

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, OCTOBER 3, 1998

OTTAWA, LE SAMEDI 3 OCTOBRE 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. 40 — October 3, 1998

Government Notices*	2528
Parliament	
House of Commons	2539
Chief Electoral Officer	2539
Commissions*	2540
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous Notices*	2549
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; private sector agents)	
Proposed Regulations*	2553
(including amendments to existing regulations)	
Index	2647

TABLE DES MATIÈRES

N° 40 — Le 3 octobre 1998

Avis du Gouvernement*	2528
Parlement	
Chambre des communes	2539
Directeur général des élections	2539
Commissions*	2540
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers*	2549
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés*	2553
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	2648

* Notices are listed alphabetically in the Index.

* Les avis sont énumérés alphabétiquement dans l'index.

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF FISHERIES AND OCEANS****CANADA SHIPPING ACT***Atlantic Emergency Response Team (ALERT) Inc.*

Notice is hereby given, pursuant to subsection 660.4(3) of the *Canada Shipping Act*, that on September 10, 1998, the following list of proposed amended fees was filed with the Canadian Coast Guard:

Notice of fees for an arrangement with Atlantic Emergency Response Team (ALERT) Inc. (Alert) required by paragraphs 660.2(2)(b) and 660.2(4)(b) of the *Canada Shipping Act*.

Description

Atlantic Emergency Response Team (ALERT) Inc. has applied for a certificate of designation as a response organization pursuant to subsection 660.4(1) of the Act in respect of a rated capability of 10 000 tonnes and a geographic area covering the primary areas of response associated with the designated Port of Saint John, New Brunswick, as more fully described in the *Response Organizations Standards* issued pursuant to subsection 660.6(1) of the Act.

Definitions

In this notice of fees:

“Act” means the *Canada Shipping Act*. (*Loi*)

“Alert” means Atlantic Emergency Response Team (ALERT) Inc. (*Alert*)

“asphalt” means a derivate of oil that is commercially described as road or paving asphalt or unblended roofers flux, that has a specific gravity equal to or greater than one, that is solid at 15 degrees Celsius and that sinks to the bottom as a solid when immersed in water. (*asphalte*)

“BOCF” means bulk oil cargo fee. (*droits sur les produits pétroliers en vrac (DCPV)*)

“designated oil handling facility” means an oil handling facility that has been designated pursuant to subsection 660.2(8) of the Act and is within the geographic area for which Alert has been issued a certificate of designation. (*installation de manutention d'hydrocarbures agréée*)

“geographic area” means the geographic area for which Alert has been issued a certificate of designation. (*zone géographique*)

“ship (bulk oil)” means a ship that is constructed or adapted primarily to carry bulk oil in its cargo spaces. (*navire (avec produits pétroliers en vrac)*)

“ship (non-bulk oil)” means a ship that does not carry bulk oil as cargo. (*navire (sans produits pétroliers en vrac)*)

Registration Fees

1. In relation to an arrangement with Alert, the annual registration fee for each designated oil handling facility required pursuant to paragraph 660.2(4)(b) of the Act to have an arrangement in Alert's geographic area is four hundred and fifty dollars (\$450) plus all applicable taxes.

2. Where a ship does not navigate or engage in a marine activity except in Alert's geographic area and is required pursuant to paragraph 660.2(2)(b) of the Act to have an arrangement with a

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS****LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA***Atlantic Emergency Response Team (« Alert ») Inc.*

Avis est par les présentes donné, aux termes du paragraphe 660.4(3) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, que le 10 septembre 1998, le projet de barème des droits modifié suivant a été déposé auprès de la Garde côtière canadienne :

Avis concernant les droits exigibles en vue de conclure une entente avec l'Atlantic Emergency Response Team (« Alert ») Inc. conformément aux alinéas 660.2(2)(b) et 660.2(4)(b) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Description

L'Atlantic Emergency Response Team (« ALERT ») Inc. a déposé une demande afin d'obtenir un certificat d'agrément comme organisme d'intervention ayant capacité de 10 000 tonnes, en vertu du paragraphe 660.4(1) de la Loi et une zone géographique regroupant les principaux secteurs d'intervention du port de Saint John (Nouveau-Brunswick) décrit plus en détail dans les *Normes sur les organismes d'intervention* établies aux termes du paragraphe 660.6(1) de la Loi.

