerp, Belgium. This lack of transparency in the market for rough diamonds makes it impossible to value diamonds for mining royalty, taxation or profit sharing purposes without the assistance of a specialized diamond valuator. For this reason, the governments of almost all major diamond producing countries retain the services of a government diamond valuator and insist that diamond production be valued prior to sale or export. A government diamond valuation firm for the Ekati diamond mine would be hired at a cost of approximately US \$2 million per year.

Consultation

The February 1995 federal budget directed DIAND to undertake a comprehensive review of its natural resource management legislation to "...increase revenues and ensure a fair return to the Crown." In response to this direction, DIAND together with the federal departments of Finance, Natural Resources and National Revenue, and the Government of the Northwest Territories undertook a detailed review of the mining royalty regime in the CMR. This review resulted in a series of proposed changes to the mining royalty and mineral leasing provisions of the CMR which were set out in detail in a public discussion paper released by the Minister of DIAND in August 1996.

Since the fall of 1996 DIAND has consulted extensively with the mining industry, Aboriginal groups and other interested parties, first on the basis of the discussion paper, and beginning in June 1998, on the basis of a legal draft of the proposed amendments prepared by the Department of Justice.

Aboriginal groups consulted on the proposed changes to the royalty regime were generally supportive of the changes, in particular those groups which would see increased payments from the resource royalty sharing provisions of comprehensive land claim settlements. Most of the concerns raised by the mining industry during the consultations on the discussion paper and the draft amendments have been addressed. The industry seems reasonably content with the proposed amendments with two exceptions: the increase in the maximum royalty rate to 14 percent and that cash payments made to an Aboriginal group under an Impact

lieux après la fermeture de la mine. Selon les règlements actuels, si les sommes étaient dépensées après la fermeture de la mine, il n'y aurait pas de bénéfices auxquels pourrait s'appliquer cette déduction.

Le fait de permettre la déduction de ces types de paiements aurait pour résultat que les paiements faits à certaines collectivités réduiraient les redevances sur les ressources destinées à être partagées entre les groupes ayant signé des ententes sur des revendications territoriales globales dans la région visée par ces ententes; en outre, cela signifierait dans les faits que le gouvernement fédéral réaménagerait unilatéralement les formules de partage des revenus issus des ressources, prévues dans les ententes existantes sur des revendications territoriales globales.

Contrairement à la plupart des autres produits minéraux, à l'égard desquels il est facile de déterminer la valeur de la production en se fondant sur la quantité produite et le prix fixé par une bourse reconnue pour ce produit, le prix des diamants bruts varie selon la taille, la forme, la couleur et la qualité de chaque pierre. En outre, les prix de ces diamants ne sont pas fixés sur des marchés publics ouverts, mais dans le cadre de transactions privées entre l'organisation centrale de vente (OCV) de la société De Beers Centenary AG, qui contrôle la vente d'à peu près 70 p. 100 des diamants bruts en circulation dans le monde, et ses clients; les prix sont aussi déterminés par les négociants et manufacturiers du « marché libre » dont le centre se trouve à Anvers, en Belgique. Cette absence de transparence sur le marché des diamants bruts fait qu'il est impossible de les évaluer aux fins de l'établissement des redevances, des taxes ou du partage des profits sans l'aide d'un évaluateur spécialisé dans les diamants. Pour cette raison, les gouvernements de presque tous les principaux pays producteurs retiennent les services d'un évaluateur de diamants du gouvernement et ils insistent pour que la production de diamants soit évaluée avant leur vente ou leur exportation. Les services d'une firme gouvernementale d'évaluateurs de diamants seraient retenus pour la mine de diamants Ekati, à un coût approximatif de 2 millions de dollars américain par année.

Consultations

Selon le budget fédéral de février 1995, le MAINC doit effectuer un examen complet de sa législation sur la gestion des ressources naturelles « afin d'accroître les revenus et d'assurer un rendement équitable à la Couronne ». En réponse à cette directive, le MAINC, de concert avec les ministères fédéraux des Finances, des Ressources naturelles et du Revenu national et le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, a effectué un examen détaillé du régime de redevances minières du REMC. Cet examen a permis de proposer une série de modifications aux dispositions du REMC sur les redevances et les baux minéraux, qui ont été exposées en détail dans un document de travail rendu public par le ministre du MAINC en août 1996.

À partir de l'automne 1996, le MAINC a procédé à de vastes consultations auprès de l'industrie minière, des groupes autochtones et des autres parties intéressées, d'abord en fonction du document de travail et, à partir de juin 1998, au moyen de l'ébauche du libellé juridique des modifications proposées, établie par le ministère de la Justice.

Les groupes autochtones consultés au sujet des modifications au régime de redevances les appuyaient en général, en particulier ceux qui retireraient des paiements plus importants par suite des dispositions sur le partage des redevances sur les ressources prévues dans les ententes sur des revendications territoriales globales. On a tenu compte de la plupart des préoccupations soulevées par l'industrie minière au cours des consultations sur le document de travail et l'ébauche des modifications. L'industrie semble assez satisfaite des modifications proposées, sauf pour deux éléments : la hausse du taux maximal de redevances à 14 p. 100 et le

and Benefit Agreement (IBA) would not be deductible for royalty purposes. While these industry concerns are not addressed in the proposed amendments, the proposed royalty regime would have an effective rate which for most mines would be below the average mining tax/duty rates in the provinces and would result in a combined effective rate of royalty and income tax which is still competitive with other international mining jurisdictions. Cash payments made under an IBA would not be deductible because this would allow the payments made to one Aboriginal group to reduce the royalty available for the sharing with all Aboriginal communities within a land claim settlement area. To allow IBA cash payment deductibility would have the effect of the federal government unilaterally rewriting the resource royalty sharing formulae in existing comprehensive land claim settlements.

Compliance and Enforcement

The amendments to the mineral leasing provisions would prevent the transfer of leases where royalty is due and unpaid, thus forcing mine operators to settle any outstanding royalty obligations to the Crown, before vending leases. In addition to these changes to the mineral leasing provisions, the interest provisions in section 155.1 and the deduction and set off provisions of section 155 of the *Financial Administration Act* and subsection 30(1) of the *Territorial Lands Act*, which makes any violation of the CMR an offence punishable on summary conviction, would be used to enforce the royalty provisions of the CMR.

Contact

Robert Lauer, Chief, Financial Analysis and Royalty Administration, Mineral Resources, Department of Indian Affairs and Northern Development, Les Terrasses de la Chaudière, Ottawa, Ontario K1A 0H4, (819) 994-6772.

fait que les paiements en espèces faits à un groupe autochtone en vertu d'une entente sur les répercussions et les avantages (ERA) ne seraient pas déductibles aux fins du calcul des redevances. Même si ces préoccupations de l'industrie ne sont pas abordées dans les modifications proposées, le régime de redevances envisagé entraînerait un taux réel qui, pour la plupart des mines, serait inférieur aux taux moyens de l'impôt ou des droits miniers dans les provinces, et un taux réel combiné de redevances et d'impôt sur le revenu qui est encore concurrentiel par rapport à ceux constatés dans les autres compétences minières au niveau international. Les paiements en espèces versés en vertu des ERA ne seraient pas déductibles car cela permettrait aux paiements faits à un groupe autochtone de réduire les redevances destinées à être partagées entre les collectivités autochtones d'une région visée par des ententes sur des revendications territoriales. Le fait de permettre de déduire les paiements en espèces en vertu des ERA aurait aussi pour effet que le gouvernement fédéral remanierait unilatéralement les formules de partage des redevances sur les ressources prévues dans les ententes existantes sur des revendications territoriales globales.

Respect et exécution

Ces modifications aux dispositions sur les baux miniers empêcheraient le transfert de baux lorsque des redevances sont dues et impayées, ce qui forcerait les exploitants de mines à régler toute obligation en souffrance à la Couronne concernant les redevances avant de vendre un bail. En plus de ces modifications concernant les baux miniers, on ferait aussi appel, pour appliquer les dispositions sur les redevances de la REMC, aux dispositions sur les intérêts prévues à l'article 155.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et aux dispositions sur les déductions et les compensations contenues dans l'article 155 de cette même loi; on aurait aussi recours au paragraphe 30(1) de la *Loi sur les terres territoriales*, qui fait de toute violation du REMC une infraction punissable en vertu d'une déclaration sommaire de culpabilité.

Personne-ressource

Robert Lauer, Chef, Analyse financière et administration des redevances, Ressources minérales, Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, Les Terrasses de la Chaudière, Ottawa (Ontario) K1A 0H4, (819) 994-6772.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to sections 8 and 12 of the *Territorial Lands Act*, proposes to amend the *Canada Mining Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to the Department of Indian Affairs and Northern Development within 30 days of the date of publication of this notice. All such representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, the date of publication of this notice and be sent to: Mr. Robert Lauer, Chief, Financial Analysis and Royalty Administration, Les Terrasses de la Chaudière, Room 600, Ottawa, Ontario K1A 0H4.

Copies of the proposed amendments to the *Canada Mining Regulations* are available from the above-mentioned person.

August 26, 1998

MICHEL GARNEAU
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que le Gouverneur en conseil, en vertu des articles 8 et 12 de la *Loi sur les terres territoriales* se propose de modifier le *Règlement sur l'exploitation minière au Canada*.

Les personnes intéressées pourront faire connaître leurs points de vue par écrit au ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien dans les 30 jours suivant la publication du présent avis. Dans chaque cas, il faudra citer la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis, et envoyer la correspondance à Monsieur Robert Lauer, Chef, Analyse financière et administration de redevances, Les Terrasses de la Chaudière, Pièce 600, Ottawa (Ontario) K1A 0H4.

Des copies des modifications proposées au *Règlement sur l'exploitation minière au Canada* sont disponibles de la personne susmentionnée.

Le 26 août 1998

Le greffier adjoint du Conseil privé
MICHEL GARNEAU

**REGULATIONS AMENDING THE
CANADA MINING REGULATIONS**

AMENDMENT

1. Subsection 65(3) and (4) of the *Canada Mining Regulations*¹ are repealed.

COMING INTO FORCE

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

[36-1-o]

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR
L'EXPLOITATION MINIÈRE AU CANADA**

MODIFICATION

1. Les paragraphes 65(3) et (4) du *Règlement sur l'exploitation minière au Canada*¹ sont abrogés.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[36-1-o]

¹ C.R.C., c. 1516

¹ C.R.C., ch. 1516

Regulations Amending the Reporting of Exported Goods Regulations

Statutory Authority

Customs Act

Sponsoring Department

Department of National Revenue

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The amendment to section 5 of the *Reporting of Exported Goods Regulations* corrects the English version to ensure it is consistent with the French version. The English version will now require an individual to present a permit to Customs Officials at the border. Presently, there is no requirement in the English version of the Regulations for individuals to do this.

Alternatives

No alternatives have been considered, as the only legislative means available to address this situation is to amend the Regulations.

Benefits and Costs

This change will have no negative impact on exporters or the economy.

Consultation

This amendment reflects a recent court decision and is intended to ensure the English and French versions of section 5 of the Regulations are consistent.

Early notice was provided in the *1997 Federal Regulatory Plan*, under proposal No. RC/R-29-L.

Compliance and Enforcement

These Regulations will facilitate compliance with customs requirements since it will clarify provisions set out in section 5.

Contact

Mr. D. Waldie, Director, Export Process Division, Operational Policy and Coordination Directorate, Customs and Trade Administration Branch, Revenue Canada, Connaught Building, 1st Floor, 555 Mackenzie Avenue, Ottawa, Ontario K1A 0L5, (613) 954-6986 (Telephone), (613) 946-0241 (Facsimile).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 164(3) of the *Customs Act*^a, that the Governor in Council, pursuant to

^a R.S., 1985, c. 1 (2nd Supp.)

Règlement modifiant le Règlement sur la déclaration des marchandises exportées

Fondement législatif

Loi sur les douanes

Ministère responsable

Ministère du Revenu national

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

La modification à l'article 5 du *Règlement sur la déclaration des marchandises exportées* corrige la version anglaise pour qu'elle soit conforme à la version française. La version anglaise exigera maintenant à l'endroit des particuliers la présentation de permis aux fonctionnaires des douanes à la frontière. À l'heure actuelle, la version anglaise ne fait aucunement mention de cette exigence.

Solutions envisagées

Aucune solution de rechange n'a été considérée, car le seul moyen législatif disponible pour régler cette situation est de modifier le Règlement.

Avantages et coûts

Cette modification n'aura aucune répercussion négative pour les exportateurs ou sur l'économie.

Consultations

Ce règlement fait suite à une décision récente de la cour et a pour but de s'assurer que les versions anglaise et française sont conformes.

Un préavis a été donné dans les *Projets de réglementation fédérale de 1997*, proposition n° RC/R-29-F.

Respect et exécution

Ce règlement facilitera la conformité aux exigences des douanes puisqu'il rend les provisions de l'article 5 plus claires.

Personne-ressource

M. D. Waldie, Directeur, Division des processus d'exportation, Direction de la politique et de la coordination opérationnelles, Direction générale des douanes et de l'administration des politiques commerciales, Revenu Canada, Édifice Connaught, 1^{er} étage, 555, avenue Mackenzie, Ottawa (Ontario) K1A 0L5, (613) 954-6986 (téléphone), (613) 946-0241 (télécopieur).

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 164(3) de la *Loi sur les douanes*^a, que le Gouverneur en

^a L.R. (1985), ch. 1 (2^e suppl.)

section 95 and paragraph 164(1)(i)^b of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Reporting of Exported Goods Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of National Revenue, Connaught Building, 7th Floor, 555 Mackenzie Avenue, Ottawa, Ontario K1A 0L5, within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice. The representations should stipulate those parts of the representations that should not be disclosed pursuant to the *Access to Information Act*, in particular, pursuant to sections 19 and 20 of that Act, the reason why those parts should not be disclosed and the period during which those parts should remain undisclosed. The representations should also stipulate those parts in respect of which there is consent to disclosure pursuant to the *Access to Information Act*.

August 26, 1998

MICHEL GARNEAU
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE REPORTING OF EXPORTED GOODS REGULATIONS

AMENDMENT

1. Section 5¹ of the English version of the *Reporting of Exported Goods Regulations*² is replaced by the following:

5. For the purposes of these Regulations, the exporter of goods shall provide to the chief officer of customs on or before the day of exportation any information and all certificates, licences, permits or other documents relating to the goods that are required under the Act or any regulations made pursuant thereto, or under any other Act of Parliament or regulations made pursuant thereto that prohibit, control or regulate the exportation of goods.

COMING INTO FORCE

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

[36-1-o]

conseil, en vertu de l'article 95 et de l'alinéa 164(1)i)^b de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la déclaration des marchandises exportées*.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 60 jours suivant la date de publication du présent avis, au Ministre du Revenu national, Édifice Connaught, 7^e étage, 555, avenue Mackenzie, Ottawa (Ontario) K1A 0L5. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis. Ils doivent également y indiquer, d'une part, lesquelles des observations peuvent être divulguées en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et, d'autre part, lesquelles sont soustraites à la divulgation en vertu de cette loi, notamment en vertu des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-divulgation.

Le 26 août 1998

Le greffier adjoint du Conseil privé
MICHEL GARNEAU

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA DÉCLARATION DES MARCHANDISES EXPORTÉES

MODIFICATION

1. L'article 5¹ de la version anglaise du *Règlement sur la déclaration des marchandises exportées*² est remplacé par ce qui suit :

5. For the purposes of these Regulations, the exporter of goods shall provide to the chief officer of customs on or before the day of exportation any information and all certificates, licences, permits or other documents relating to the goods that are required under the Act or any regulations made pursuant thereto, or under any other Act of Parliament or regulations made pursuant thereto that prohibit, control or regulate the exportation of goods.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[36-1-o]

^b S.C., 1992, c. 28, ss. 30(1)

¹ SOR/88-85

² SOR/86-1001

^b L.C. (1992), ch. 28, par. 30(1)

¹ DORS/88-85

² DORS/86-1001

Regulations Amending the Ships' Stores Regulations*Statutory Authority**Customs Tariff**Sponsoring Department*

Department of National Revenue

Règlement modifiant le Règlement sur les provisions de bord*Fondement législatif**Tarif des douanes**Ministère responsable*

Ministère du Revenu national

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***Description*

The *Ships' Stores Regulations* are amended to reduce the reasonable quantity of tobacco and tobacco sticks to 200 grams and 200 sticks, respectively. The amendment follows similar reductions in personal exemptions provided to travellers to Canada.

The amendment will ensure common references to 200 grams of tobacco and 200 tobacco sticks which will foster voluntary compliance and reduce customs administrative costs.

In early October, 1996, the Honourable Paul Martin, Minister of Finance, reduced the quantity of such tobacco products that could be entered duty-free by non-resident travellers. Ministerial regulations affecting similar entitlements of resident travellers have also been changed.

Alternatives

The amendment is the only means to support the government objectives of safeguarding Canadian health and reducing costs associated with regulatory compliance.

Benefits and Costs

This amendment will reduce costs to Government by ensuring similar reference quantities are used in various instruments, and benefit the importing/exporting community through use of consistent and transparent rules.

Consultation

The Department of Finance was consulted with respect to this change. Prepublication in the *Canada Gazette*, Part I, will ensure the importing/exporting public will have the opportunity to comment on the planned amendment, which is consequential to other announced regulatory amendments.

Compliance and Enforcement

This change will facilitate compliance and enforcement of the tobacco regulatory framework as it will ensure a consistent definition of reasonable quantities. The changes will therefore promote voluntary compliance and reduce enforcement costs. Enforcement will be ensured by existing departmental measures.

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

Le *Règlement sur les provisions de bord* a été modifié afin de réduire la quantité raisonnable de tabac et de bâtonnets de tabac de 200 grammes et 200 bâtonnets, respectivement. Cette modification fait suite à des réductions semblables en ce qui concerne les exemptions personnelles accordées aux voyageurs au Canada.

Cette modification fera référence commune aux 200 grammes de tabac et aux 200 bâtonnets de tabac, ce qui favorisera l'observation volontaire et réduira les frais administratifs des douanes.