Définitions

Dans cet avis des droits :

« Alert » L'Atlantic Emergency Response Team (Alert) Inc. (*Alert*)

« asphalte » S'entend d'un dérivé d'hydrocarbures, commercialement appelé bitume routier, bitume de pavage ou asphalte non mélangé pour étanchéité des toits, qui a une densité égale ou supérieure à un, qui est solide à 15° C et qui coule à l'état solide vers le fond lorsqu'immergé dans l'eau. (*asphalt*)

« droits sur les produits pétroliers en vrac (DCPV) » Droits prélevés sur les produits pétroliers transportés en vrac. (*BOCF*)

« installation de manutention d'hydrocarbures agréée » L'installation de manutention d'hydrocarbures figurant sur la liste prévue au paragraphe 660.2(8) de la Loi et se trouvant dans la zone géographique visée par le certificat d'agrément de Alert. (*designated oil handling facility*)

« Loi » La Loi sur la marine marchande du Canada. (*Act*)

« navire (avec produits pétroliers en vrac) » Navire construit ou adapté principalement en vue du transport de produits pétroliers en vrac dans ses cales. (*ship (bulk oil)*)

« navire (sans produits pétroliers en vrac) » Navire ne transportant pas de produits pétroliers en vrac. (*ship (non-bulk oil)*)

« zone géographique » Zone géographique de Alert visée par l'agrément. (*geographic area*)

Droits d'inscription

1. Dans le cadre d'une entente avec Alert, les droits d'inscription annuels exigibles de chaque installation de manutention d'hydrocarbures agréée qui est tenue de conclure une entente aux termes de l'alinéa 660.2(4)(b) de la Loi dans la zone géographique de Alert sont de quatre cent cinquante dollars (450 \$), taxes applicables en sus.

2. Lorsqu'un navire navigue ou se livre à des activités maritimes exclusivement dans la zone géographique de Alert et qu'il est tenu, aux termes de l'alinéa 660.2(2)(b) de la Loi, de conclure

response organization, the annual registration fee in relation to an arrangement with Alert is four hundred and fifty dollars (\$450) plus all applicable taxes.

3. Where a ship navigates or engages in a marine activity in Alert's geographic area and in the geographic area of one or more other response organizations and is required pursuant to subsection 660.2(2) of the Act to have an arrangement the annual registration fee is seven hundred and fifty dollars (\$750) plus all applicable taxes.

4. Where a ship navigates or engages in a marine activity in the geographic area of Alert and the geographic area of one or more other response organizations, the registration fee set out in section 3 of this Part is the total registration fee payable in relation to all the arrangements with all of the response organizations in whose geographic area the ship may navigate or engage in a marine activity.

Bulk Oil Cargo Fees

In relation to an arrangement with Alert, a BOCF is payable by a designated oil handling facility on the total number of tonnes of bulk oil unloaded and (in the case of bulk oil intended for international destinations) loaded at the designated oil handling facility.

In relation to an arrangement with Alert, a BOCF is payable by a ship (bulk oil) on

(a) in the case of bulk oil loaded onto the ship (bulk oil) and intended for international destinations, the total number of tonnes of bulk oil loaded at an oil handling facility that is within Alert's geographic area and that does not have an arrangement with Alert; and

(b) in the case of bulk oil unloaded from the ship (bulk oil), the total number of tonnes of bulk oil unloaded at an oil handling facility that is within Alert's geographic area and that does not have an arrangement with Alert.

The BOCF in respect of oil other than asphalt is fourteen cents (14¢) per tonne, plus all applicable taxes.

The BOCF in respect of asphalt is seven cents (7¢) per tonne, plus all applicable taxes.

Interested persons may, pursuant to subsection 660.4(4) of the *Canada Shipping Act*, within 30 days after the date of publication of this notice, file notices of objection that contain the reasons for the objection to Ted Wallace, Director, Contingency Planning Task Force, Canadian Coast Guard, 200 Kent Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0E6. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, the name of the response organization submitting the list of proposed fees, and the date of publication of this notice.

une entente avec un organisme d'intervention, le droit d'inscription annuel pour une entente avec Alert est de quatre cent cinquante dollars (450 \$), taxes applicables en sus.

3. Lorsqu'un navire navigue ou se livre à des activités maritimes dans la zone géographique de Alert et dans la zone géographique d'un ou de plusieurs autres organismes d'intervention et qu'il est tenu, aux termes du paragraphe 660.2(2) de la Loi, de conclure une entente, le droit d'inscription annuel est de sept cent cinquante (750 \$), taxes applicables en sus.

4. Lorsqu'un navire navigue ou se livre à des activités maritimes dans la zone géographique de Alert et dans la zone géographique d'un ou de plusieurs autres organismes d'intervention, le droit d'inscription prévu à l'article 3 de la présente partie est le droit d'inscription total exigible pour toutes les ententes conclues avec tous les organismes d'intervention dans les zones géographiques dans lesquelles le navire évolue ou se livre à une activité maritime.

Droits sur les produits pétroliers en vrac

Relativement à une entente avec Alert, des droits sur les produits pétroliers en vrac sont prélevés auprès d'une installation de manutention d'hydrocarbures agréée sur le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargé et, dans le cas des produits pétroliers en vrac destinés à l'étranger, chargé à une installation de manutention d'hydrocarbures agréée.

Relativement à une entente avec Alert, des droits sur les produits pétroliers en vrac sont prélevés auprès d'un navire (avec produits pétroliers en vrac) :

a) dans le cas des produits destinés à l'étranger, sur le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac chargé sur un navire (avec produits pétroliers en vrac) à partir d'une installation de manutention d'hydrocarbures se trouvant dans la zone géographique de Alert et n'ayant pas conclu d'entente avec celle-ci;

b) dans le cas des produits pétroliers en vrac déchargés d'un navire (avec produits pétroliers en vrac), sur le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargé à une installation de manutention d'hydrocarbures se trouvant dans la zone géographique de Alert et n'ayant pas conclu d'entente avec celle-ci.

Les droits sur les produits pétroliers en vrac pour les hydrocarbures autres que l'asphalte sont de quatorze cents (14 ¢) la tonne, taxes applicables en sus.

Les droits sur les produits pétroliers en vrac pour l'asphalte sont de sept cents (7 ¢) la tonne, taxes applicables en sus.

Aux termes du paragraphe 660.4(4) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, toute personne intéressée peut, dans les 30 jours suivant la date de publication du présent avis, déposer un avis d'opposition motivé auprès de Ted Wallace, Directeur, Groupe de travail de la planification des mesures d'urgence, Garde côtière canadienne, 200, rue Kent, 5^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0E6. Les intéressés doivent citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, le nom de l'organisme d'intervention qui propose le barème de droits et la date de la publication du présent avis.

DEPARTMENT OF FISHERIES AND OCEANS**CANADA SHIPPING ACT***Eastern Canada Response Corporation Ltd.*

Notice is hereby given, pursuant to subsection 660.4(3) of the *Canada Shipping Act*, that on September 15, 1998, the following list of proposed amended fees was filed with the Canadian Coast Guard:

Notice of fees for an arrangement with Eastern Canada Response Corporation Ltd. (ECRC) as required by paragraphs 660.2(2)(b) and 660.2(4)(b) of the *Canada Shipping Act*.

Description

ECRC currently holds a certificate of designation as a response organization pursuant to subsection 660.4(1) of the Act in respect of a rated capability of 10 000 tonnes and a geographic area covering the waters of James Bay, Hudson Bay and Ungava Bay and the waters in Quebec (including the St. Lawrence River from the western border of the primary area of response associated with the designated Port of Montréal to the Gulf of St. Lawrence) and in the Atlantic Provinces, excluding the waters north of 60° N latitude and the primary areas of response associated with the designated Ports of Saint John, New Brunswick, and Point Tupper, Nova Scotia, as more fully described in the *Response Organizations Standards* issued pursuant to subsection 660.6(1) of the Act. The current certificate of designation expires November 9, 1998.