Au début du mois d'octobre 1996, l'honorable Paul Martin, ministre des Finances, a réduit la quantité de tels produits du tabac qui pourraient être admis au Canada en franchise de droits par les voyageurs non résidents. Le règlement ministériel qui touche les droits semblables des voyageurs non résidents a également été modifié.

Solutions envisagées

La modification constitue le seul moyen d'appuyer les objectifs du Gouvernement qui visent la protection de la santé des Canadiens et la réduction des frais reliés à l'observation des règlements.

Avantages et coûts

Cette modification permettra au Gouvernement de réduire ses frais en faisant en sorte que des quantités de référence semblables soient utilisées dans divers instruments et avantagera les communautés importatrices et exportatrices par l'utilisation de règles conformes et transparentes.

Consultations

Le ministère des Finances a été consulté à propos de ce changement. Une publication préalable du Règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada* veillera à ce que le public importateur et exportateur ait l'occasion d'apporter ses commentaires sur la modification envisagée, ce qui est corrélatif aux autres modifications de règlements déjà annoncées.

Respect et exécution

Ce changement favorisera l'observation et l'exécution du règlement sur le tabac dans son ensemble puisqu'il assurera une définition cohérente des quantités raisonnables. Les changements auront ainsi pour effet de promouvoir l'observation volontaire et la réduction des coûts d'exécution. L'exécution se fera par le biais des dispositions ministérielles en vigueur.

Contact

Mr. P. Wallace, Chief, Warehouse Licensing, Licensing and Revenue Accounting Division, Customs Border Services Branch, Revenue Canada, Connaught Building, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0L5, (613) 954-7193.

Personne-ressource

Monsieur P. Wallace, Chef, Agrément des exploitants d'entrepôt, Division des agréments et de la comptabilisation des recettes, Direction générale des services frontaliers des douanes, Revenu Canada, Édifice Connaught, 5^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0L5, (613) 954-7193.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council proposes, pursuant to paragraph 99(g) of the *Customs Tariff*^a, to make the annexed *Regulations Amending the Ships' Stores Regulations*.

Interested persons may make representations to the Minister of National Revenue concerning the proposed Regulations within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to the Minister of National Revenue, Connaught Building, 7th Floor, 555 Mackenzie Avenue, Ottawa, Ontario K1A 0L5. The representations should stipulate the parts thereof that should not be disclosed pursuant to the *Access to Information Act* and, in particular, pursuant to sections 19 and 20 of that Act, the reasons why those parts should not be disclosed and the period during which those parts should remain undisclosed. The representations should also stipulate the parts thereof for which there is no objection to disclosure pursuant to the *Access to Information Act*.

August 26, 1998

MICHEL GARNEAU
Assistant Clerk of the Privy Council

RÉGULATIONS AMENDANT LES SHIPS' STORES REGULATIONS

AMENDMENT

1. The definition "reasonable quantity" in section 2 of the *Ships' Stores Regulations*¹ is replaced by the following:

"reasonable quantity" with respect to tobacco products, means a quantity not exceeding 200 cigarettes, 50 cigars, 200 grams of manufactured tobacco and 200 tobacco sticks; (*quantité raisonnable*)

COMING INTO FORCE

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

[36-1-o]

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que le Gouverneur en conseil, en vertu de l'alinéa 99g) du *Tarif des douanes*^a, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les provisions de bord*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement, dans les 60 jours suivant la date de publication du présent avis, au Ministre du Revenu national, Immeuble Connaught, 7^e étage, 555 avenue Mackenzie, Ottawa (Ontario) K1A 0L5. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis. Ils doivent également y indiquer, d'une part, lesquelles des observations peuvent être divulguées en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et, d'autre part, lesquelles sont soustraites à la divulgation en vertu de cette loi, notamment aux termes des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-divulgaration.

Le 26 août 1998

Le greffier adjoint du Conseil privé
MICHEL GARNEAU

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES PROVISIONS DE BORD

MODIFICATION

1. La définition de « quantité raisonnable », à l'article 2 du *Règlement sur les provisions de bord*¹, est remplacée par ce qui suit :

« quantité raisonnable » À l'égard des produits du tabac, s'entend d'une quantité ne dépassant pas 200 cigarettes, 50 cigares, 200 grammes de tabac fabriqué et 200 bâtonnets de tabac. (*reasonable quantity*)

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[36-1-o]

^a S.C., 1997, c. 36
¹ SOR/96-40

^a L.C. (1997), ch. 36
¹ DORS/96-40

Foreign Companies Prescribed Transactions Regulations

Statutory Authority

Insurance Companies Act

Sponsoring Agency

Office of the Superintendent of Financial Institutions

Règlement sur certaines opérations des sociétés étrangères

Fondement législatif

Loi sur les sociétés d'assurances

Organisme responsable

Bureau du surintendant des institutions financières

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The proposed Regulations would exempt foreign insurance companies from having to obtain the Minister's approval for reinsurance transactions entered into the ordinary course of business in Canada. These Regulations will be made under the authority of subsection 587.1(3) and section 703 of the *Insurance Companies Act*.

The recently promulgated Bill C-82 included a requirement on the part of foreign insurance companies to obtain the Minister's approval in respect of transactions involving the transfer, sale, purchase and reinsurance of Canadian insurance policies. The purpose of this amendment was to give Canadian policyholders of foreign insurance companies similar protection to that already given policyholders of Canadian insurance companies. However, the amendment went beyond this purpose to apply to all reinsurance transactions including those entered into the ordinary course of business. Given that Canadian insurance companies are specifically exempted from having to obtain the Minister's approval for these ordinary course of business transactions (section 256 of the *Insurance Companies Act*) it was deemed appropriate to propose these Regulations to correct this inconsistency.

Alternatives

Should the Government choose not to go forward with the proposed Regulations, foreign insurance companies would be unfairly disadvantaged vis-à-vis Canadian insurance companies. As a result, no other alternative was considered.

Benefits and Costs

The promulgation of these Regulations will generate no additional costs to either the Office of the Superintendent of Financial Institutions (OSFI) or to foreign insurance companies. It is anticipated that a reduction in administrative type costs, for both OSFI and foreign insurance companies, will result from the promulgation of these Regulations.

Consultation

Chief agents of federally registered foreign insurance companies as well as Canadian insurance associations (i.e., Canadian Life and Health Insurance Association, Insurance Bureau of Canada and The Fraternal Association) were advised of OSFI's intention to promulgate these Regulations and were asked to provide their views and/or comments. No adverse comments were received during the consultation process.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Ce projet de règlement aurait pour effet de dispenser les sociétés d'assurances étrangères de l'obligation d'obtenir l'approbation du ministre relativement à des opérations de réassurance exercées dans le cours normal de leur activité commerciale. Ce règlement sera pris en vertu du paragraphe 587.1(3) et de l'article 703 de la *Loi sur les sociétés d'assurances*.

En vertu du projet de loi C-82 édicté récemment, une société d'assurances étrangère doit obtenir l'approbation du ministre pour transférer, vendre, acheter ou réassurer tout ou partie de ses polices au Canada. Ce changement avait pour but d'accorder aux souscripteurs canadiens de sociétés d'assurances étrangères une protection semblable à celle dont jouissent les souscripteurs de sociétés canadiennes. La modification a toutefois une portée plus générale et s'applique à toutes les opérations de réassurance, y compris à celles exercées dans le cours normal de l'activité commerciale de la société. Puisque l'article 256 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* dispense expressément les sociétés d'assurances canadiennes de l'obligation d'obtenir l'approbation du ministre relativement à ces opérations, il convient de proposer le présent règlement afin de corriger ce manque d'uniformité.

Solutions envisagées

Si le Gouvernement décide de ne pas donner suite à ce projet de règlement, les sociétés d'assurances étrangères seront injustement désavantagées par rapport aux sociétés canadiennes. Aucune autre solution n'a donc été envisagée.

Avantages et coûts

La prise de ce règlement n'entraînera pas de coûts additionnels pour le Bureau du surintendant des institutions financières (BSIF) ou pour les sociétés d'assurances étrangères, qui bénéficieront en fait d'une réduction de leurs frais d'administration.

Consultations

Les agents principaux des sociétés d'assurances étrangères fédérales et les associations canadiennes de l'industrie (l'Association canadienne des compagnies d'assurances de personnes, le Bureau d'assurance du Canada et l'Association canadienne des sociétés fraternelles) ont été informées de l'intention du BSIF de faire promulguer ce règlement et ont été invitées à donner leur avis à ce sujet. Les consultations n'ont donné lieu à aucun commentaire négatif.

Compliance and Enforcement

These Regulations will not have a material impact on OSFI's resources or on its ability to supervise federally regulated financial institutions.

Contact

Mr. Charles P. Johnston, Regulations Officer, Legislation and Precedents Division, Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, (613) 990-7472 (Telephone), (613) 998-6716 (Facsimile).

Respect et exécution

Ce règlement n'aura guère d'incidence sur les ressources du BSIF ou sur sa capacité de surveiller les institutions financières fédérales.

Personne-ressource

Monsieur Charles P. Johnston, Agent de la réglementation, Division de la législation et des précédents, Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, (613) 990-7472 (téléphone), (613) 998-6716 (télécopieur).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to subsection 587.1(3)^a and section 703^b of the *Insurance Companies Act*^c, proposes to make the annexed *Foreign Companies Prescribed Transactions Regulations*.

Any interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must be addressed to Mr. Charles P. Johnston, Regulations Officer, Legislation and Precedents Division, Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of this notice.

August 26, 1998

MICHEL GARNEAU
Assistant Clerk of the Privy Council

**FOREIGN COMPANIES PRESCRIBED
TRANSACTIONS REGULATIONS**

GENERAL

1. For the purpose of subsection 587.1(3) of the *Insurance Companies Act*, reinsurance transactions entered into by a foreign company in the ordinary course of its business are transactions for which the approval of the Minister of Finance under subsection 587.1(2) of that Act is not required.

COMING INTO FORCE

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

[36-1-o]

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que le Gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 587.1(3)^a et de l'article 703^b de la *Loi sur les sociétés d'assurances*^c, se propose de prendre le *Règlement sur certaines opérations des sociétés étrangères*, ci-après.

Les intéressées peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement, dans les 30 jours suivant la date de publication du présent avis, à M. Charles P. Johnston, Agent de la réglementation, Division de la législation et des précédents, Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis.

Le 26 août 1998

Le greffier adjoint du Conseil privé
MICHEL GARNEAU

**RÈGLEMENT SUR CERTAINES OPÉRATIONS
DES SOCIÉTÉS ÉTRANGÈRES**

DISPOSITION GÉNÉRALE

1. Pour l'application du paragraphe 587.1(3) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, les opérations de réassurance effectuées par la société étrangère dans le cours normal de son activité sont des opérations pour lesquelles l'approbation du ministre des Finances visée au paragraphe 587.1(2) de cette loi n'est pas nécessaire.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[36-1-o]

^a S.C., 1997, c. 15, s. 303

^b S.C., 1997, c. 15, s. 330

^c S.C., 1991, c. 47

^a L.C. (1997), ch. 15, art. 303

^b L.C. (1997), ch. 15, art. 330

^c L.C. (1991), ch. 47

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII)

Statutory Authority

Aeronautics Act

Sponsoring Department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

General

These proposed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII Commercial Air Services)* include amendments to Subpart 0 (*General*), Subpart 2 (*Aerial Work*), Subpart 3 (*Air Taxi Operations*) and Subpart 5 (*Airline Operations*). Part VII also includes Subpart 1 (*Foreign Air Operations*), Subpart 4 (*Commuter Operations*) and Subpart 6 (*Aircraft Maintenance Requirements for Air Operators*) which are not being amended at this time.

Part VII (*Commercial Air Operations*) of the *Canadian Aviation Regulations* encompasses the operating and flight rules which apply to all commercial aircraft operations. Subpart 0 (*General*) contains regulations applied to two or more types of commercial aircraft operations while Subparts 1, 2, 3, 4, and 5 apply individually to specific types of commercial operations or to aircraft differentiated by weight category, number of engines, passenger seating configuration, and engine power type. Subpart 1 (*Foreign Air Operations*) applies to the operation in Canada of a foreign state aircraft or of an aircraft operated by a foreign operator in an air transport service. Subpart 2 (*Aerial Work*) applies to aerial work involving the carriage of passengers other than flight crew, the carriage of helicopter external loads, towing of objects or the dispersal of products (e.g. crop spraying). Subpart 3 (*Air Taxi Operations*), Subpart 4 (*Commuter Operations*) and Subpart 5 (*Airline Operations*) apply to the operation by a Canadian air operator, in an air transport service or in aerial work involving sightseeing operations of aircraft of varying maximum certificated take-off weights (MCTOW) and passenger seating configurations. The smaller aircraft are regulated under Subpart 3 (*Air Taxi Operations*). The regulations contained in Subpart 4 (*Commuter Operations*) apply to somewhat heavier aircraft capable of carrying more passengers while even larger, more sophisticated aircraft capable of carrying 20 or more passengers are regulated under Subpart 5 (*Airline Operations*). Subpart 6 (*Aircraft Maintenance Requirements for Air Operators*) contains maintenance requirements which apply to operations conducted in accordance with Part VII.

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

Fondement législatif

Loi sur l'aéronautique

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Généralités

Les projets de modification au *Règlement de l'aviation canadien (partie VII, Services aériens commerciaux)* visent entre autres la sous-partie 700 (*Généralités*), la sous-partie 702 (*Opérations de travail aérien*), la sous-partie 703 (*Exploitation d'un taxi aérien*) et la sous-partie 705 (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*). La partie VII comprend également la sous-partie 701 (*Opérations aériennes étrangères*), la sous-partie 704 (*Exploitation d'un service aérien de navette*) et la sous-partie 706 (*Exigences de maintenance des aéronefs pour les exploitants aériens*) qui ne sont pas modifiées à l'heure actuelle.

La partie VII (*Services aériens commerciaux*) du *Règlement de l'aviation canadien* englobe les règles d'exploitation et de vol qui régissent l'ensemble des opérations des aéronefs commerciaux. La sous-partie 700 (*Généralités*) contient des dispositions applicables à deux ou à plusieurs types d'opérations d'aéronefs commerciaux tandis que les sous-parties 1, 2, 3, 4 et 5 s'appliquent individuellement à des types précis d'opérations commerciales ou à des aéronefs différenciés selon leur catégorie de poids, leur nombre de moteurs, la configuration de leurs sièges-passagers et leur type de groupe motopropulseur. La sous-partie 701 (*Opérations aériennes étrangères*) s'applique à l'exploitation au Canada d'un aéronef d'État étranger ou d'un aéronef exploité par un exploitant étranger dans un service de transport. La sous-partie 702 (*Opérations de travail aérien*) s'applique au travail aérien qui nécessite le transport de passagers autres que l'équipage de conduite, le transport de charges externes par hélicoptère, le remorquage d'objets ou l'épandage de produits (par exemple, l'épandage de grains). La sous-partie 703 (*Exploitation d'un taxi aérien*), la sous-partie 704 (*Exploitation d'un service aérien de navette*) et la sous-partie 705 (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*) s'appliquent à l'utilisation par un exploitant aérien canadien, dans un service de transport aérien ou dans un travail aérien qui nécessite l'exploitation en vol touristique des aéronefs de masse maximale homologuée au décollage (MMHD) et des configurations de siège-passager. Les aéronefs les plus petits sont régis par la sous-partie 703 (*Exploitation d'un taxi aérien*). Les dispositions de la sous-partie 704 (*Exploitation d'un service aérien de navette*) s'appliquent en quelque sorte à des aéronefs plus lourds capables de transporter plus de passagers tandis que même les aéronefs plus gros, plus complexes et capables de transporter 20 passagers ou plus sont assujettis aux dispositions de la sous-partie 705 (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*). La sous-partie 706 (*Exigences de maintenance*

The proposed amendments to Subpart 0 (*General*) include amendments to *Canadian Aviation Regulations* (CARs) 700.02 (*Requirements for an Air Operator Certificate*), 700.17 (*Unforeseen Operational Circumstances*) and 700.21 (*Flight Crew Member on Reserve*). The proposed changes will eliminate unintended inconsistencies between regulations or between regulations and standards, repair an inadvertent omission from previous versions of the CARs and, in CARs 700.17, allow for the extension of flight times for flight crew members in unforeseen operational circumstances. Minor editorial changes will improve the clarity of these regulations.

In Subpart 2 (*Aerial Work*) amendments are proposed to CARs 702.01 (*Application*), to clarify the status of glider towing operations; CARs 702.16 (*Carriage of Persons*), to explicitly permit the carriage of parachutists where the air operator certificate authorizes parachuting operations, and to CARs 702.18 (*Night, VFR OTT and IFR Operations*), to remove a restriction from the conditions applicable to the conduct of night parachute operations. The proposed modification of CARs 702.65 (*Flight Crew Member Qualifications*) will clarify the pilot check requirements for a chief pilot in an aerial work operation.

Proposed revisions to Subpart 3 (*Air Taxi Operations*), CARs 703.88 (*Flight Crew Member Qualifications*), will remove or replace confusing terminology and clarify the intent of the regulation.

The proposed amendments to Subpart 5 (*Airline Operations*) include amendments to *Canadian Aviation Regulations* (CARs) 705.22 (*Operational Flight Plan*), 705.27 (*Admission to Flight Deck*), 705.39 (*Weight and Balance Control*) and 705.42 (*Carry-on Baggage*). Among the four regulations, five specific changes are proposed. Two of these changes will correct unintentional omissions from the current CARs, one is an editorial revision and the remaining two changes will clarify ambiguous provisions in the present Regulations.

Specific

CARs 700.02(4) (*Requirements for an Air Operator Certificate*)

CARs 700.02(4) will be amended to rectify an unintended omission from CARs. The holder of a flight training unit operator certificate may, at present, conduct a flight for sightseeing purposes. However, no legislation regarding the conditions under which such a flight may be conducted has been promulgated. The proposed amendment will require that such an operation be conducted under day VFR (visual flight rules) conditions, with a maximum of nine passengers on board and that the pilot-in-command hold a valid flight instructor rating in the appropriate category. These requirements for sightseeing flights were in place prior to the introduction of the CARs in October 1996 and reflect current industry practices.