ECRC has applied for a certificate of designation as a response organization for the period commencing November 1, 1998, pursuant to subsection 660.4(1) of the Act, in respect of a rated capability of 10 000 tonnes and a revised geographic area covering the waters south of 60° N latitude as follows: the waters of James Bay, Hudson Bay and Ungava Bay and the waters in the Province of Quebec and that portion of the St. Lawrence River in the Province of Ontario to a line drawn between Butternut Bay (latitude 44°31'12" north and longitude 75°46'54" west) on the Canadian side to Oak Point (latitude 44°30'48" north and longitude 75°45'20" west) on the United States side of the St. Lawrence River; in the Atlantic Provinces, excluding the waters north of 60° N latitude and the primary areas of response associated with the designated Ports of Saint John, New Brunswick, and Point Tupper, Nova Scotia, as more fully described in the *Response Organizations Standards* issued pursuant to subsection 660.6(1) of the Act. "Waters" has the meaning ascribed to it in section 660.2 of the Act.

Definitions

In this notice of fees:

"Act" means the *Canada Shipping Act*. (*Loi*)

"Atlantic Provinces" means Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island and Newfoundland, including Labrador. (*Provinces atlantiques*)

"asphalt" means a derivative of oil that is commercially described as road or paving asphalt or unblended roofers flux, that has a specific gravity equal to or greater than one, that is solid at 15 degrees Celsius and that sinks to the bottom as a solid when immersed in water. (*asphalte*)

"BOCF" means bulk oil cargo fee. (*droits sur les produits pétroliers en vrac (DCPV)*)

MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS**LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA***Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée*

Avis est par les présentes donné, aux termes du paragraphe 660.4(3) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, que le 15 septembre 1998, le projet de barème des droits modifié suivant a été déposé auprès de la Garde côtière canadienne :

Avis concernant les droits exigibles en vue de conclure une entente avec la Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée (SIMEC) conformément aux alinéas 660.2(2)(b) et 660.2(4)(b) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Description

La SIMEC est présentement titulaire d'un certificat d'agrément comme organisme d'intervention en vertu du paragraphe 660.4(1) de la Loi pour une capacité nominale de 10 000 tonnes et une zone géographique regroupant les eaux de la baie James, de la baie d'Hudson et de la baie d'Ungava et les eaux dans la province de Québec (y compris le fleuve Saint-Laurent à partir de la frontière ouest du principal secteur d'intervention du port désigné de Montréal jusqu'au golfe du Saint-Laurent) et des Provinces atlantiques, sauf les eaux au nord du 60° parallèle de latitude nord et les principaux secteurs d'intervention des ports désignés de Saint John (Nouveau-Brunswick) et de Point Tupper (Nouvelle-Écosse), décrits en détail dans les *Normes sur les organismes d'intervention* établies en vertu du paragraphe 660.6(1) de la Loi. Le certificat d'agrément arrive à terme le 9 novembre 1998.

La SIMEC a déposé une demande afin d'obtenir un certificat d'agrément comme organisme d'intervention, pour la période commençant le 1^{er} novembre 1998, en vertu du paragraphe 660.4(1) de la Loi, ayant une capacité de 10 000 tonnes et une zone géographique modifiée couvrant les eaux situées au sud du 60° parallèle de latitude nord comme suit : les eaux de la baie James, de la baie d'Hudson et de la baie d'Ungava et les eaux de la province de Québec et la partie du fleuve Saint-Laurent située dans la province d'Ontario jusqu'à une ligne tracée entre la baie Butternut (44°31'12" de latitude nord et 75°46'54" de longitude ouest) du côté canadien jusqu'à Oak Point (44°30'48" de latitude nord et 75°45'20" de longitude ouest) et le fleuve Saint-Laurent du côté des États-Unis; dans les «Provinces atlantiques, à l'exception des eaux au nord du 60° parallèle de latitude nord et des secteurs primaires d'intervention associés aux ports désignés de Saint John (Nouveau-Brunswick) et Point Tupper (Nouvelle-Écosse), explicitées dans les *Normes des organismes d'intervention* qui sont publiées aux termes du paragraphe 660.6(1) de la Loi. « Eaux » s'entend de la définition énoncée à l'article 660.2 de la Loi.