As well, the amended CARs 700.02(4) will no longer specifically refer to the conduct of a familiarization flight by the holder

des aéronefs pour les exploitants aériens) contient des exigences de maintenance qui s'appliquent aux opérations effectuées conformément à la partie VII.

Les projets de modification à la sous-partie 700 (*Généralités*) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) visent entre autres les articles 700.02 (*Exigences relatives aux certificats d'exploitation aérienne*), 700.17 (*Circonstances opérationnelles imprévues*) et 700.21 (*Membres d'équipage de conduite en réserve*). Les modifications prévues élimineront les incohérences involontaires entre certaines dispositions réglementaires ou entre le règlement et les normes, corrigeront les erreurs commises par inadvertance dans des versions précédentes du RAC et dans le RAC 700.17, permettront de prolonger les heures de vol pour les membres d'équipage de conduite dans des circonstances opérationnelles imprévues. Des modifications mineures d'ordre rédactionnel rendront ces dispositions réglementaires plus précises.

Dans la sous-partie 702 du RAC (*Opérations de travail aérien*), des modifications sont prévues au RAC 702.01 (*Application*), afin de préciser la situation des opérations de remorquage de planeurs; au RAC 702.16 (*Transport des personnes*), pour permettre explicitement le transport de parachutistes lorsque le certificat de l'exploitant aérien l'autorise à se livrer à de telles activités et au RAC 702.18 (*Vol de nuit, vol VFR OTT et vol IFR*), pour supprimer une restriction des conditions applicables à l'exécution de sauts en parachute de nuit. La modification prévue au RAC 702.65 (*Qualifications des membres d'équipage de conduite*) viendra préciser les exigences relatives au contrôle de compétence pilote pour un chef pilote participant à des travaux aériens.

Les révisions prévues à la sous-partie 703 (*Exploitation d'un taxi aérien*), au RAC 703.88 (*Qualifications des membres d'équipage de conduite*) élimineront ou remplaceront la terminologie qui prête à confusion et préciseront l'intention du règlement.

Les modifications prévues à la sous-partie 705 (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*) comprennent des modifications au *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) 705.22 (*Plan de vol exploitation*), 705.27 (*Accès au poste de pilotage*), 705.39 (*Contrôle de la masse et du centrage*) et 705.42 (*Bagages de cabine*). Cinq modifications précises sont prévues parmi ces quatre dispositions réglementaires. Deux de ces modifications permettront de corriger les oublis involontaires constatés dans la version actuelle du RAC; dans un cas, il s'agira d'une révision de nature rédactionnelle et dans les deux autres cas, les modifications auront pour but d'éclaircir le sens des dispositions ambiguës qui figurent dans le règlement actuel.

Détails

RAC 700.02(4) (*Exigences relatives au certificat d'exploitation aérienne*)

Le paragraphe 700.02(4) du RAC sera modifié afin de corriger un oubli involontaire constaté dans le RAC actuel. Le titulaire d'un certificat d'exploitant d'unité de formation en vol peut, à l'heure actuelle, effectuer un vol d'excursions aériennes. Toutefois, aucune législation concernant les conditions dans lesquelles un tel vol peut se dérouler n'a été promulguée. Dans la modification prévue, un tel vol doit se dérouler dans des conditions VFR (règle de vol à vue) de jour, l'aéronef doit transporter neuf passagers au maximum et le commandant de bord doit être titulaire d'une qualification valide d'instructeur de vol dans la catégorie visée. Ces exigences qui s'appliquent aux vols d'excursions aériennes étaient en vigueur avant l'introduction du RAC en octobre 1996 et tiennent compte des pratiques actuelles de l'industrie.

De même, le paragraphe 700.02(4) du RAC modifié ne fera plus expressément référence à l'exécution d'un vol de

of a flight training unit operator certificate. This editing change reflects the significance of a familiarization flight, as an integral part of flight training which need not be separately addressed.

CARs 700.17 (Unforeseen Operational Circumstances)

After being amended, CARs 700.17 (*Unforeseen Operational Circumstances*) will allow for the extension of weekly, monthly, quarterly or annual flight time limitations in the event of unforeseen operational circumstances. Unforeseen operational circumstances are defined in CARs 101.01 (*Interpretation*) as “an event, such as unforecast adverse weather, or an equipment malfunction or air traffic control delay, that is beyond the control of an air operator or private operator”.

In CARs 700.17 (*Unforeseen Operational Circumstances*) and the associated standard 720.17, provision is made for an extension of flight duty time but not for an extension of flight time. Flight duty time is the period over which a flight crew member may be assigned to duty within any consecutive 24 hours. Limitations upon the duration of flight duty time are contained in CARs 700.16 (*Flight Duty Time Limitations and Rest Periods*). A major component of flight duty time is flight time which is defined as “the time from the moment an aircraft first moves under its own power for the purpose of taking off until the moment it comes to rest at the end of the flight” (CARs 101.01 *Interpretation*). CARs 700.15 (*Flight Time Limitations*) contains weekly, monthly, quarterly and annual limitations on flight time.

Under certain infrequent circumstances, it is possible that a flight crew member's flight duty time may need to be extended, but the operator may be unable to do so because the individual has reached a weekly, monthly, quarterly or annual limitation upon the permitted flight time. This proposed amendment will remove that restriction. Any such extension will still be subject to the limitations imposed by the definition of unforeseen operational circumstances and by *Canadian Air Service Standard* 720.17.

CARs 700.21 (Flight Crew Member on Reserve)

The proposed amendment to CARs 700.21 (*Flight Crew Member on Reserve*) will remove an inconsistency between present CARs 700.21 and the corresponding *Commercial Air Services Standard* (CASS) 720.21. At present, CARs 700.21 prohibits the interruption, by the air operator, of the rest period required for a flight crew member. On the other hand, CASS 720.21 presents the conditions with which an air operator must comply if they do interrupt the flight crew member's rest period, thus implying the possibility of legally interrupting the rest period. The proposed revision will remove the unintended contradiction by changing the restrictive wording “...with a rest period that is scheduled in advance, is not interrupted by the air operator and meets the requirements of the *Commercial Air Services Standards*” in CARs 700.21(1) to “...with a rest period that meets the requirements of the *Commercial Air Services Standards*”. The air operator will then be permitted to interrupt a flight crew member's rest period provided the requirements of the *Commercial Air Services Standards* are met. CASS 720.21 will remain unchanged.

familiarisation par le titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage. Cette modification d'ordre rédactionnel reflète l'importance d'un vol de familiarisation, comme faisant partie intégrante de la formation au pilotage, qui ne doit pas être traitée séparément.

RAC 700.17 (Circonstances opérationnelles imprévues)

Après avoir été modifié, le RAC 700.17 (*Circonstances opérationnelles imprévues*) permettra de prolonger le temps limite de vol hebdomadaire, mensuel, semestriel ou annuel en cas de circonstances opérationnelles imprévues. Ces circonstances sont définies dans le RAC 101.01 (*Interprétation*) comme « un événement qui est indépendant de la volonté de l'exploitant aérien ou de l'exploitant privé, comme le mauvais temps non prévu, un défaut de fonctionnement de l'équipement ou un retard dans le contrôle de la circulation aérienne ».

Dans le RAC 700.17 (*Circonstances opérationnelles imprévues*) et la norme 720.17 qui s'y rattache, il est prévu une disposition pour prolonger le temps de service de vol, mais non la limite de temps de vol. Le temps de service de vol est la période au cours de laquelle un membre d'équipage de conduite peut être affecté à une tâche dans les 24 heures consécutives. Les limites concernant la durée d'un temps de service de vol figurent dans le RAC 700.16 (*Limites de temps de service de vol et périodes de repos*). Un élément important du temps de service de vol est le temps de vol qui est défini comme le « temps calculé à partir du moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol » (RAC 101.01 *Interprétation*). Le RAC 700.15 (*Limites de temps de vol*) donne les limites hebdomadaires, mensuelles, semestrielles et annuelles concernant le temps de vol.

Dans certaines circonstances inhabituelles, il est possible qu'il soit nécessaire de prolonger le temps de service de vol d'un membre d'équipage de conduite, mais l'exploitant peut se trouver dans l'impossibilité de le faire étant donné que ce membre a atteint une limite hebdomadaire, mensuelle, semestrielle ou annuelle sur son temps de vol autorisé. La modification prévue éliminera cette restriction. Une telle prolongation restera assujettie aux limites imposées par la définition de circonstances opérationnelles imprévues et par la *Norme de service aérien commercial* 720.17.

RAC 700.21 (Membres d'équipage de conduite en réserve)

La modification prévue au RAC 700.21 (*Membres d'équipage de conduite en réserve*) supprimera une incohérence entre le RAC 700.21 actuel et la *Norme de service aérien commercial* (NSAC) 720.21 qui s'y rattache. À l'heure actuelle, le RAC 700.21 interdit l'interruption, par l'exploitant aérien, de la période de repos requise pour un membre d'équipage de conduite. Par ailleurs, la NSAC 720.21 présente les conditions dans lesquelles un exploitant aérien doit se conformer, s'il interrompt la période de repos d'un membre d'équipage de conduite, ce qui implique la possibilité d'une interruption de la période de repos selon la loi. La révision prévue supprimera la contradiction involontaire en changeant le libellé restrictif « [...] avec une période de repos qui est prévue à l'avance, n'est pas interrompue par l'exploitant aérien et satisfait aux exigences des *normes de service aérien commercial* » dans le RAC 700.21(1) par « [...] avec une période de repos qui satisfait aux exigences des *normes de service aérien commercial* ». L'exploitant aérien sera alors autorisé à interrompre une période de repos d'un membre d'équipage de conduite à condition que les exigences des *normes de service aérien commercial* soient satisfaites. La NSAC 720.21 restera telle quelle.

CARs 702.01(c) (Application)

CARs 702.01(1)(c) (*Application*) will be revised to remove a misleading and potentially confusing phrase. At present, CARs 702.01(1)(c) states that Part VII, Subpart 2 (*Aerial Work*) applies to the operation of an aeroplane or helicopter in aerial work involving the towing of objects, “other than a glider towing operation conducted by a flight training unit”. However, “aerial work” is defined as “a commercial air service other than an air transport service or a flight training service” (CARs 101.01 *Interpretation*). Thus, CARs 702.01 does not apply to glider towing operations conducted by a flight training unit and the phrase excluding these operations from the application of this regulation is redundant and, possibly, confusing. The proposed amendment to CARs 702.01(1)(c) will eliminate the reference to glider operations conducted by a flight training unit and remove this source of ambiguity.

CARs 702.16 (Carriage of Persons)

CARs 702.16 (*Carriage of Persons*) will be amended to rectify an unfortunate oversight in the present CARs. This regulation was intended to allow an aerial work operator to carry parachutists where the air operator certificate permits parachuting, however, this intent is nowhere stated in CARs 702.16. Aerial work operators are not, in general, permitted to have persons other than flight crew members or those persons whose presence is essential during the flight on board. Departmental practice, at present, is to consider parachutists “essential during the flight” and to allow their presence during parachuting operations. The proposed amendment will state that parachutists are allowed on board where the air operator certificate permits, thus clarifying this regulation.

CARs 702.18 (Night, VFR OTT and IFR Operations)

At present, CARs 702.18 (*Night, VFR OTT and IFR Operations*) requires the pilot-in-command to have an instrument flight rules (IFR) rating during night parachute operations. Night parachute jumps take place under conditions such that there is little or no necessity to use the additional training and skills incorporated in qualifying for an IFR rating. The proposed amendment to CARs 702.18 will allow night parachute operations, within 10 nm of the aerodrome of departure, when the air operator certificate authorizes parachuting and night VFR, without a requirement for the pilot-in-command to hold an instrument flight rules rating.

CARs 702.65 (Flight Crew Member Qualifications)

The current wording of CARs 702.65 (*Flight Crew Member Qualifications*) has been mistakenly interpreted to mean that a chief pilot will need a competency check for an aircraft for which a pilot proficiency check is not required. It is proposed to amend this regulation to state explicitly that the requirement for a valid competency check or pilot proficiency check does not apply to a chief pilot.

CARs 703.88 (Flight Crew Member Qualifications)

The intent of CARs 703.88 is that, for single-engined aeroplanes in air taxi operations, when not carrying passengers in IFR

RAC 702.01(c) (Application)

Le RAC 702.01(1)(c) (*Application*) sera révisé afin de supprimer une phrase erronée et prêtant éventuellement à confusion. À l'heure actuelle, le RAC 702.01(1)(c) stipule que la sous-partie 2 de la partie VII (*Opérations de travail aérien*) s'applique à l'exploitation d'un avion ou d'un hélicoptère dont le travail aérien comporte le remorquage d'objets « autres que le remorquage d'un planeur effectué par une unité de formation au pilotage ». Toutefois, « travail aérien » est défini comme « un service aérien commercial, autre qu'un service de transport aérien ou un service d'entraînement en vol » (RAC 101.01 *Interprétation*). Par conséquent, le RAC 702.01 ne s'applique pas aux opérations de remorquage de planeur effectuées par une unité de formation au pilotage et la phrase qui exclut ces opérations de l'application du présent règlement est redondante et peut-être confuse. La modification prévue au RAC 702.01(1)(c) éliminera la référence aux opérations de remorquage effectuées par une unité de formation au pilotage et supprimera cette source d'ambiguïté.

RAC 702.16 (Transport des personnes)

Le RAC 702.16 (*Transport des personnes*) sera modifié pour corriger une omission malencontreuse dans le RAC actuel. Cette disposition réglementaire était prévue pour permettre à l'exploitant d'un travail aérien de transporter des parachutistes lorsque le certificat dudit exploitant lui permet d'effectuer du parachutage; toutefois, cette intention n'est spécifiée nulle part dans le RAC 702.16. Les exploitants de travail aérien ne sont pas, en général, autorisés à avoir des personnes autres que les membres d'équipage de conduite ou les personnes dont la présence est essentielle pendant le vol à bord. La pratique ministérielle, à l'heure actuelle, est de considérer les parachutistes « essentiels durant le vol » et de permettre leur présence pendant les opérations de parachutage. Dans la modification prévue, les parachutistes sont autorisés à être à bord lorsque le certificat d'exploitant aérien le permet, ce qui précise donc cette disposition réglementaire.

RAC 702.18 (Vol de nuit, vol VFR OTT et vol IFR)

À l'heure actuelle, le RAC 702.18 (*Vol de nuit, vol VFR OTT et vol IFR*) exige que le commandant de bord possède une qualification de vol aux instruments (IFR) pendant les opérations de parachutage de nuit. Les sauts en parachute de nuit ont lieu dans des conditions où il est peu ou pas nécessaire d'utiliser la formation et les compétences supplémentaires exigées pour l'obtention d'une qualification IFR. La modification prévue au RAC 702.18 permettra les sauts en parachute, dans un rayon de 10 NM de l'aérodrome de départ, lorsque le certificat d'exploitation aérienne autorise le parachutage et le VFR de nuit, sans que le commandant de bord possède une qualification de règles de vol aux instruments.

RAC 702.65 (Qualifications des membres d'équipage de conduite)

La formulation actuelle du RAC 702.65 (*Qualifications des membres d'équipage de conduite*) a été mal interprétée comme voulant dire qu'un chef pilote doit subir une vérification de compétence pour un aéronef pour lequel une vérification de compétence pilote n'est pas requise. Il est proposé de modifier cette réglementation pour indiquer expressément que l'exigence relative à un contrôle de compétence valide ou un contrôle de compétence pilote ne s'applique pas à un chef pilote.

RAC 703.88 (Qualifications des membres d'équipage de conduite)

L'intention du RAC 703.88 est que, pour les aéronefs mono-moteurs participant à des opérations de taxi aérien, lorsqu'ils ne

flight or in night VFR flight, the chief pilot of the air operator is considered competent and does not require either a pilot proficiency check or a competency check. CARs 703.88 paragraph (1)(c), at present, contains wording that has been mistakenly interpreted to mean that a chief pilot will need to successfully complete a competency check or a pilot proficiency check on a single-engined aeroplane, operated under the above conditions with no passengers. After the proposed revisions, CARs 703.88 will specifically state that the requirements for successful completion of a competency check or a pilot proficiency check set out in that regulation do not apply to a chief pilot.

Paragraph (6)(a) of CARs 703.88, at present, exempts a flight crew member of an aircraft on a training, ferry or positioning flight from the currency, experience and pilot check requirements of this regulation. Since Subpart 3 applies only to a transport service or a sightseeing service but not to any of the three types of flight mentioned in 703.88(6)(a), paragraph (6)(a) conflicts with the applicability provisions of Subpart 3. The proposed amendment will delete this paragraph from CARs 703.88.

CARs 705.22 (Operational Flight Plan)

The proposed amendments to CARs 705.22 (*Operational Flight Plan*) will, firstly, specify a minimum period for which an air operator must retain an operational flight plan and, secondly, will reposition the requirements which must be met in the processing and retention of operational flight plans from *Canadian Air Service Standard* (CASS) 725.22 to the regulation.

At present, the requirement to retain a copy of an operational flight plan is stated in CARs 705.22 and the retention period is to be specified in the company operations manual. However, a minimum duration for the retention period is not indicated in the CARs nor in the associated standards. One of the proposed amendments to CARs 705.22 will repair that omission and require the operational flight plan to be retained for a minimum of 90 days.

The other proposed revision to CARs 705.22 will deal with an editorial change to the location of the requirement for formal acceptance of the operational flight plan by the pilot-in-command and, if applicable, by the flight dispatcher. This requirement is currently stated in the associated standard, CASS 725.22. For consistency with the treatment elsewhere in the CARs of similar requirements, it would be more suitably located as a regulation rather than as a standard. Therefore, the statement "The air operator shall specify, in its company operations manual, how formal acceptance of the operational flight plan by the Pilot-in-Command and, if applicable, the flight dispatcher shall be recorded." will be deleted from CASS 725.22. CARs 705.22(4) will be rewritten to require an air operator to specify in the company operations manual:

- the required retention period of the operational flight plan,
- the process for recording the formal approval of the operational flight plan by the flight dispatcher, and
- the process for recording the formal approval of the operational flight plan by the pilot-in-command.

CARs 705.27 (Admission to Flight Deck)

CARs 705.27 (*Admission to Flight Deck*) will be amended, at the request of the industry, to clarify the position that a seat on the flight deck not occupied by a member of the flight crew

transportent pas de passagers en vol IFR ou en vol VFR de nuit, le chef pilote de l'exploitation aérienne est considéré compétent et n'a pas besoin d'avoir subi une vérification de compétence pilote ou un contrôle de compétence. L'alinéa (1)(c) du RAC 703.88, à l'heure actuelle, est formulé d'une façon qui peut être interprétée à tort comme voulant dire qu'un chef pilote doit avoir subi avec succès un contrôle de compétence ou une vérification de compétence pour le type d'aéronef monomoteur, utilisé dans les conditions susmentionnées sans passagers. Après les révisions proposées, le RAC 703.88 énoncera expressément que les exigences pour l'exécution avec succès d'un contrôle ou de la vérification de compétence du pilote indiquée dans le règlement ne s'appliquent pas à un chef pilote.

À présent, l'alinéa (6)(a) du RAC 703.88 exempte un membre d'équipage de conduite d'un aéronef utilisé en vol d'entraînement, de convoyage ou de mise en place des exigences d'actualisation de compétence, d'expérience et de vérification pilote de la présente réglementation. Puisque la sous-partie 3 s'applique seulement à un service de transport ou à un service d'excursion aérienne et non à n'importe lequel de ces trois types de vol mentionnés en 703.88(6)(a), l'alinéa (6)(a) entre en conflit avec le champ d'application des dispositions de la sous-partie 3. La modification prévue supprimera cet alinéa du RAC 703.88.

RAC 705.22 (Plan de vol exploitation)

Les modifications prévues au RAC 705.22 (*Plan de vol exploitation*) spécifieront tout d'abord une période minimale pendant laquelle un exploitant aérien doit conserver un plan de vol exploitation et préciseront ensuite les exigences qui doivent être satisfaites dans le traitement et la conservation des plans de vol exploitation extraites de la *Norme de service aérien commerciale* (NSAC) 725.22 au règlement.

À l'heure actuelle, l'obligation de conserver une copie d'un plan de vol opérationnel est énoncée dans le RAC 705.22 et la période de conservation doit être précisée dans le manuel d'exploitation de la compagnie. Toutefois, une durée minimale pour la période de conservation n'est pas indiquée dans le RAC ni dans les normes connexes. L'une des modifications proposées au RAC 705.22 corrigera cet oubli et exigera que le plan de vol exploitation soit conservé pendant un minimum de 90 jours.

L'autre révision prévue au RAC 705.22 traitera d'une modification d'ordre rédactionnel concernant l'emplacement de l'exigence d'acceptation officielle du plan de vol exploitation par le commandant de bord et, s'il y a lieu, par le régulateur de vol. Cette exigence figure actuellement dans la norme connexe NSAC 725.22. Aux fins de cohérence avec le traitement ailleurs dans le RAC d'exigences semblables, il serait plus approprié de la désigner de réglementation plutôt que de norme. Par conséquent, l'énoncé « l'exploitant aérien doit préciser dans le manuel d'exploitation de la compagnie comment le commandant de bord et, s'il y a lieu, le régulateur de vol doivent consigner officiellement leur acceptation du plan de vol exploitation » sera supprimé de la NSAC 725.22. Le RAC 705.22(4) sera réécrit pour exiger d'un exploitant aérien qu'il précise dans le manuel d'exploitation de la compagnie :

- la période de conservation requise du plan de vol exploitation;
- le processus d'enregistrement de l'approbation officielle du plan de vol exploitation par le régulateur de vol;
- le processus d'enregistrement de l'approbation officielle du plan de vol exploitation par le commandant de bord.

RAC 705.27 (Accès au poste de pilotage)

Le RAC 705.27 (*Accès au poste de pilotage*) sera modifié à la demande de l'industrie afin de préciser la position qu'un siège dans le poste de pilotage non occupé par un membre de

during the performance of flight deck duties (a jump seat) may not be used as a revenue seat for a passenger. CARs 705.27 currently permits only flight crew members, Department of Transport air carrier inspectors with official identification cards, or persons authorized by the air operator in accordance with the company operations manual to be admitted to the flight deck without a seat being available for that person in the passenger compartment. The intent of this regulation is to limit access to the flight deck by individuals with no duty to perform there. However, the category "persons authorized by the company operations manual" is ambiguous enough to permit an attempt to use the jump seat for a revenue paying passenger. The proposed change will ensure that an interpretation of present 705.27 as allowing the air operator to establish procedures in the company operations manual to permit an unoccupied flight deck seat to be assigned to a revenue paying passenger, with no alternative seating in the passenger compartment available, is prohibited.

CARs 705.39 (Weight and Balance Control)

The proposed amendment to CARs 705.39 (*Weight and Balance Control*) will incorporate a minimum period for which weight and balance forms must be retained. Similarly to CARs 705.22 (*Operational Flight Plans*), the current requirement for retention of weight and balance forms does not specify a minimum period during which they must be retained. The proposed revision will require an air operator to retain a copy of the weight and balance form for each flight, including any amendments, for a minimum period of 90 days.

CARs 705.42 (Carry-On Baggage)

CARs 705.42 (*Carry-On Baggage*) will be revised to ensure the airworthiness standards for carry-on baggage stowage applied to an aircraft are those appropriate for the design standards under which the aircraft was manufactured. At present, the wording in CARs 705.42 requires the equipment for baggage stowage to be approved in accordance with Chapter 525 (*Transport Category Aeroplanes*) of the *Airworthiness Manual*. Chapter 525 contains the most current standard of airworthiness under which transport category aeroplanes are manufactured and type certificated. Aircraft manufactured in conformity to earlier certification standards of airworthiness are not commonly required to satisfy subsequent design innovations. Therefore, they may not meet the standards for equipment for baggage stowage in the most recent version of Chapter 525. The proposed change to 705.42 will require equipment for baggage stowage to comply with the airworthiness standards appropriate for the aircraft upon which it is installed without imposing an overriding requirement for existing equipment on older aircraft to be modified or replaced to meet later design standards.

Alternatives

The proposed amendments to CARs 700.02 (*Requirements for an Air Operator Certificate*), CARs 700.21 (*Flight Crew Member on Reserve*), CARs 702.01 (*Application*), CARs 702.16 (*Carriage of Persons*), CARs 702.65 (*Flight Crew Member Qualifications*), CARs 703.88 (*Flight Crew Member Qualifications*), CARs 705.22 (*Operational Flight Plan*) and CARs 705.39 (*Weight and Balance Control*) rectify unintended omissions, remove inconsistencies, correct oversights and clarify ambiguous wording in

l'équipage de conduite durant l'exécution des fonctions de pilotage (un strapontin) ne doit pas être utilisé comme un siège payant pour un passager. Le RAC 705.27 ne permet actuellement qu'aux membres d'équipage de conduite, aux inspecteurs de transporteur aérien du ministère des Transports munis de carte d'identité officielle ou aux personnes autorisées par l'exploitant aérien conformément aux procédures manuelles d'exploitation de la compagnie d'être admis au poste de pilotage sans qu'il y ait un siège disponible pour cette personne dans le compartiment passager. Ce règlement vise à limiter l'accès au poste de pilotage à des personnes qui n'y ont aucune fonction à y exécuter. Toutefois, la catégorie « personne autorisée par le manuel d'exploitation de la compagnie » est ambiguë au point de permettre à un passager d'utiliser le strapontin comme un siège payant. La modification prévue permettra de faire en sorte qu'une interprétation de l'article 705.27 actuel selon lequel l'exploitant aérien peut établir des procédures dans le manuel d'exploitation de la compagnie pour permettre qu'un siège de poste de pilotage non occupé soit assigné comme siège payant, sans qu'il y ait d'autres solutions de rechange dans le compartiment passager disponible, soit interdite.

RAC 705.39 (Contrôle de la masse et du centrage)

La modification prévue au RAC 705.39 (*Contrôle de la masse et du centrage*) fera état d'une période minimale pour laquelle les formulaires de masse et de centrage doivent être conservés. De même que pour le RAC 705.22 (*Plan de vol exploitation*), l'exigence actuelle concernant la période de conservation des formulaires de masse et de centrage ne précise pas une période minimale de conservation de ces formulaires. La révision prévue exigera qu'un exploitant aérien conserve une copie de la masse et du centrage pour chaque vol, y compris les modifications, pour une période minimale de 90 jours.

RAC 705.42 (Bagages de cabine)

Le RAC 705.42 (*Bagages de cabine*) sera révisé pour s'assurer que les normes de navigabilité pour l'entreposage des bagages de cabine appliquées à un aéronef sont celles appropriées pour les normes de conception en vertu desquelles l'aéronef a été construit. À présent, le RAC 705.42 tel qu'il est formulé exige que l'équipement pour l'entreposage des bagages soit approuvé conformément au chapitre 525 (*Avions de catégorie transport*) du *Manuel de navigabilité*. Le chapitre 525 contient la norme de navigabilité la plus à jour en vertu de laquelle les avions de catégorie transport sont fabriqués et reçoivent la certification de type. Les avions fabriqués conformément à des normes de navigabilité répondant à une certification plus ancienne ne sont pas communément requis de satisfaire aux innovations de conception subséquentes. Par conséquent, ils peuvent ne pas satisfaire aux normes pour l'équipement pour l'entreposage des bagages dans la plus récente version du chapitre 525. Dans le changement prévu à l'article 705.42, l'équipement pour l'entreposage des bagages doit être conforme aux normes de navigabilité propres à l'aéronef à bord duquel il est installé sans imposer une exigence supplémentaire pour l'équipement actuel à bord des aéronefs plus anciens d'être modifiés ou remplacés pour satisfaire aux normes de conception plus tardives.

Solutions envisagées

Les modifications prévues au RAC 700.02 (*Exigences relatives au certificat d'exploitation aérienne*), RAC 700.21 (*Membres d'équipage de conduite en réserve*), RAC 702.01 (*Application*), RAC 702.16 (*Transport des personnes*), RAC 702.65 (*Qualifications des membres d'équipage de conduite*), RAC 703.88 (*Qualifications des membres d'équipage de conduite*), RAC 705.22 (*Plan de vol exploitation*) et RAC 705.39 (*Contrôle de la masse et du centrage*) rectifieront les omissions involontaires,

the present CARs. No alternatives were considered to these amendments.

CARs 700.17 (*Unforeseen Operational Circumstances*) is being amended to ease the impact upon the industry of the regulations governing flight time and flight duty time limitations and rest periods. It is being proposed at the request of the industry. No alternatives to regulatory action were considered.

The proposed amendment to CARs 702.18 (*Night, VFR OTT and IFR Operations*) will remove a restriction on the conditions under which night parachuting operations may take place. No alternative to regulatory action can effect the removal of this restriction.

The proposed revisions to CARs 705.27 (*Admission to Flight Deck*) and CARs 705.42 (*Carry-on Baggage*) will correct ambiguities which could lead to misinterpretations of the *Canadian Aviation Regulations*. No alternatives to regulatory action were considered.

Benefits and Costs

These proposed amendments have minimal benefit-cost implications.

Correction of Inconsistencies and Ambiguities

The following regulations are being amended to remove inconsistencies and ambiguities:

- CARs 700.02 (*Requirements for an Air Operator Certificate*),
- CARs 700.21 (*Flight Crew Member on Reserve*),
- CARs 702.01 (*Application*),
- CARs 702.16 (*Carriage of Persons*),
- CARs 702.18 (*Flight Crew Member Qualifications*),
- CARs 703.88 (*Flight Crew Member Qualifications*), and
- CARs 705.22 (*Operational Flight Plan*).

The proposed modifications will improve the clarity of interpretation of the CARs and, thus, the efficiency of the regulation of the Canadian aviation industry. Since no change to present operational procedures is expected as a result of these proposals, no increase in costs is foreseen.

CARs 700.17 (*Unforeseen Operational Circumstances*)

The proposed amendment to CARs 700.17 (*Unforeseen Operational Circumstances*) will allow the extension of weekly, monthly, quarterly and annual limitations to flight times under the same restrictions and in the same circumstances as are, at present, applied to extensions of (daily) flight duty times. Notification requirements when flight duty times are extended, as shown in CASS 720.17, are:

- the pilot-in-command must notify the air operator,
- the air operator must retain the notification until the completion of the next Departmental audit, and
- the air operator must notify the Minister as soon as practicable for each extension.

These conditions provide for oversight by the governing authority of the use of the provision to extend flight duty times. When the limited conditions under which such an extension may be used and the monitoring provided by the notification

supprimeront les incohérences, corrigeront les omissions et éclairciront la formulation ambiguë dans le RAC actuel. Il n'est envisagé aucune solution de rechange à ces modifications.

Le RAC 700.17 (*Circonstances opérationnelles imprévues*) est en voie d'être modifié pour faciliter l'impact sur l'industrie du règlement régissant le temps de vol et les limites de temps de service en vol et les périodes de repos. Cet aspect est envisagé à la demande de l'industrie. Aucune solution de rechange à la mesure réglementaire n'a été prise en considération.

La modification prévue au RAC 702.18 (*Vol de nuit, vol VFR OTT et vol IFR*) supprimera une restriction imposée aux conditions en vertu desquelles les sauts en parachute de nuit peuvent avoir lieu. Aucune solution de rechange à la mesure réglementaire ne peut influencer sur le retrait de cette restriction.

Les révisions prévues au RAC 705.27 (*Accès au poste de pilotage*) et au RAC 705.42 (*Bagages de cabine*) corrigeront les ambiguïtés qui pourraient conduire à de fausses interprétations du *Règlement de l'aviation canadien*. Il n'est envisagé aucune solution de rechange à l'action réglementaire.

Avantages et coûts

Les modifications prévues comportent de faibles incidences sur le plan des avantages et des coûts.

Correction des incohérences et des ambiguïtés

Les dispositions réglementaires suivantes sont en voie d'être modifiées afin de supprimer les incohérences et les ambiguïtés qu'elles comportent :

- RAC 700.02 (*Exigences relatives au certificat d'exploitation aérienne*),
- RAC 700.21 (*Membres d'équipage de conduite en réserve*),
- RAC 702.01 (*Application*),
- RAC 702.16 (*Transport des personnes*),
- RAC 702.18 (*Qualifications des membres d'équipage de conduite*),
- RAC 703.88 (*Qualifications des membres d'équipage de conduite*),
- RAC 705.22 (*Plan de vol exploitation*).

Les modifications proposées permettront de mieux interpréter le RAC et, par conséquent, amélioreront l'efficacité de la réglementation de l'industrie de l'aviation canadienne. Puisque l'on ne s'attend à aucun changement aux procédures opérationnelles actuelles aux termes de ces propositions, on ne prévoit aucune augmentation de coûts.

RAC 700.17 (*Circonstances opérationnelles imprévues*)

La modification prévue au RAC 700.17 (*Circonstances opérationnelles imprévues*) permettra de prolonger les limites des temps de vol hebdomadaire, mensuel, semestriel et annuel dans les mêmes restrictions et dans les mêmes circonstances qui s'appliquent à l'heure actuelle au prolongement des durées de vol (quotidien). Lorsque les temps de service en vol sont prolongés, ils sont notifiés de la façon indiquée dans la NSAC 720.17 :

- le commandant de bord doit notifier l'exploitant aérien;
- l'exploitant aérien doit conserver la notification jusqu'à l'achèvement de la prochaine vérification ministérielle;
- l'exploitant aérien doit informer le ministre aussi tôt que possible de chaque prolongation.

Ces conditions permettent à l'autorité responsable d'exercer un contrôle sur l'utilisation de la disposition concernant le prolongement des heures de service en vol. Lorsque les conditions restreintes dans lesquelles on peut recourir à une telle prolongation

requirements in CASS 720.17 are taken into account, detrimental effects upon aviation safety are unlikely to occur as a result of the proposed amendment. The flexibility allowed air operators to react to unforeseen operational circumstances will be improved by the allowance of extension to flight times as well as to flight duty times. This proposed amendment is anticipated to provide a marginally positive impact upon the aviation industry.

CARs 702.18 (Night, VFR OTT and IFR Operations)

The proposed removal of the restriction requiring the pilot-in-command to hold an instrument flight rules (IFR) rating when carrying parachutists for night jumps recognizes the very low risk of encountering non-visual conditions, for which an IFR rating is needed, during these operations. Night parachute jumps are conducted under visual meteorological conditions (VMC), i.e. conditions of ceiling and visibility such that the aircraft can be controlled primarily by visual reference to the horizon. They also usually take place on the aerodrome from which the aircraft departed. There is, therefore, little risk of encountering conditions under which the pilot-in-command would need to be able to control the aircraft and to navigate solely with reference to the aircraft instrumentation. That is, there is little need for the pilot-in-command to hold an instrument flight rules rating. No reduction in safety is foreseen from this action.

The proposed regulatory change will allow the air operator a wider choice of pilots who may be assigned to these flights. A possible minor reduction in costs may result.

CARs 705.22 (Operational Flight Plan) and CARs 705.39 (Weight and Balance Control)

The introduction of a minimum retention period for the operational flight plan and for the weight and balance form will ensure that a record of the planning process followed and of the decisions made for each specific flight remains available to the air operator and to any authority entrusted with responsibility for safety oversight of the industry during any period within which an investigation of a flight is likely to be initiated. The investigation of an aviation occurrence is undertaken for the purpose of discovering and correcting flaws in the system which may lead to unsafe conditions. Adequate information, with respect to the circumstances under which system deficiencies resulted in unanticipated hazardous events during flight, is necessary for the successful conclusion of such an investigation. These amendments to CARs 705.22 (*Operational Flight Plan*) and to CARs 705.39 (*Weight and Balance Control*) will ensure this type of information is available to an investigation. The likelihood of identification and correction of system flaws which led to the occurrence will be improved and increased aviation safety may result. Since arrangements must already be made for the retention of these documents, these amendments, specifying the minimum period for which they must be retained, are expected to impose little or no additional costs upon the industry.