Définitions

Dans cet avis des droits :

« asphalte » S'entend d'un dérivé d'hydrocarbure, commercialement appelé bitume routier, bitume de pavage ou asphalte non mélangé pour étanchéité des toits, qui a une densité égale ou supérieure à un, qui est solide à 15° C et qui coule à l'état solide vers le fond lorsqu'immergé dans l'eau. (*asphalt*)

« droits sur les produits pétroliers en vrac (DCPV) » Droits prélevés sur les produits pétroliers transportés en vrac. (*BOCF*)

« installation de manutention d'hydrocarbures agréée » S'entend de l'installation de manutention d'hydrocarbures figurant sur la liste prévue au paragraphe 660.2(8) de la Loi et se trouvant dans la zone géographique visée par le certificat d'agrément de la SIMEC. (*designated oil handling facility*)

“designated oil handling facility” means an oil handling facility that has been designated pursuant to subsection 660.2(8) of the Act and is within the geographic area for which ECRC has been issued a certificate of designation. (*installation de manutention d’hydrocarbures agréée*)

“ECRC” means Eastern Canada Response Corporation Ltd. (SIMEC)

“geographic area” means the geographic area for which ECRC has been issued a certificate of designation. (*zone géographique*)

“Newfoundland Region” means the Province of Newfoundland including Labrador. (*région de Terre-Neuve*)

“Quebec/Maritime Region” means that portion of the St. Lawrence River within the Province of Ontario as described in the geographic area for which ECRC has been issued a certificate of designation, the Province of Quebec, and the Maritime Provinces, excluding Newfoundland and Labrador. (*région des Maritimes/de Québec*)

“ship (bulk oil)” means a ship that is constructed or adapted primarily to carry bulk oil in its cargo spaces. (*navire (avec produits pétroliers en vrac)*)

“ship (non-bulk oil)” means a ship that does not carry bulk oil as cargo. (*navire (sans produits pétroliers en vrac)*)

Registration Fees

1. In relation to an arrangement with ECRC, the annual registration fee for each designated oil handling facility required pursuant to paragraph 660.2(4)(b) of the Act to have an arrangement in ECRC’s geographic area is four hundred and fifty dollars (\$450) plus all applicable taxes.

2. Where a ship does not navigate or engage in a marine activity except in ECRC’s geographic area and is required pursuant to paragraph 660.2(2)(b) of the Act to have an arrangement with a response organization, the annual registration fee in relation to an arrangement with ECRC is four hundred and fifty dollars (\$450) plus all applicable taxes.

3. Where a ship navigates or engages in a marine activity in ECRC’s geographic area and in the geographic area of one or more other response organizations and is required pursuant to subsection 660.2(2) of the Act to have an arrangement, the annual registration fee is seven hundred and fifty dollars (\$750) plus all applicable taxes.

4. Where a ship navigates or engages in a marine activity in the geographic area of ECRC and the geographic area of one or more other response organizations, the registration fee set out in section 3 is the total registration fee payable in relation to all the arrangements with all of the response organizations in whose geographic area the ship may navigate or engage in a marine activity.

Bulk Oil Cargo Fees

In relation to an arrangement with ECRC, a BOCF is payable by a designated oil handling facility on the total number of tonnes of bulk oil unloaded and (in the case of bulk oil intended for international destinations and destinations north of 60° N latitude) loaded at the designated oil handling facility.

In relation to an arrangement with ECRC, a BOCF is payable by a ship (bulk oil) on:

« Loi » La Loi sur la marine marchande du Canada. (Act)

« navire (avec produits pétroliers en vrac) » Navire construit ou adapté principalement en vue du transport de produits pétroliers en vrac dans ses cales. (*ship (bulk oil)*)

« navire (sans produits pétroliers en vrac) » Navire ne transportant pas de produits pétroliers en vrac. (*ship (non-bulk oil)*)

« Provinces atlantiques » La Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, l’Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve, y compris le Labrador. (*Atlantic Provinces*)

« région des Maritimes/de Québec » La partie du fleuve Saint-Laurent dans la province d’Ontario décrite dans la zone géographique de la Société d’intervention maritime, Est du Canada Ltée visée par l’agrément, dans la province de Québec et dans les Provinces maritimes, à l’exception de Terre-Neuve et du Labrador. (*Quebec/Maritime Region*)

« région de Terre-Neuve » La province de Terre-Neuve, y compris le Labrador. (*Newfoundland Region*)

« SIMEC » La Société d’intervention maritime, Est du Canada Ltée. (ECRC)

« zone géographique » Zone géographique de la SIMEC visée par l’agrément. (*geographic area*)

Droits d’inscription

1. Relativement à une entente avec la SIMEC, le droit d’inscription annuel pour chaque installation de manutention d’hydrocarbures agréée tenue de conclure une entente en vertu de l’alinéa 660.2(4)(b) de la Loi dans la zone géographique de la SIMEC est de quatre cent cinquante dollars (450 \$), taxes applicables en sus.

2. Lorsqu’un navire navigue ou se livre à des activités maritimes exclusivement dans la zone géographique de la SIMEC et qu’il est tenu, aux termes de l’alinéa 660.2(2)(b) de la Loi, de conclure une entente avec un organisme d’intervention, le droit d’inscription annuel pour une entente avec la SIMEC est de quatre cent cinquante dollars (450 \$), taxes applicables en sus.

3. Lorsqu’un navire navigue ou se livre à des activités maritimes dans la zone géographique de la SIMEC et dans la zone géographique d’un ou de plusieurs autres organismes d’intervention et qu’il est tenu, aux termes du paragraphe 660.2(2) de la Loi, de conclure une entente, le droit d’inscription annuel est de sept cent cinquante dollars (750 \$), taxes applicables en sus.

4. Lorsqu’un navire navigue ou se livre à des activités maritimes dans la zone géographique de la SIMEC et dans la zone géographique d’un ou de plusieurs autres organismes d’intervention, le droit d’inscription prévu à l’article 3 de la présente partie est le droit d’inscription total exigible pour toutes les ententes conclues avec tous les organismes d’intervention dans les zones géographiques dans lesquelles le navire évolue ou se livre à une activité maritime.

Droits sur les produits pétroliers en vrac

Relativement à une entente avec la SIMEC, des droits sur les produits pétroliers en vrac sont prélevés auprès d’une installation de manutention d’hydrocarbures agréée sur le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargé et, dans le cas des produits pétroliers en vrac destinés à l’étranger et au nord du 60° parallèle de latitude nord, chargé à une installation de manutention d’hydrocarbures agréée.

Relativement à une entente avec la SIMEC, des droits sur les produits pétroliers en vrac sont prélevés auprès d’un navire (avec produits pétroliers en vrac) :

(a) in the case of bulk oil loaded onto the ship (bulk oil) and intended for international destinations and destinations north of 60° N latitude, the total number of tonnes of bulk oil loaded at an oil handling facility that is within ECRC's geographic area, and that does not have an arrangement with ECRC; and

(b) in the case of bulk oil unloaded from the ship (bulk oil), the total number of tonnes of bulk oil unloaded at an oil handling facility that is within ECRC's geographic area and that does not have an arrangement with ECRC.

The BOCF applicable to the Quebec/Maritime Region in respect of oil other than asphalt is:

(a) Thirty-five and four-tenths cents (35.4¢) per tonne, plus all applicable taxes from the date of publication in the *Canada Gazette* to December 31, 1998; and

(b) an amended fee of thirty-nine and one-tenth cents (39.1¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 1999.

The BOCF applicable to the Quebec/Maritime Region in respect of asphalt is:

(a) Seventeen and seven-tenths cents (17.7¢) per tonne, plus all applicable taxes from the date of publication in the *Canada Gazette* to December 31, 1998; and

(b) an amended fee of nineteen and six-tenths cents (19.6¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 1999.

The BOCF applicable to the Newfoundland Region in respect of oil other than asphalt is eighteen cents (18.0¢) per tonne, plus all applicable taxes.

The BOCF applicable to the Newfoundland Region in respect of asphalt is nine cents (9.0¢) per tonne, plus all applicable taxes.

Interested persons may, pursuant to subsection 660.4(4) of the *Canada Shipping Act*, within 30 days after the date of publication of this notice, file notices of objection that contain the reasons for the objection to Ted Wallace, Director, Contingency Planning Task Force, Canadian Coast Guard, 200 Kent Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0E6. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, the name of the response organization submitting the list of proposed fees, and the date of publication of this notice.

[40-1-o]

DEPARTMENT OF FISHERIES AND OCEANS

CANADA SHIPPING ACT

Great Lakes Response Corporation of Canada

Notice is hereby given, pursuant to subsection 660.4(3) of the *Canada Shipping Act*, that on September 15, 1998, the following list of proposed amended fees was filed with the Canadian Coast Guard:

Notice of fees for an arrangement with Great Lakes Response Corporation of Canada (GLRC) as required by paragraphs 660.2(2)(b) and 660.2(4)(b) of the *Canada Shipping Act*.