CARs 705.27 (Admission to Flight Deck)

Amending CARs 705.27 (*Admission to Flight Deck*) will maintain current safety standards of airline operations by eliminating an ambiguity which could lead to a potentially hazardous misinterpretation of the CARs. Common industry practice is to

et la surveillance fournie par les exigences de notification dans la NSAC 720.17 sont prises en considération, il est peu probable que des répercussions négatives sur la sécurité aérienne se produisent par suite de la modification prévue. La souplesse qui permet aux exploitants aériens de réagir à des circonstances opérationnelles imprévues sera améliorée par l'allocation du prolongement des heures de vol de même que des heures de service en vol. Cette modification prévue devrait avoir une incidence marginalement positive sur l'industrie de l'aviation.

RAC 702.18 (Vol de nuit, vol VFR OTT et vol IFR)

Le retrait prévu de la restriction selon laquelle le commandant de bord doit détenir une qualification de règle de vol aux instruments (IFR) lorsqu'il effectue les sauts en parachute de nuit reconnaît le très faible risque de rencontrer des conditions autres que des conditions à vue pour lesquelles une qualification IFR est nécessaire au cours de ces opérations. Les sauts en parachute de nuit sont effectués dans des conditions météorologiques de vol à vue (VMC), c'est-à-dire des conditions de plafond et de visibilité telles que l'aéronef peut être contrôlé principalement par référence visuelle à l'horizon. Ils se déroulent également à l'aérodrome d'où l'aéronef a décollé. Il existe par conséquent peu de risque de rencontrer les conditions dans lesquelles le commandant de bord devrait pouvoir contrôler l'aéronef et naviguer seulement par référence aux instruments de bord. Ainsi, il importe peu que le commandant de bord soit titulaire d'une qualification de règle de vol aux instruments. On ne s'attend à aucune réduction de la sécurité à la suite de cette mesure.

La modification réglementaire prévue permettra à l'exploitant aérien de puiser dans un éventail plus large les pilotes qu'il peut affecter à ces vols. Il est possible qu'il en résulte une légère réduction des coûts.

RAC 705.22 (Plan de vol exploitation) et RAC 705.39 (Contrôle de la masse et du centrage)

L'introduction d'une période de conservation minimale du plan de vol exploitation et du formulaire de masse et centrage permettra de faire en sorte que l'exploitant aérien et toute autre autorité auxquels incombe la responsabilité de la supervision de la sécurité de l'industrie ait accès au dossier portant sur le suivi du processus de planification ainsi que sur les décisions prises pour chaque vol donné au cours d'une période pendant laquelle une enquête sur le vol est susceptible d'être entreprise. L'enquête sur un fait aéronautique est entreprise en vue de trouver et de corriger les défaillances du système qui peuvent conduire à des conditions dangereuses. Il est nécessaire d'avoir des renseignements pertinents en ce qui concerne les circonstances dans lesquelles les insuffisances du système ont débouché sur des événements dangereux imprévus durant le vol afin de mener à bien une telle enquête. Ces modifications au RAC 705.22 (*Plan de vol exploitation*) et au RAC 705.39 (*Contrôle de la masse et du centrage*) visent à faire en sorte que ce type de renseignements soit disponible lors d'une enquête. Le contrôle de l'identification et de la correction des défaillances du système qui ont conduit à ce genre d'événement sera rehaussé et il peut en résulter un accroissement de la sécurité aérienne. Puisque des arrangements doivent déjà avoir été pris pour la conservation de ces documents, des modifications, qui précisent la période minimale de conservation des formulaires en question, sont censées imposer peu ou pas de coûts additionnels à l'industrie.

RAC 705.27 (Accès au poste de pilotage)

La modification du RAC 705.27 (*Accès au poste de pilotage*) maintiendra les normes actuelles de sécurité des compagnies aériennes en éliminant une ambiguïté qui pourrait conduire à une fausse interprétation potentiellement dangereuse du RAC. La

permit passengers on the flight deck at the discretion of the pilot-in-command. This proposed amendment will ensure the pilot-in-command continues to have discretionary authority to bar passengers from the flight deck. Thus, protection against potential distraction of flight crew members by the presence of a passenger during high workload phases, such as take off or landing, or during critical flight conditions, such as rapidly deteriorating weather or malfunctioning aircraft systems will remain. Since scheduled passenger-carrying flights commonly depart with one or more revenue seats unfilled¹ and the flight deck jump seat has not been typically used as a revenue seat, the cost impact of this amendment upon the aviation industry is expected to be negligible.

CARs 705.42 (Carry-on Baggage)

The proposed amendment to CARs 705.42 (*Carry-on Baggage*) will benefit the industry by removing the potential for significant costs to be imposed by a requirement to retrofit equipment for baggage stowage on older aircraft to meet newly upgraded design standards. Since standards for such equipment, with which older aircraft have been and will continue to be compliant, will remain in force no degradation of aviation safety is expected to occur with this amendment.

In summary, these proposed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations* (Part VII — *Commercial Air Services*) have limited benefit-cost implications for the Canadian economy and for the Canadian aviation industry. In the cases of CARs 700.17 (*Unforeseen Operational Circumstances*), CARs 702.18 (*Night, VFR OTT and IFR Operations*), CARs 705.22 (*Operational Flight Plan*), CARs 705.39 (*Weight and Balance Control*), CARs 705.27 (*Admission to Flight Deck*) and CARs 705.42 (*Carry-on Baggage*) any resulting impact will provide a minor net benefit.

Consultation

Consultations on these proposed amendments have taken place with members of the Commercial Air Service Operations Technical Committee of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC). Active members of this Technical Committee include the Advisory Committee on Accessible Transportation, the Aerospace Industries Association of Canada, Air B.C., Air Canada, the Air Canada Pilots Association, the Air Line Pilots Association — Canada, the Air Transport Association of Canada, the Association québécoise des transporteurs aériens inc., the Canadian Airline Dispatchers Association, Canadian Airlines International Ltd., the Canadian Auto Workers, the Canadian Business Aircraft Association, the Canadian Labour Congress, the Canadian Union of Public Employees, the Helicopter Association of Canada, Parks Canada, and the Teamsters. These proposed amendments were discussed at meetings of the Commercial Air Service Operations Technical Committee held in March and June 1997. The Committee recommended the adoption of these amendments.

¹ Load factors — the ratio of total revenue passenger-kilometres to available seat-kilometres — are forecast, by Transport Canada, to remain below 70 percent for the next 10 years. (*Transport Canada Aviation Forecasts 1996-2009*, TP7960E, March 1997, p. 31)

pratique en vigueur dans l'industrie est de permettre aux passagers d'avoir accès au poste de pilotage à la discrétion du commandant de bord. Dans le cadre de cette modification prévue, le commandant de bord continuera d'exercer ce pouvoir discrétionnaire pour interdire l'accès des passagers au poste de pilotage. Par conséquent, la protection contre la distraction éventuelle des membres d'équipage de conduite par la présence d'un passager pendant les phases de travail intensif, par exemple, le décollage ou l'atterrissage, ou pendant les conditions de vol critiques, telles que les conditions météorologiques qui se détériorent rapidement ou le mauvais fonctionnement des systèmes de bord, continuera d'être assurée. Puisque les vols réguliers transportant des passagers décollent typiquement avec un ou plusieurs sièges payants non remplis¹ et que le strapontin du poste de pilotage n'est pas généralement utilisé comme un siège payant, le coût de l'impact de cette modification sur l'industrie de l'aviation devrait être négligeable.

RAC 705.42 (Bagages de cabine)

L'industrie tirera profit de la modification prévue au RAC 705.42 (*Bagages de cabine*), car cette dernière élimine la possibilité d'imposition de coûts considérables qu'exige la rénovation de l'équipement pour l'entreposage des bagages à bord de vieux aéronefs afin de satisfaire aux nouvelles normes de conception plus évoluées. Puisque les normes pour de tels équipements, vis-à-vis desquels les vieux aéronefs ont été et continueront d'être conformes, resteront en vigueur, on ne s'attend pas à ce que la mise en œuvre de la présente modification entraîne une dégradation de la sécurité aérienne.

En résumé, la réglementation envisagée modifiant le *Règlement de l'aviation canadien* (partie VII — *Services aériens commerciaux*) a des incidences limitées sur le plan des avantages et des coûts pour l'économie canadienne et pour l'industrie de l'aviation canadienne. Dans les cas du RAC 700.17 (*Circonstances opérationnelles imprévues*), RAC 702.18 (*Vol de nuit, vol VFR OTT et vol IFR*), RAC 705.22 (*Plan de vol exploitation*), RAC 705.39 (*Contrôle de la masse et du centrage*), RAC 705.27 (*Accès au poste de pilotage*) et RAC 705.42 (*Bagages de cabine*), tout impact qui en résultera se traduira par un léger avantage net.

Consultations

Ces modifications prévues ont fait l'objet de consultation auprès des membres du comité technique sur l'utilisation d'aéronefs dans le cadre d'un service aérien commercial du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Les membres actifs de ce comité technique comprennent le Comité consultatif sur le transport accessible, l'Association des industries aérospatiales du Canada, Air B.C., Air Canada, l'Association des pilotes d'Air Canada, l'Air Line Pilots Association — Canada, l'Association du transport aérien du Canada, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., la Canadian Airline Dispatchers Association, Lignes aériennes Canadien International Ltée, les Travailleurs et travailleuses canadien(ne)s de l'automobile, la Canadian Business Aircraft Association, le Congrès du travail du Canada, le Syndicat canadien des employés de la fonction publique, la Helicopter Association of Canada, Parcs Canada et les Teamsters. Ces propositions de modifications ont été débattues aux réunions du comité technique sur l'utilisation d'aéronefs dans le cadre d'un service aérien commercial qui ont eu lieu en mars et en juin 1997. Le comité a recommandé l'adoption de ces modifications.

¹ Les coefficients de charge — rapport entre le total des kilomètres-passagers payants et les kilomètres-sièges disponibles — sont prévus, par Transports Canada, pour rester au-dessous de 70 p. 100 pour les 10 prochaines années. (*Prévisions d'Aviation de Transports Canada 1996-2009*, TP7960F, mars 1997, p. 31)

Compliance and Enforcement

These Regulations will generally be enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act* or through suspension or cancellation of a Canadian aviation document.

Contact

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

Respect et exécution

Ces dispositions réglementaires seront généralement exécutées au moyen de l'imposition de pénalités monétaires en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique* ou d'une suspension ou d'une annulation des documents d'aviation canadiens.

Personne-ressource

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

PROPOSED REGULATORY TEXT

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

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to the Minister of Transport within 45 days after the date of publication of this notice. All such representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice. Each representation must be sent to the Chief, Regulatory Affairs (AARBH), Civil Aviation, Safety and Security Group, Transport Canada, Place de Ville, Tower C, Ottawa, Ontario K1A 0N8. Each representation should stipulate those parts of it that should not be disclosed pursuant to the *Access to Information Act* and, in particular, pursuant to sections 19 and 20 of that Act, the reason why those parts should not be disclosed and the period during which they should remain undisclosed. The representation should also stipulate those parts of it for which there is no objection to disclosure pursuant to the *Access to Information Act*.

August 26, 1998

MICHEL GARNEAU
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PART VII)

AMENDMENTS

1. Paragraphs 700.02(4)(a) and (b) of the *Canadian Aviation Regulations*¹ are replaced by the following:

- (a) the pilot-in-command is the holder of a valid flight instructor rating in the appropriate category of aircraft;
- (b) the aircraft is operated in day VFR flight;
- (c) these are no more than nine passengers on board; and
- (d) the flight is conducted for the purpose of sightseeing operations.

2. Section 700.17 of the Regulations is replaced by the following:**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est par les présentes donné que le Gouverneur en conseil, en vertu de l'article 4.9^a de la *Loi sur l'aéronautique*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 45 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la date de publication du présent avis et d'envoyer le tout au Chef, Affaires réglementaires (AARBH), Aviation civile, Groupe Sécurité et sûreté, Transports Canada, Place de Ville, Tour C, Ottawa (Ontario) K1A 0N8. Ils doivent également y indiquer, d'une part, lesquelles des observations peuvent être divulguées en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et, d'autre part, lesquelles sont soustraites à la divulgation en vertu de cette loi, notamment aux termes des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-divulgation.

Le 26 août 1998

Le greffier adjoint du Conseil privé
MICHEL GARNEAU

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

MODIFICATIONS

1. Les alinéas 700.02(4)(a) et (b) du *Règlement de l'aviation canadien*¹ sont remplacés par ce qui suit :

- a) le commandant de bord est titulaire d'une qualification d'instructeur de vol valide dans la catégorie d'aéronef appropriée;
- b) l'aéronef est en vol VFR de jour;
- c) neuf passagers au plus se trouvent à bord;
- d) le vol est effectué pour des excursions aériennes.

2. L'article 700.17 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

^a S.C., 1992, c. 4, s. 7
¹ SOR/96-433

^a L.C. (1992), ch. 4, art. 7
¹ DORS/96-433

700.17 The maximum flight time referred to in paragraphs 700.15(1)(a) to (e) and the maximum flight duty time referred to in subsection 700.16(1) may be exceeded if

- (a) the flight is extended as a result of unforeseen operational circumstances;
- (b) the pilot-in-command, after consultation with the other flight crew members, considers it safe to exceed the maximum flight time and flight duty time; and
- (c) the air operator and the pilot-in-command comply with the *Commercial Air Service Standards*.

3. Subsection 700.21(1) of the Regulations is replaced by the following:

700.21 (1) An air operator shall provide flight crew members on reserve, within each 24-hour period, with a rest period that meets the requirements of the *Commercial Air Service Standards*.

4. Paragraph 702.01(1)(c) of the Regulations is replaced by the following:

- (c) the towing of objects; or

5. Section 702.16 of the Regulations is replaced by the following:

702.16 No air operator shall allow a person who is not a flight crew member to be carried on board an aircraft unless

- (a) the person's presence on board is essential during the flight;
- (b) the air operator is authorized in its air operator certificate to permit parachute descents and the person is a parachutist; or
- (c) the air operator
 - (i) is authorized in its air operator certificate to carry a person, and
 - (ii) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

6. Subsection 702.18(3) of the Regulations is amended by striking out the word "or" at the end of paragraph (a) and by replacing paragraph (b) with the following:

- (b) the air operator is authorized in its air operator certificate to permit parachute descents an night VFR flight and
 - (i) the persons are parachutists,
 - (ii) the flight takes place within 10 nautical miles of the aerodrome of departure, and
 - (iii) the flight takes place at night; or
- (c) the air operator is authorized in its air operator certificate to carry persons, other than parachutists, and the air operator complies with the *Commercial Air Service Standards*.

7. Paragraph 702.65(c) of the Regulations is replaced by the following:

- (c) if the person is not the chief pilot, has successfully completed a competency check or a pilot proficiency check, the validity period of which has not expired, for that type of aircraft in accordance with the *Commercial Air Service Standards*; and

8. (1) The portion of paragraph 703.88(1)(c) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

- (c) if the person is not the chief pilot, has successfully completed a competency check or a pilot proficiency check, the validity period of which has not expired, for that type of aircraft, in accordance with the *Commercial Air Service Standards* as follows:

700.17 Le temps de vol peut dépasser le temps de vol maximal visé aux alinéas 700.15(1)a) à e) et le temps de service de vol peut dépasser le temps maximal de service de vol visé au paragraphe 700.16(1), si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le vol est prolongé à la suite de circonstances opérationnelles imprévues;
- b) le commandant de bord, après avoir consulté les autres membres d'équipage de conduite, estime que dépasser le temps de vol maximal et le temps maximal de service de vol ne présente aucun danger;
- c) l'exploitant aérien et le commandant de bord satisfont aux *Normes de service aérien commercial*.

3. Le paragraphe 700.21(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

700.21 (1) L'exploitant aérien doit accorder aux membres d'équipage de conduite en réserve, par période de 24 heures, une période de repos qui est conforme aux exigences des *Normes de service aérien commercial*.

4. L'alinéa 702.01(1)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- c) le remorquage d'objets;

5. L'article 702.16 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

702.16 Il est interdit à l'exploitant aérien de transporter à bord d'un aéronef toute personne autre qu'un membre d'équipage de conduite, à moins que, selon le cas :

- a) la présence de la personne à bord de l'aéronef ne soit essentielle pendant le vol;
- b) son certificat d'exploitation aérienne n'autorise le saut en parachute et que la personne ne soit un parachutiste;
- c) les conditions suivantes ne soient respectées :
 - (i) il est autorisé à transporter des personnes aux termes de son certificat d'exploitation aérienne,
 - (ii) il satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

6. L'alinéa 702.18(3)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) son certificat d'exploitation aérienne n'autorise le saut en parachute et le vol VFR de nuit et que les conditions suivantes ne soient réunies :

- (i) les personnes sont des parachutistes,
- (ii) le vol est effectué à une distance de 10 milles marins ou moins de l'aérodrome de départ,
- (iii) le vol est effectué de nuit;

c) son certificat d'exploitation aérienne n'autorise le transport des personnes, autres que des parachutistes, et qu'il ne satisfasse aux *Normes de service aérien commercial*.

7. L'alinéa 702.65c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) si la personne n'est pas le pilote en chef, avoir subi avec succès, conformément aux *Normes de service aérien commercial*, un contrôle de la compétence du pilote ou une vérification de compétence pour ce type d'aéronef, dont la période de validité n'est pas expirée;

8. (1) Le passage de l'alinéa 703.88(1)c) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

c) si la personne n'est pas le pilote en chef, avoir subi avec succès, conformément aux *Normes de service aérien commercial*, un contrôle de la compétence du pilote ou une vérification de compétence pour ce type d'aéronef, dont la période de validité n'est pas expirée :

(2) Subparagraph 703.88(1)(c)(iv) of the Regulations is replaced by the following:

(iv) in the case of the pilot-in-command of a single-engined aeroplane that is not operated in accordance with subsection 703.22(2), a competency check for that type of aircraft; and

(3) Subsection 703.88(6) of the Regulations is replaced by the following:

(6) An air operator may permit a person to act and a person may act as a flight crew member in an aircraft if the person does not meet the requirements set out in paragraphs (1)(b) to (d) if the air operator

- (a) is authorized to do so in its air operator certificate; and
- (b) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

9. (1) Section 705.22 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):

(1.1) An air operator shall specify in its company operations manual

- (a) the period for which the operational flight plan referred to in subsection (3) shall be kept;
- (b) the method of recording the formal approval of the plan by the flight dispatcher; and
- (c) the method of recording the formal approval of the plan by the pilot-in-command.

(2) Subsection 705.22(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) An air operator shall keep a copy of the operational flight plan, including any amendments to the plan, for not less than 90 days.

10. Section 705.27 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(4) A revenue passenger is not allowed in the flight deck unless there is a seat, other than a jump seat, available for the passenger in the passenger compartment.

11. Subsection 705.39(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) An air operator shall keep a copy of the weight and balance forms, including any amendments to the forms, for not less than 90 days.

(4) An air operator shall specify in its company operation manual

- (a) its weight and balance system;
- (b) its instructions to employees regarding the preparation and accuracy of weight and balance forms; and
- (c) the period for which the forms shall be kept.

12. (1) Paragraph 705.42(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) stowed in a compartment or overhead rack that has been approved by the Minister in accordance with Chapter 551 of the *Airworthiness Manual* for the stowage of carry-on baggage;

(2) Paragraph 705.42(2)(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) restrained by a means that has been approved by the Minister in accordance with Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*.

(2) Le sous-alinéa 703.88(1)c)(iv) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iv) dans le cas du commandant de bord d'un avion mono-moteur qui n'est pas utilisé conformément au paragraphe 703.22(2), une vérification de compétence pour ce type d'aéronef;

(3) Le paragraphe 703.88(6) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(6) L'exploitant aérien peut permettre à une personne d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite et une personne peut agir en cette qualité à bord de l'aéronef, lorsque la personne ne satisfait pas aux exigences des alinéas (1)b) à d), si l'exploitant aérien respecte les conditions suivantes :

- a) il y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;
- b) il satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

9. (1) L'article 705.22 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(1.1) L'exploitant aérien doit préciser dans le manuel d'exploitation de la compagnie :

- a) la période durant laquelle le plan de vol exploitation visé au paragraphe (3) doit être tenue;
- b) la méthode pour consigner l'approbation officielle du plan de vol exploitation par le régulateur de vol;
- c) la méthode pour consigner l'approbation officielle du plan de vol exploitation par le commandant de bord.

(2) Le paragraphe 705.22(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) L'exploitant aérien doit conserver un exemplaire du plan de vol exploitation, y compris ses modifications, pendant au moins 90 jours.

10. L'article 705.27 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(4) Aucun passager payant ne peut avoir accès au poste de pilotage à moins qu'il ne dispose d'un siège, autre qu'un strapontin, dans la cabine passagers.

11. Le paragraphe 705.39(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) L'exploitant aérien doit conserver un exemplaire du devis de masse et centrage, y compris ses modifications, pendant au moins 90 jours.

(4) L'exploitant aérien doit préciser dans le manuel d'exploitation de la compagnie :

- a) le système de calculs de masse et centrage;
- b) les instructions à l'intention des employés concernant la préparation et la précision du devis de masse et centrage;
- c) la période durant laquelle le devis doit être conservé.

12. (1) L'alinéa 705.42(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) soit être rangés dans un compartiment de rangement ou dans un espace de rangement supérieur approuvés par le ministre conformément au chapitre 551 du *Manuel de navigabilité* pour le rangement des bagages de cabine;

(2) L'alinéa 705.42(2)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) soit être retenus au moyen d'un dispositif approuvé par le ministre conformément au chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*.

(3) Subsection 705.42(4) of the Regulations is replaced by the following:

(4) All carry-on baggage that is stowed under a passenger seat shall be restrained in a manner that has been approved by the Minister in accordance with Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*.

(4) Subsection 705.42(6) of the Regulations is replaced by the following:

(6) No air operator shall allow the passenger entry doors of an aircraft to be closed for departure until a crew member has verified that all carry-on baggage is stowed in a location that has been approved by the Minister in accordance with Chapter 551 on the *Airworthiness Manual* or is restrained by a means that has been approved by the Minister in accordance with Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*.

(5) Subsection 705.42(8) on the Regulations is replaced by the following:

(8) No carry-on baggage that may cause injury to passengers in the event of turbulence or an emergency shall be stowed in an overhead rack unless the rack is equipped with restraining devices or doors that have been approved by the Minister in accordance with Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*.

COMING INTO FORCE

13. These Regulations come into force on the date on which they are registered.

[36-1-o]

(3) Le paragraphe 705.42(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Les bagages de cabine qui sont rangés sous un siège passager doivent être retenus d'une manière approuvée par le ministre conformément au chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*.

(4) Le paragraphe 705.42(6) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(6) Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre que les portes passagers de l'aéronef soient fermées en vue du départ avant qu'un membre d'équipage ne se soit assuré que les bagages de cabine sont rangés dans un endroit approuvé par le ministre conformément au chapitre 551 du *Manuel de navigabilité* ou retenus par un dispositif approuvé par le ministre conformément au chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*.

(5) Le paragraphe 705.42(8) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(8) Il est interdit de ranger, dans un espace de rangement supérieur, des bagages de cabine qui peuvent causer des blessures aux passagers en cas de turbulence ou d'urgence, à moins que cet espace ne soit muni d'un dispositif de retenue ou de portes approuvés par le ministre conformément au chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[36-1-o]

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Trailer Cargo Anchoring Devices)

Statutory Authority

Motor Vehicle Safety Act

Sponsoring Department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

This proposed amendment would add section 905, which is titled "Trailer Cargo Anchoring Devices", to the *Motor Vehicle Safety Regulations*, and it incorporates by reference an accompanying test method called *Test Method 905 — Trailer Cargo Anchoring Devices* (August 1998). Section 905 introduces requirements governing the minimum number and strength of the attachment points to which tie-down assemblies are affixed. It applies to trailers with a gross vehicle weight rating (GVWR) of 10 000 kg or more without permanent sides or a roof, such as flatbed, heavy hauler, industrial, lowbed, and drop-centre trailers. The intent of the proposed Regulations is to ensure that all trailers manufactured after the effective date of this amendment are equipped with anchoring devices of sufficient number and strength to restrain their loads.

The proposed Regulations specify a mathematical formula for calculating the minimum number of cargo anchoring devices that must be installed on trailers. This formula takes into account the cargo carrying capacity of the trailer, the working load limit of typical tie-down assemblies, and the forces generated by everyday on-road manoeuvres. The proposed Regulations also stipulate that every trailer cargo anchoring device must be able to withstand an upward vertical force of at least 67 000 N.

According to accident statistics, the loss of cargo by trailers is a cause of injury, death and property damage on Canadian highways, and failure of the cargo anchoring devices to which tie-down assemblies are affixed is an important contributing factor. These proposed Regulations are necessary because, until now, there were no federal requirements governing trailer cargo anchoring devices, which are installed at the time of manufacture and which, consequently, fall under federal jurisdiction. The in-service aspects of load securement, such as the strength of tie-down assemblies, are regulated by the provinces and territories, whose jurisdiction is the operation and maintenance of vehicles. In addition, industry associations, notably the Commercial Vehicle Safety Alliance, have developed voluntary guidelines for the trucking industry.

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (dispositifs d'ancrage des chargements de remorque)

Fondement législatif

Loi sur la sécurité automobile

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Le présent projet de modification viendrait ajouter l'article 905, intitulé « Dispositifs d'ancrage des chargements de remorque », au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* et intègre par renvoi la méthode d'essai connexe intitulée *Méthode d'essai 905 — Dispositifs d'ancrage des chargements de remorque* (août 1998). L'article 905 prévoit des exigences relatives au nombre minimal et à la résistance minimale des points de fixation auxquels les dispositifs d'arrimage sont ancrés. Elles s'appliquent aux remorques ayant un poids nominal brut du véhicule (PNBV) égal ou supérieur à 10 000 kg, sans toit ni côtés permanents, telles que les remorques plateaux, les remorques lourdes, les remorques de manutention, les remorques porte-engins surbaissées et les remorques avec plancher surbaissé. Le but de ce projet de réglementation est de veiller à ce que toutes les remorques fabriquées après la date d'entrée en vigueur de cette modification soient dotées de dispositifs d'ancrage en nombre suffisant et d'une résistance suffisante pour retenir leur chargement.

Le projet de réglementation prévoit une formule mathématique pour le calcul du nombre minimal de dispositifs d'ancrage des chargements devant être installés sur les remorques. Cette formule tient compte de la capacité de charge de la remorque, de la charge utile des dispositifs d'arrimage typiques et des forces générées par les manoeuvres courantes sur la route. Le projet de réglementation stipule également que tout dispositif d'ancrage des chargements de remorque doit pouvoir résister à une force d'au moins 67 000 N appliquée verticalement vers le haut.

D'après les statistiques sur les accidents, la perte de chargements de remorques constitue une cause de mortalités et de dommages corporels et matériels sur les routes canadiennes, et la défaillance des dispositifs d'ancrage des chargements auxquels les dispositifs d'arrimage sont fixés est un facteur contributif important. Le projet de réglementation est nécessaire car, jusqu'à maintenant, il n'existait aucune exigence fédérale régissant les dispositifs d'ancrage des chargements de remorque qui sont installés au moment de la fabrication de la remorque et qui, par conséquent, relèvent de la compétence fédérale. Les aspects de la fixation des charges en cours de service, telles que la résistance des dispositifs d'arrimage, sont réglementées par les provinces et les territoires, dont la compétence touche l'exploitation et l'entretien des véhicules. Par ailleurs, des associations industrielles, notamment la Commercial Vehicle Safety Alliance, ont mis en place des lignes directrices facultatives à l'intention de l'industrie du camionnage.

These proposed Regulations are being introduced in part as a response to a request from the North American Cargo Securement Standards Harmonization Committee to establish requirements governing trailer cargo anchoring devices under the *Motor Vehicle Safety Act*. The Harmonization Committee, which includes representatives from Canada, the United States and Mexico, is in the process of developing uniform consensus standards for cargo security that will be used throughout North America. These standards, which are based on the results of the North American Cargo Securement Research Project, will prescribe securement methods for specific loads such as pipe, lumber and large metal coils. The requirements published here are in harmony with those being proposed by the Harmonization Committee and as such form an important part of the legislative framework governing load securement in North America.

The Department of Transport's intention to introduce section 905 was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on August 5, 1995, and a number of changes were made to the original proposal in response to the comments received. In summary, the static load requirement has been reduced from 90 000 to 67 000 N. The applicability of the proposed Regulations has been limited to flatbed-type trailers, and the term "cargo anchoring device" has been defined to exclude the two trailer components commonly known as rub rails and bulkheads. In addition, the proposed effective date has been extended to September 1, 1999, and a test method has been developed to specify the required test procedure. Extensive comments have been made on this regulatory proposal which necessitated change to its requirements. Because of the necessary changes and the time which has elapsed since pre-publication in the *Canada Gazette*, these proposed Regulations are being pre-published again.

This regulation is effective September 1, 1999.

Alternatives

As already mentioned, there are no federal provisions governing trailer cargo anchoring devices. The approach of adopting voluntary guidelines was not considered appropriate for regulating cargo anchoring devices because it would have given those manufacturers who did not follow the guidelines a competitive advantage. Furthermore, it is essential to safety that a minimum number of the cargo anchoring devices on all newly manufactured trailers meet a minimum strength requirement.

In the Department's opinion, not only should the number and strength of cargo anchoring devices be specified, but an objective test of compliance should also be required. The introduction of these proposed Regulations is also the most appropriate response to the request of the North American Cargo Securement Standards Harmonization Committee that requirements governing trailer cargo anchoring devices be established.

Benefits and Costs

Based on information taken from Transport Canada's Traffic Accident Information Database (TRAID), it is estimated that this initiative will prevent the occurrence of 40 load-loss accidents per year. As a result, there will be 3 fewer deaths, 40 fewer injuries, and \$400,000 less in property damage. In monetary terms, these benefits will translate to a saving of approximately \$5 million per year. The requirements of this proposed regulation will impose an estimated cost of approximately \$2 million per year for additional — and in some cases stronger — anchoring devices, the testing of the devices, and maintenance of the related test records. This

Le projet de réglementation est présenté en partie en réponse à une demande du North American Cargo Securement Standards Harmonization Committee (comité nord-américain d'harmonisation des normes de fixation de chargements) afin d'établir des exigences régissant les dispositifs d'ancrage des chargements en application de la *Loi sur la sécurité automobile*. Le comité d'harmonisation, qui comprend des représentants du Canada, des États-Unis et du Mexique, travaille à l'élaboration de normes de fixation des chargements uniformes consensuelles destinées à être utilisées dans toute l'Amérique du Nord. Ces normes, basées sur les résultats du North American Cargo Securement Research Project, prescriront des méthodes d'arrimage pour certains types de chargement précis (tuyaux, billes de bois, bois d'œuvre, métal en gros rouleaux ou en grosses bobines, etc.). Les exigences publiées ici sont conformes aux exigences proposées par le comité d'harmonisation et, à ce titre, constituent une partie importante du cadre législatif régissant la fixation des chargements en Amérique du Nord.

L'intention du ministère des Transports d'adopter l'article 905 a fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 5 août 1995, et un certain nombre de modifications ont été apportées à la proposition initiale en réponse aux observations reçues. En résumé, l'exigence concernant la charge statique a été réduite de 90 000 à 67 000 N. L'applicabilité du projet de modification a été limitée aux remorques plateaux et le terme « dispositifs d'ancrage des chargements » a été défini afin d'exclure les deux éléments de remorque appelés « bourrelet de protection » et « cloison ». De plus, la date d'entrée en vigueur du projet de réglementation a été reportée au 1^{er} septembre 1999 et une méthode d'essai a été mise au point afin de préciser la procédure d'essai requise. Les nombreux commentaires formulés à l'égard de ce projet de réglementation ont entraîné des changements de ses exigences. En raison des changements nécessaires et de la période écoulée depuis la publication préalable dans la *Gazette du Canada*, le projet de réglementation est republié.

Cette modification entre en vigueur le 1^{er} septembre 1999.

Solutions envisagées

Comme nous l'avons déjà indiqué, il n'existe aucune disposition fédérale régissant les dispositifs d'ancrage des chargements de remorque. L'adoption de lignes directrices facultatives n'a pas été jugée appropriée pour réglementer les dispositifs d'ancrage des chargements, car cela aurait conféré un avantage du point de vue de la concurrence aux fabricants qui ne s'y conforment pas. De plus, il est essentiel pour la sécurité qu'un nombre minimal de dispositifs d'ancrage des chargements installés sur toutes les remorques neuves respectent une exigence de résistance minimale.

Pour le Ministère, non seulement le nombre et la résistance des dispositifs d'ancrage des chargements doivent être précisés, mais un essai de conformité objectif doit également être exigé. L'adoption du projet de réglementation constitue également la réponse la plus appropriée à la demande du North American Cargo Securement Standards Harmonization Committee concernant l'établissement d'exigences régissant les dispositifs d'ancrage des chargements de remorque.

Avantages et coûts

D'après les renseignements tirés de la base de données sur les accidents routiers de Transports Canada (TRAID), on estime que cette initiative évitera 40 accidents dus à la perte de chargements par année, ce qui se traduit par 3 pertes de vie, 40 cas de dommages corporels et 400 000 \$ en dommages matériels en moins. Sur le plan monétaire, ces avantages représenteront une économie d'environ 5 millions de dollars par année. Les exigences de ce projet de réglementation imposeront des coûts estimés à environ 2 millions de dollars par année pour des dispositifs d'ancrage supplémentaires, dans certains cas plus solides, pour l'essai des

estimate assumes a cost of \$20 per anchoring device, including testing and documentation, for an average of 10 anchoring devices per trailer on a total production of 10 000 trailers per year. This benefit-cost analysis indicates that the benefits of setting requirements governing the number and strength of cargo anchoring devices will outweigh the costs.

Consultation

Trailer manufacturers and public safety organizations were informed of the Department's intention to make this amendment in the 1994 *Federal Regulatory Plan* and through the regular government-industry meetings that are held. The proposed regulation was also published in the *Canada Gazette*, Part I, on August 5, 1995, and was subject to a 60-day consultation period. Formal comments were received from the following four respondents: the Province of Ontario, the Canadian Transportation Equipment Association (CTEA), Kinedyne Corporation, and the Truck and Trailer Manufacturers Association (TTMA). A series of meetings was also held with industry representatives that began after the close of the consultation period and continued until May 1998.

Because regulatory requirements governing trailer cargo anchoring devices were being introduced to North America for the first time, the CTEA, Kinedyne, and the TTMA were uncertain about the implications and possible impact of the proposed Regulations. In order to present the concerns of Canadian trailer manufacturers in a concerted manner, the CTEA formed the Ad Hoc Committee for Load Security/Anchor Point Devices, which was composed of seven members and chaired by a representative from Manac Inc. In a letter to the Department dated January 31, 1996, the CTEA informed the Department of the formation of this committee and it endorsed the position of the TTMA, which is presented below.

The TTMA, which represents a group of United States truck trailer manufacturers, stated in a letter to the Department dated December 14, 1995, that, while it appreciated and supported "Transport Canada's efforts to address the safety aspects of load securement", in its opinion, "... the proposed regulation does not assure that load securement will improve". One of the TTMA's main concerns was with the application of the proposed Regulations. In the Association's view, it was not practical that the proposed requirements apply to van-type trailers, which are not currently equipped with cargo anchoring devices. The Association recommended that only platform and lowbed trailers be subject to the proposed Regulations because "other types of trailers have different and specialized load securement requirements". It listed "closed van, open top van, pole, logging, automobile transporters, container chassis, livestock, liquid tank, dry bulk, dump, and other specialized trailers" as examples of trailers that should be exempted.

In response to the TTMA's recommendation and as a result of meetings with the CTEA Committee, the Department decided to restrict the application of the proposed Regulations to platform and lowbed trailers, and it excluded the kind of specialized trailers enumerated by the TTMA, as these trailers are subject to other federal, provincial, and state cargo security regulations currently in place in North America.

dispositifs et pour la tenue des dossiers d'essai connexes. Cette estimation est basée sur des coûts de 20 \$ par dispositif d'ancrage, y compris l'essai et la documentation, pour une moyenne de 10 dispositifs d'ancrage par remorque sur une production totale de 10 000 remorques par année. Cette analyse avantages-coûts indique que les avantages d'établir des exigences régissant le nombre et la résistance des dispositifs d'ancrage des chargements en compenseront les coûts.

Consultations

Les fabricants de remorques et les organismes de sécurité publique ont été informés de l'intention du Ministère d'apporter cette modification dans les *Projets de réglementation fédérale de 1994* et au cours de rencontres périodiques gouvernement-industrie. Le projet de réglementation a également été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 5 août 1995 et a fait l'objet d'une période de consultation de 60 jours. Des observations officielles ont été présentées par les quatre organismes suivants : l'Ontario, l'Association d'équipement de transport canadienne (AETC), la Kinedyne Corporation, et la Truck and Trailer Manufacturers Association (TTMA). Une série de rencontres a également eu lieu avec des représentants de l'industrie, rencontres qui ont débuté après la fin de la période de consultation et se sont poursuivies jusqu'en mai 1998.

Comme des exigences réglementaires régissant des dispositifs d'ancrage des chargements de remorque étaient introduites en Amérique du Nord pour la première fois, l'AETC, Kinedyne et la TTMA étaient dans l'incertitude au sujet des conséquences et des effets possibles de la réglementation proposée. Afin de présenter les préoccupations des fabricants de remorques canadiens de façon concertée, l'AETC a formé un comité spécial sur la sécurité des chargements et sur les dispositifs d'ancrage, composé de sept membres et présidé par un représentant de Manac Inc. Dans une lettre adressée au Ministère, datée du 31 janvier 1996, l'AETC l'informait de la formation de ce comité et endossait la position de la TTMA, présentée ci-dessous.

La TTMA, qui représente un groupe de fabricants américains de trains routiers, déclarait dans une lettre au Ministère datée du 14 décembre 1995 que, bien qu'elle appréciait et appuyait l'initiative de Transports Canada en matière de sécurité de la fixation des chargements, elle estimait que la réglementation proposée ne garantirait pas une meilleure fixation des chargements. Une des principales préoccupations de la TTMA était l'application du projet de réglementation. D'après l'Association, il n'était pas possible que les exigences proposées s'appliquent aux remorques de type fermé, qui ne sont actuellement pas dotées de dispositifs d'ancrage des chargements. L'Association recommandait que seules les remorques à plate-forme et les remorques porte-engins surbaissées soient assujetties au projet de réglementation car, à son avis, les autres types de remorques avaient des exigences d'arrimage des chargements différentes et spécialisées. À titre d'exemple de remorques à exempter, elle énumérait les remorques fermées, les fourgons à toit ouvert, les semi-remorques à pôle télescopique pour le transport de poteaux, les grumiers, les transporteurs d'automobiles, les châssis porte-conteneurs, les remorques bétailières, les semi-remorques citernes pour liquides, les remorques pour le transport des marchandises sèches en vrac, les remorques à benne et d'autres remorques spécialisées.

En réponse à la recommandation de la TTMA et à la suite de rencontres avec le comité de l'AETC, le Ministère a décidé de limiter l'application du projet de réglementation aux remorques à plate-forme et aux remorques plateaux et a exclu le genre de remorques spécialisées mentionnées par la TTMA, ces remorques spécialisées étant assujetties à d'autres règlements fédéraux, provinciaux ou d'États américains relativement à la sécurité des chargements, actuellement en place en Amérique du Nord.

The TTMA also commented that the originally proposed strength requirement of 90 000 N (20 225 lb.) for each anchoring device was "excessively high". The Association pointed out that the breaking strength of the most commonly used "tie-down chain (3/8" Grade 40) is 72 090 newtons (16 200 lb.) with a working load limit of 24 030 newtons (5 400 lb.)". In its comments, Kinedyne Corporation, a manufacturer of tie-down assemblies, made essentially the same point, adding that "the 90 000 newton static breaking strength requirement would require Winch and Tiedown manufacturers to design new products to meet this regulation". Kinedyne recommended that a requirement closer to the figure of 67 000 N be adopted. The strength requirement was also the subject of much discussion in the Department's meetings with the CTEA Committee. The breaking strength requirement was reduced to 67 000 N, which the Department believes is sufficient to ensure an acceptable minimum level of safety, without being excessive.

In its letter to the Department, the TTMA also expressed concern with regard to the effect of the proposed requirements on operators who normally transport lighter loads. The Association pointed out that, in some instances, the regulation would force "heavier and more expensive" trailers than necessary, and it asked whether a larger number of anchoring devices with a lower breaking strength would be acceptable. In the Department's opinion, it is essential to safety that trailers be equipped with a minimum number of cargo anchoring devices that meet a minimum strength requirement; consequently, it cannot accept the TTMA's request. The Department believes that, with the lowering of the strength requirement, the TTMA's concern has been largely addressed.

In both its letter and at a meeting of the TTMA Engineering Committee held in January 1997, to which the Department was invited, the TTMA asked whether it would be permissible for manufacturers to provide additional anchoring devices of a lower strength than that specified by the proposed Regulations. Additional devices of any strength are permitted, as long as the trailer is equipped with the prescribed number and as long as these devices meet the strength requirement. In its letter, the TTMA also asked about the placement of the anchoring devices, comparing the requirements of a uniformly distributed load with those of a concentrated load. The Association pointed out that the two types of load require a different distribution of anchoring devices, explaining that the prescribed minimum number of points was not necessarily sufficient to accommodate both types. The Department would like to emphasize that the formula specified in the proposed Regulations represents a minimum number of cargo anchoring devices. Manufacturers are encouraged to supply additional devices, if called for, and to position them as appropriate.

In a similar comment, the Province of Ontario explained that "some large trailers, ie, float trailers used for moving machinery may be more suitably equipped with fewer anchor points of higher rating, while some trailers with a low GVWR (around 10 000 kg) may be more suitable with more anchor points of lower rating than the proposed minimum". In response to the Province's first point, it is permitted that the strength of cargo anchoring devices exceed the specified minimum. Furthermore, the Department assumes that, when necessary, trailers will be equipped with stronger anchoring devices. As in the case of the TTMA's request that a greater number of devices of lesser strength be allowed, the Province's second point has been addressed through the reduction of the strength requirement.

La TTMA a également fait valoir que l'exigence de résistance de 90 000 N (20 225 lb) proposée initialement pour chaque dispositif d'ancrage était excessivement élevée. L'Association a souligné que la résistance à la rupture des chaînes d'arrimage les plus couramment utilisées (3/8 po nuance 40) est de 72 090 N (16 200 lb) avec une charge utile de 24 030 N (5 400 lb). Pour sa part, la Kinedyne Corporation, un fabricant de dispositifs d'arrimage, défendait essentiellement le même point dans ses observations, ajoutant qu'une exigence de résistance statique de 90 000 N obligerait les fabricants de treuils et d'attaches à concevoir de nouveaux produits pour satisfaire à la réglementation. Kinedyne recommandait l'adoption d'une exigence plus proche de 67 000 N. L'exigence concernant la résistance a également fait l'objet de beaucoup de discussions lors des rencontres des représentants du Ministère avec le comité de l'AETC. La résistance à la rupture a été réduite à 67 000 N, ce que le Ministère estime suffisant pour assurer un niveau de sécurité minimal acceptable, sans être excessif.

Dans sa lettre au Ministère, la TTMA a également exprimé des préoccupations quant aux effets des exigences proposées pour les exploitants qui transportent normalement des chargements plus légers. L'Association a indiqué que, dans certains cas, la réglementation obligerait à utiliser des remorques plus lourdes et plus coûteuses que nécessaire et elle demandait si un plus grand nombre de dispositifs d'ancrage avec une résistance moins grande à la rupture serait acceptable. Pour le Ministère, il est essentiel pour la sécurité que les remorques soient dotées d'un nombre minimal de dispositifs d'ancrage des chargements qui satisfont à une exigence de résistance minimale; par conséquent, il ne peut accéder à la demande de la TTMA. Le Ministère estime qu'avec la réduction de l'exigence concernant la résistance, on a largement répondu aux préoccupations de la TTMA.

Tant dans sa lettre que lors d'une réunion du comité d'ingénierie de la TTMA tenue en janvier 1997, à laquelle le Ministère avait été invité, la TTMA a demandé s'il serait permis aux fabricants de prévoir des dispositifs d'ancrage supplémentaires d'une résistance inférieure à celle prévue par le projet de réglementation. Des dispositifs supplémentaires de toute résistance sont autorisés pour autant que la remorque soit équipée du nombre prescrit de dispositifs d'ancrage et pour autant que ceux-ci respectent les exigences concernant la résistance. Dans sa lettre, la TTMA a également demandé des éclaircissements sur la position des dispositifs d'ancrage, comparant les exigences nécessaires pour un chargement distribué uniformément à celles qui s'appliquent pour un chargement concentré. L'Association a souligné que les deux types de chargement exigent une distribution différente des dispositifs d'ancrage, expliquant que le nombre minimal de dispositifs d'ancrage prescrit n'était pas nécessairement suffisant pour les deux types de chargement. Le Ministère désire souligner que la formule prescrite dans le projet de réglementation représente le nombre minimal de dispositifs d'ancrage des chargements. Les fabricants sont encouragés à fournir des dispositifs supplémentaires et à les disposer adéquatement.

Dans un commentaire semblable, l'Ontario a expliqué que certaines remorques, notamment les remorques de masses lourdes servant au transport de machinerie, pourraient être équipées de manière plus adéquate avec moins de dispositifs d'ancrage de résistance plus élevée, alors que certaines remorques d'un PNBV se situant aux alentours de 10 000 kg seraient plus appropriées avec plus de dispositifs d'ancrage de résistance moins élevée que le minimum proposé. En réponse au premier point soulevé par la Province, on permet que la résistance des dispositifs d'ancrage des chargements dépasse le minimum prescrit. En outre, le Ministère présume qu'au besoin les remorques seront pourvues de dispositifs d'ancrage plus solides. Comme dans le cas de la demande de la TTMA, à savoir qu'un plus grand nombre de dispositifs d'ancrage de résistance moindre soit permis, le second point

In another comment, the TTMA and Kinedyne both requested that the Department adopt an alternative approach to regulating cargo anchoring devices — that of labelling the devices with their breaking strength or working load limit, rather than setting a minimum breaking strength. The Department could not adopt this approach because it is necessary, for testing and compliance reasons, to set a strength limit. However, in recognition of the fact that the term “working load limit” is commonly used within the trucking industry, the expression has been defined and used in the Test Method.

The Province of Ontario also recommended that the load ratings of anchoring devices be permanently affixed to trailers, but it did not suggest that the labelling of cargo anchoring devices be used as an alternative regulatory approach. Since the proposed Regulations are silent with regard to the labelling of cargo anchoring devices, it is permissible to do so. In instances where cargo anchoring devices are not labelled, the date of manufacture that appears on the statement of compliance will serve to indicate whether or not the vehicle's cargo anchoring devices meet the minimum strength requirement specified by these proposed Regulations.

In its meetings with the Department, the CTEA Committee addressed many of the foregoing issues; however, it also made two additional requests. The first was that the use of trailer components — specifically, rub rails and bulkheads — as cargo anchoring devices be prohibited because they were not designed to withstand the forces required to secure cargo and in order to ensure that they would not be subject to the requirements of the proposed Regulations. In response, the term “cargo anchoring device” has been defined to specifically exclude bulkheads and rub rails, and definitions for “bulkhead” and “rub rail” were added to the proposed Regulations. The Committee also requested that, in the case of stake pockets manufactured from aluminum alloys, the use of block-type test fixtures be permitted during testing.

Kinedyne Corporation also asked whether the Regulations would apply to tie-down assemblies. In Canada, responsibility for motor vehicle safety is divided between the federal government and the provinces or territories such that federal jurisdiction covers only newly manufactured motor vehicles and related equipment. Components such as tie-down assemblies are considered to be “in-use” equipment and, therefore, fall under provincial and territorial jurisdiction. As a consequence, the proposed Regulations apply only to cargo anchoring devices, which are an integral part of the trailer. Kinedyne also asked whether the Regulations would apply to trailers built prior to September 1, 1999. These proposed Regulations will not apply to trailers manufactured prior to the effective date.

The TTMA requested that the Department delay finalizing the proposed Regulations until after the completion of the research program that was being conducted by the Ontario Heavy Vehicle Transportation Research Laboratory. Based on the information available at the time of its letter, the TTMA believed that “the results of this study could greatly alter the requirements for number and strength of anchor points”. The final report was released in the spring of 1997, and its results fully support the requirements of these proposed Regulations.

soulevé par l'Ontario a été réglé par la réduction de l'exigence concernant la résistance.

Dans un autre commentaire, la TTMA et Kinedyne ont toutes deux demandé que le Ministère adopte une autre méthode de réglementation des dispositifs d'ancrage des chargements — celle de l'étiquetage des dispositifs indiquant leur résistance à la rupture ou leur charge utile, plutôt que l'établissement d'une résistance minimale à la rupture. Le Ministère ne peut adopter cette méthode, car il est nécessaire, pour des raisons d'essai et de conformité, de fixer une résistance limite. Cependant, compte tenu du fait que l'expression « charge utile » est employée couramment au sein de l'industrie du camionnage, elle a été définie et utilisée dans la Méthode d'essai.

L'Ontario a également recommandé que les charges nominales des dispositifs d'ancrage soient apposées en permanence sur les remorques, mais elle n'a pas suggéré que l'étiquetage des dispositifs d'ancrage des chargements soit utilisé comme solution de rechange à la réglementation. Étant donné que le projet de réglementation n'aborde pas la question de l'étiquetage des dispositifs d'ancrage des chargements, il est permis de le faire. Dans les cas où les dispositifs d'ancrage des chargements ne sont pas étiquetés, la date de fabrication figurant sur la déclaration de conformité servira à indiquer si les dispositifs d'ancrage du chargement de la remorque satisfont ou non à l'exigence de résistance minimale prévue dans le projet de réglementation.

Au cours de ses rencontres avec le Ministère, le comité de l'AETC a abordé bon nombre des questions mentionnées ci-dessus; cependant, il a également présenté deux demandes supplémentaires. La première consistait à interdire l'utilisation de certains éléments de la remorque, en particulier les bourrelets de protection et les cloisons, comme dispositifs d'ancrage des chargements, parce que ces éléments ne sont pas conçus pour supporter les forces nécessaires à l'arrimage du chargement, et afin de s'assurer qu'ils ne soient pas assujettis aux exigences du projet de réglementation. En réponse à cette demande, l'expression « dispositifs d'ancrage des chargements » a été définie de manière à exclure expressément les cloisons et les bourrelets de protection, et les définitions des termes « cloison » et « bourrelet de protection » ont été ajoutées au projet de réglementation. Le comité a également demandé que, dans le cas de gaines de rancher en alliages d'aluminium, l'utilisation d'accessoires d'essai en blocs soit autorisée.

Kinedyne a également demandé si la réglementation s'appliquerait aux dispositifs d'arrimage. Au Canada, la responsabilité de la sécurité des véhicules automobiles est partagée entre le gouvernement fédéral et les provinces ou territoires de façon telle que seuls les véhicules neufs sortant de l'usine et l'équipement connexe sont de compétence fédérale. Des éléments, tels que les dispositifs d'arrimage, sont considérés comme du matériel « de service » et, par conséquent, sont de compétence provinciale et territoriale. Le projet de réglementation ne s'applique donc qu'aux dispositifs d'ancrage des chargements, qui font partie intégrante de la remorque. Kinedyne a également demandé si la réglementation s'appliquerait aux remorques fabriquées avant le 1^{er} septembre 1999. Le projet de réglementation ne s'appliquera pas aux remorques fabriquées avant sa date d'entrée en vigueur.

La TTMA a demandé que le Ministère retarde la mise au point définitive du projet de réglementation jusqu'à la fin du programme de recherche mené par le Heavy Vehicle Transportation Research Laboratory de l'Ontario. D'après les renseignements disponibles au moment de sa lettre, la TTMA estimait que les résultats de cette étude pourraient grandement modifier les exigences quant au nombre et à la résistance des dispositifs d'ancrage. Le rapport final a été publié au printemps 1997 et ses résultats sont pleinement à l'appui des exigences du présent projet de réglementation.

At the meeting of the TTMA Engineering Committee attended by departmental representatives in January 1997, a trailer manufacturer recommended that a test procedure be developed for testing cargo anchoring devices. As reported in the minutes of the Committee, "it was suggested that the test procedure advise whether an actual trailer or mockup may be used, the allowed deflection or deformation of the anchor and supporting structure, and whether the anchoring devices are to be tested one or several at a time". The Department granted the Committee's request and has addressed these issues in the document *Test Method 905 — Trailer Cargo Anchoring Devices* (August 1998).

Compliance and Enforcement

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

Contacts

For further information, please contact: John Neufeld, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 998-1959 (Telephone), (613) 990-2913 (Facsimile), NEUFELJ@tc.gc.ca (Internet).

To order copies of the Test Methods, please contact: Julie Poirier, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 998-1960 (Telephone), (613) 990-2913 (Facsimile), POIRIJU@tc.gc.ca (Internet).

Lors de la réunion de janvier 1997 du comité d'ingénierie de la TTMA, à laquelle des représentants du Ministère participaient, un fabricant de remorques a recommandé qu'une méthode soit mise au point pour l'essai des dispositifs d'ancrage des chargements. Tel qu'il est rapporté dans le procès-verbal de la réunion, il a été proposé que la méthode d'essai indique si une remorque véritable ou une maquette pouvaient être utilisées, la déflexion ou déformation permise de l'ancrage ou de la structure de soutien et si les dispositifs d'ancrage pouvaient être soumis à des essais à raison d'un ou de plusieurs à la fois. Le Ministère a abordé ces questions dans la *Méthode d'essai 905 — Dispositifs d'ancrage des chargements de remorque* (août 1998).

Respect et exécution

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

Personnes-ressources

Pour tout renseignement supplémentaire, communiquez avec : John Neufeld, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ministère des Transports, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 998-1959 (téléphone), (613) 990-2913 (télécopieur), NEUFELJ@tc.gc.ca (Internet).

Pour commander des exemplaires des Méthodes d'essai, communiquez avec : Julie Poirier, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ministère des Transports, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 998-1960 (téléphone), (613) 990-2913 (télécopieur), POIRIJU@tc.gc.ca (Internet).

PROPOSED REGULATORY TEXT

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

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to John Neufeld, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5. The representations should also stipulate those parts of the representations that should not be disclosed pursuant to the *Access to Information Act* and, in particular, pursuant to sections 19 and 20 of that Act, the

^a S.C., 1993, c. 16

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, que le Gouverneur en conseil, en vertu des paragraphes 5(1) et 11(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (dispositifs d'ancrage des chargements de remorque)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 30 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la date de publication du présent avis et d'envoyer le tout à John Neufeld, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ministère des Transports, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5. Ils doivent également y indiquer, d'une part, lesquelles des observations peuvent être divulguées en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et, d'autre part,

^a L.C. (1993), ch. 16

reason why those parts should not be disclosed and the period during which those parts should remain undisclosed. The representations should also stipulate those parts of the representations for which there is no objection to disclosure pursuant to the *Access to Information Act*.

August 26, 1998

MICHEL GARNEAU
Assistant Clerk of the Privy Council

**REGULATIONS AMENDING THE MOTOR
VEHICLE SAFETY REGULATIONS
(TRAILER CARGO ANCHORING DEVICES)**

AMENDMENTS

1. Schedule III to the *Motor Vehicle Safety Regulations*¹ is amended by adding the expression "Trailer Cargo Anchoring Devices 905" after the expression "C-dolly Hitch Requirements 904" under the heading "Item CMVSS" and by adding the letter "X" opposite that expression in the column entitled "Trailer".

2. Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after section 904:

Trailer Cargo Anchoring Devices (Standard 905)

905. (1) The definitions in this subsection apply in this section. "bulkhead" means a fixed or removable structure installed across the width of a trailer to restrict the movement of cargo during transport. (*cloison*)

"cargo anchoring device" means a fitting or attachment point on a trailer, other than a bulkhead or rub rail, to which a tie-down assembly is attached. (*dispositif d'ancrage des chargements*)

"rub rail" means a protector strip extending horizontally along the sides of a trailer intended to provide protection from scuffing. (*bourrelet de protection*)

(2) This section applies to every trailer that is designed to carry cargo, with a GVWR of 10 000 kg or more, a load-carrying main-frame and loading deck and no permanent sides or roof, such as a flatbed trailer, heavy hauler trailer, industrial trailer, lowbed trailer or drop-centre trailer.

(3) Every trailer shall, for the purpose of affixing cargo, be equipped with at least the number of cargo anchoring devices determined in accordance with the formula

$$N = \frac{M}{2\,000 \text{ kg}}$$

where

N is the minimum number of cargo anchoring devices, rounded up to the next even whole number; and

M is the cargo carrying capacity of the trailer, calculated as the difference between its gross vehicle weight rating and its curb mass, expressed in kilograms.

lesquelles sont soustraites à la divulgation en vertu de cette loi, notamment aux termes des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-divulagation.

Le 26 août 1998

Le greffier adjoint du Conseil privé
MICHEL GARNEAU

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT
SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES
AUTOMOBILES (DISPOSITIFS D'ANCRAGE
DES CHARGEMENTS DE REMORQUE)**

MODIFICATIONS

1. L'annexe III du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*¹ est modifiée par adjonction, après la mention « Exigences pour l'attelage du chariot de conversion de type C 904 », sous la rubrique intitulée « Article NSVAC », de la mention « Dispositifs d'ancrage des chargements de remorque 905 » et par adjonction de la lettre « X » en regard de cette mention, dans la colonne intitulée « Remorque ».

2. L'annexe IV du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 904, de ce qui suit :

Dispositifs d'ancrage des chargements de remorque (Norme 905)

905. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article.

« bourrelet de protection » Bande de protection s'étendant horizontalement le long des parois d'une remorque et destinée à offrir une protection contre le frottement. (*rub rail*)

« cloison » Structure fixe ou amovible placée en travers de la remorque en vue de limiter le déplacement des chargements pendant le transport. (*bulkhead*)

« dispositif d'ancrage des chargements » Point de fixation ou de raccord sur une remorque, autre que la cloison ou le bourrelet de protection, auquel est fixé un dispositif d'arrimage. (*cargo anchoring device*)

(2) Le présent article s'applique aux remorques, conçues pour transporter des chargements, qui ont un PNBV égal ou supérieur à 10 000 kg, sont constituées d'un châssis porteur et d'une plateforme de chargement et n'ont ni toit ni côtés permanents, telles que les remorques plateaux, les remorques lourdes, les remorques de manutention, les remorques porte-engins surbaissées et les remorques avec plancher surbaissé.

(3) Les remorques doivent, pour l'arrimage de leurs chargements, être pourvues au moins du nombre de dispositifs d'ancrage des chargements déterminé selon la formule suivante :

$$N = \frac{M}{2\,000 \text{ kg}}$$

où :

N représente le nombre minimal de dispositifs d'ancrage des chargements, arrondi au nombre entier supérieur pair,

M la capacité de charge de la remorque, exprimée en kilogrammes, laquelle correspond à la différence entre le poids nominal brut du véhicule et la masse à vide du véhicule.

¹ C.R.C., c. 1038

¹ C.R.C., ch. 1038

(4) The minimum number of cargo anchoring devices determined in accordance with subsection (3) shall, when tested in accordance with *Test Method 905—Trailer Cargo Anchoring Devices* (August 1998), withstand a force of at least 67 000 N applied in an upward vertical direction .

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force on September 1, 1999.

[36-1-o]

(4) Les dispositifs d'ancrage des chargements de remorque, correspondant au nombre minimal visé au paragraphe (3), doivent, lorsqu'ils sont mis à l'essai conformément à la *Méthode d'essai 905 — Dispositifs d'ancrage des chargements de remorque* (août 1998), résister à une force d'au moins 67 000 N appliquée verticalement vers le haut.

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} septembre 1999.

[36-1-o]

INDEX

No. 36 — September 5, 1998

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canadian Environmental Assessment Agency**Canadian Environmental Assessment Act
Model class screening report — Town of Banff 2275**Canadian International Trade Tribunal**

Furniture — Withdrawal 2276

Canadian Radio-television and Telecommunications**Commission**

*Addresses of CRTC offices — Interventions..... 2276

Decisions

98-354 to 98-367 and 98-369 to 98-395 2278

Public Notice

1998-92..... 2277

Hazardous Materials Information Review CommissionHazardous Materials Information Review Act
Decisions and orders on claims for exemption (*Erratum*) 2284**National Energy Board**Maritimes & Northeast Pipeline Management Ltd. —
Saint John lateral pipeline project — Requests for
comments on the draft scope of environmental
assessment..... 2284**GOVERNMENT NOTICES****Environment, Dept. of the**Canadian Environmental Protection Act
Permit No. 4543-2-05950 2256
Permit No. 4543-2-05977 2257**Fisheries and Oceans, Dept. of**Oceans Act
Maintenance dredging services tonnage fees 2258**Industry, Dept. of**Boards of Trade Act
Bathurst Board of Trade..... 2260
Chambre de Commerce de Lacolle 2260
Chambre de commerce du Bic 2261
Pincher Creek and District Chamber of Commerce..... 2261
Squamish & Howe Sound District Chamber of
Commerce 2261

Canada Business Corporations Act

ATELIER D'USINAGE DUNDEE INC. DUNDEE
MACHINING INC. — Withdrawal of certificate of
dissolution..... 2262GROUPE GLOBAX INC. — Withdrawal of certificate
of amalgamation..... 2262JENKINS CANADA INC. — Withdrawal of certificate
of dissolution..... 2263

Canada Corporations Act

Application for surrender of charter..... 2299

Byle Foundation (The) — Order..... 2263

Letters patent..... 2293

Supplementary letters patent..... 2297

Supplementary letters patent — Name change 2298

Radiocommunication Act

DGRB-002-98 — Framework for spectrum auctions in
Canada..... 2263DGRB-003-98 — Consultation on the 24 and 38 GHz
frequency bands: Proposed policy and licensing
procedures 2264**GOVERNMENT NOTICES (Conc.)****Industry, Dept. of (Conc.)**Telecommunications Act
SMSE-008-98 2266**National Revenue, Dept. of**Income Tax Act
Revocation of registration of charities 2266**Superintendent of Financial Institutions, Office of the**

Bank Act

Delco Remy International, Inc., order to hold shares..... 2270

Klingelberg Corporation (The), order to hold shares 2271

Pursell Industries, Inc., order to hold shares 2272

Sinter Metals, Inc., order to hold shares..... 2272

Trust and Loan Companies Act

LBC Trust, order to commence and carry on business 2271

MISCELLANEOUS NOTICESCarrier Lumber Ltd., bridge over an unnamed tributary of
the Missinka River, B.C. 2285

Dofasco Inc., judicial review 2285

FMC Corporation, documents deposited 2285

*Glengary and Stormont Railway Company (The), annual
general meeting 2286Great-West Life Assurance Company (The) and
Great-West Life & Annuity Insurance Company,
indemnity reinsurance agreement..... 2286Halifax Regional Municipality, Shoreline Recreation Trail
and Bridge at Lake Banook, N.S. (*Erratum*)..... 2287*Kingston and Pembroke Railway Company (The), annual
general meeting 2287*Lake Erie and Northern Railway Company (The), annual
general meeting 2287*Manitoba and North Western Railway Company of
Canada, annual general meeting 2288*Montreal and Atlantic Railway Company (The), annual
general meeting 2288*Napierville Junction Railway Company, annual general
meeting 2289

National Bank of Canada, dividends 2289

North West Life Assurance Company of Canada (The),
change of corporate name 2289

Northwood Inc., bridge over February Creek, B.C. 2290

*Ontario and Quebec Railway Company, annual general
meeting 2290Ontario, Ministry of Transportation of, replacement bridges
over Eleanor Lake and the Big Grassy River, Ont. 2288Rattling Beach Farm Ltd., existing aquaculture site — lease
number 1038 in the Annapolis Basin, N.S. 2291

Stelco Inc., judicial review 2291

*Swiss Union General Insurance Company Limited, release
of assets..... 2291

Union Tank Car Company, documents deposited 2292

PARLIAMENT**Auditor General of Canada, Office of the**Auditor General Act and Public Service Employment Act
Leave of absence granted..... 2274**House of Commons***Filing applications for private bills (1st Session,
36th Parliament)..... 2274

PROPOSED REGULATIONS**Canadian Food Inspection Agency**

Canada Agricultural Products Act	
Regulations Amending the Dairy Products Regulations...	2302
Regulations Amending the Livestock and Poultry Carcass Grading Regulations	2305

Citizenship and Immigration, Dept. of

Immigration Act	
Regulations Amending the Immigration Regulations, 1978	2310

Environment, Dept. of the

Financial Administration Act	
Ocean Dumping Permit Fee Regulations (Site Monitoring)	2315

Human Resources Development, Dept. of

Employment Insurance Act	
Regulations Amending the Employment Insurance Regulations	2332
Status of the Artist Act	
Status of the Artist Act Professional Category Regulations	2335

PROPOSED REGULATIONS (Conc.)**Indian Affairs and Northern Development, Dept. of**

Territorial Lands Act	
Regulations Amending the Canada Mining Regulations ..	2339

National Revenue, Dept. of

Customs Act	
Regulations Amending the Reporting of Exported Goods Regulations	2345
Customs Tariff	
Regulations Amending the Ships' Stores Regulations.....	2347

Superintendent of Financial Institutions, Office of the

Insurance Companies Act	
Foreign Companies Prescribed Transactions Regulations	2349

Transport, Dept. of

Aeronautics Act	
Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII)	2351
Motor Vehicle Safety Act	
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Trailer Cargo Anchoring Devices)	2364

INDEX

N° 36 — Le 5 septembre 1998

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

Banque Nationale du Canada, dividendes	2289
Carrier Lumber Ltd., pont au-dessus d'un affluent de la rivière Missinka (C.-B.)	2285
*Chemin de fer du Lac Érié et du Nord, assemblée générale annuelle	2287
Compagnie d'Assurance-Vie North West du Canada (La), changement de raison sociale	2289
*Compagnie de chemin de fer de Jonction de Napierville (La), assemblée générale annuelle	2289
*Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, assemblée générale annuelle	2287
*Compagnie du chemin de fer de Montréal à l'Atlantique, assemblée générale annuelle	2288
*Compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec, assemblée générale annuelle	2290
*Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada, assemblée générale annuelle	2288
Dofasco Inc., révision judiciaire	2285
FMC Corporation, dépôt de documents	2285
*Glengarry and Stormont Railway Company (The), assemblée générale annuelle	2286
Great-West, compagnie d'assurance-vie (La) et Great-West Life & Annuity Insurance Company, acte d'indemnité en réassurance	2286
Halifax Regional Municipality, sentier récréatif au bord de l'eau et pont au lac Banook (N.-É.) [Erratum]	2287
Northwood Inc., pont au-dessus du ruisseau February (C.-B.)	2290
Ontario, ministère des Transports de l', ponts de remplacement au-dessus du lac Eleanor et au-dessus de la rivière Big Grassy (Ont.)	2288
Rattling Beach Farm Ltd., site d'aquaculture existant (n° 1038) dans le bassin d'Annapolis (N.-É.)	2291
Stelco Inc., révision judiciaire	2291
*Union Suisse Compagnie Générale d'Assurances Limitée, libération d'actifs	2291
Union Tank Car Company, dépôt de documents	2292

AVIS DU GOUVERNEMENT**Environnement, min. de l'**

Loi canadienne sur la protection de l'environnement	
Permis n° 4543-2-05950	2256
Permis n° 4543-2-05977	2257

Industrie, min. de l'

Loi canadienne sur les sociétés par actions	
ATELIER D'USINAGE DUNDEE INC. DUNDEE MACHINING INC. — Retrait du certificat de dissolution	2262
GROUPE GLOBAX INC. — Retrait du certificat de fusion	2262
JENKINS CANADA INC. — Retrait du certificat de dissolution	2263
Loi sur la radiocommunication	
DGRB-002-98 — Politique cadre sur la vente aux enchères du spectre au Canada	2263
DGRB-003-98 — Consultation sur les bandes de fréquences de 24 et 38 GHz : propositions de politique et de procédures pour la délivrance de licences	2264

AVIS DU GOUVERNEMENT (fin)**Industrie, min. de l' (fin)**

Loi sur les chambres de commerce	
Bathurst Board of Trade	2260
Chambre de Commerce de Lacolle	2260
Chambre de commerce du Bic	2261
Pincher Creek and District Chamber of Commerce	2261
Squamish & Howe Sound District Chamber of Commerce	2261
Loi sur les corporations canadiennes	
Byle Foundation (The) — Décret	2263
Demande d'abandon de charte	2299
Lettres patentes	2293
Lettres patentes supplémentaires	2297
Lettres patentes supplémentaires — Changement de nom	2298
Loi sur les télécommunications	
SMSE-008-98	2266

Pêches et des Océans, min. des

Loi sur les océans	
Droits pour les services de dragage d'entretien basé sur la jauge	2258

Revenu national, min. du

Loi de l'impôt sur le revenu	
Annulation d'enregistrement d'organismes de bienfaisance	2266

Surintendant des institutions financières, bureau du

Loi sur les banques	
Delco Remy International, Inc., arrêté pour la détention d'actions	2270
Klingelberg Corporation (The), arrêté pour la détention d'actions	2271
Pursell Industries, Inc., arrêté pour la détention d'actions	2272
Sinter Metals, Inc., arrêté pour la détention d'actions	2272
Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt	
Trust BLC, autorisation de fonctionnement	2271

COMMISSIONS**Agence canadienne d'évaluation environnementale**

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale	
Modèle de rapport d'examen préalable par catégorie — Ville de Banff	2275

Conseil de contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses

Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses	
Décisions et ordres rendus relativement aux demandes de dérogation (Erratum)	2284

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

*Adresses des bureaux du CRTC — Interventions	2276
Avis public	
1998-92	2277
Décisions	
98-354 à 98-367 et 98-369 à 98-395	2278

Office national de l'énergie

Maritimes & Northeast Pipeline Management Ltd. — Projet de branchement latéral de Saint John — Demande de commentaires sur l'ébauche de la portée de l'évaluation environnementale	2284
--	------

Tribunal canadien du commerce extérieur

Ameublement — Retrait	2276
-----------------------------	------

PARLEMENT**Chambre des communes**

*Demandes introductives de projets de loi privés
(1^{re} session, 36^e législature)..... 2274

Vérificateur général du Canada, Bureau du

Loi sur le vérificateur général et Loi sur l'emploi dans la
fonction publique
Congé accordé..... 2274

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Affaires indiennes et du Nord canadien, min. des**

Loi sur les terres territoriales
Règlement modifiant le Règlement sur l'exploitation
minière au Canada..... 2239

Agence canadienne d'inspection des aliments

Loi sur les produits agricoles au Canada
Règlement modifiant le Règlement sur la classification
des carcasses de bétail et de volaille 2305
Règlement modifiant le Règlement sur les produits
laitiers..... 2302

Citoyenneté et de l'Immigration, min. de la

Loi sur l'immigration
Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration de
1978 2310

Développement des ressources humaines, min. du

Loi sur l'assurance-emploi
Règlement modifiant le Règlement sur
l'assurance-emploi 2332

RÈGLEMENTS PROJETÉS (fin)**Développement des ressources humaines, min. du (fin)**

Loi sur le statut de l'artiste
Règlement sur les catégories professionnelles (Loi sur le
statut de l'artiste)..... 2335

Environnement, min. de l'

Loi sur la gestion des finances publiques
Règlement sur les prix à payer pour les permis
d'immersion en mer (surveillance des sites) 2315

Revenu national, min. du

Loi sur les douanes
Règlement modifiant le Règlement sur la déclaration des
marchandises exportées..... 2345
Tarif des douanes
Règlement modifiant le Règlement sur les provisions de
bord 2347

Surintendant des institutions financières, bureau du

Loi sur les sociétés d'assurances
Règlement sur certaines opérations des sociétés
étrangères 2349

Transports, min. des

Loi sur l'aéronautique
Règlement modifiant le Règlement de l'aviation
canadien (Partie VII) 2351
Loi sur la sécurité automobile
Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des
véhicules automobiles (dispositifs d'ancrage des
chargements de remorque) 2364



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9