Description

GLRC currently holds a certificate of designation as a response organization pursuant to subsection 660.4(1) of the Act in respect

a) dans le cas des produits destinés à l'étranger et au nord du 60° parallèle de latitude nord, sur le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac chargé sur un navire (avec produits pétroliers en vrac) à partir d'une installation de manutention d'hydrocarbures se trouvant dans la zone géographique de la SIMEC et n'ayant pas conclu d'entente avec celle-ci;

b) dans le cas des produits pétroliers en vrac déchargés d'un navire (avec produits pétroliers en vrac), sur le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargé à une installation de manutention d'hydrocarbures se trouvant dans la zone géographique de la SIMEC et n'ayant pas conclu d'entente avec celle-ci.

Les DCPV pour les hydrocarbures autres que l'asphalte applicables dans la région des Maritimes/du Québec sont de :

a) Trente-cinq cents et quatre dixièmes (0,354 \$) la tonne, taxes applicables en sus, de la date de publication dans la *Gazette du Canada* jusqu'au 31 décembre 1998;

b) un barème de droits modifié à trente-neuf cents et un dixième (0,391 \$) la tonne, taxes applicables en sus, à partir du 1^{er} janvier 1999.

Les DCPV pour l'asphalte applicables dans la région des Maritimes/de Québec sont de :

a) dix-sept cents et sept dixièmes (0,177 \$) la tonne, taxes applicables en sus, de la date de publication dans la *Gazette du Canada* jusqu'au 31 décembre 1998;

b) un barème de droits modifié à dix-neuf cents et six dixièmes (0,196 \$) la tonne, taxes applicables en sus, à partir du 1^{er} janvier 1999.

Les DCPV pour les hydrocarbures autres que l'asphalte dans la région de Terre-Neuve sont de dix-huit cents (0,18 \$) la tonne, taxes applicables en sus.

Les DCPV pour l'asphalte dans la région de Terre-Neuve sont de neuf cents (0,09 \$) la tonne, taxes applicables en sus.

Aux termes du paragraphe 660.4(4) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, toute personne intéressée peut, dans les 30 jours suivant la date de publication du présent avis, déposer un avis d'opposition motivé auprès de Ted Wallace, Directeur, Groupe de travail de la planification des mesures d'urgence, Garde côtière canadienne, 200, rue Kent, 5^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0E6. Les intéressés doivent citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, le nom de l'organisme d'intervention qui propose le barème de droits et la date de la publication du présent avis.

[40-1-o]

MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Great Lakes Response Corporation of Canada

Avis est par les présentes donné, aux termes du paragraphe 660.4(3) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, que le 15 septembre 1998, le projet de barème des droits modifié suivant a été déposé auprès de la Garde côtière canadienne :

Avis concernant les droits exigibles en vue de conclure une entente avec la Great Lakes Response Corporation of Canada (GLRC) conformément aux alinéas 660.2(2)(b) et 660.2(4)(b) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Description

La GRLC est présentement titulaire d'un certificat d'agrément comme organisme d'intervention en vertu du paragraphe 660.4(1)

of a rated capability of 10 000 tonnes and a geographic area covering the waters of the Canadian Great Lakes system within Ontario, including Lake Superior, the St. Marys River, Lake Huron, the St. Clair River, Lake St. Clair, the Detroit River, Lake Erie, Lake Ontario, the St. Lawrence River from Kingston, Ontario to the western border of the primary area of response associated with the designated Port of Montréal, the waters of Lake Winnipeg, the Athabasca River from Fort McMurray to Lake Athabasca and the waters of Lake Athabasca. The current certificate of designation expires November 1, 1998.

GLRC has applied for a certificate of designation as a response organization for the period commencing November 1, 1998, pursuant to subsection 660.4(1) of the Act, in respect of a rated capability of 10 000 tonnes and a revised geographic area covering the waters south of 60° N latitude as follows: the Canadian Great Lakes system and connecting channels within the Province of Ontario including Lake Superior, the St. Marys River, Lake Huron, the St. Clair River, Lake St. Clair, the Detroit River, Lake Erie, Lake Ontario, the St. Lawrence River from Kingston, Ontario to a line drawn between Butternut Bay (latitude 44°31'12" north and longitude 75°46'54" west) on the Canadian side to Oak Point (latitude 44°30'48" north and longitude 75°45'20" west) on the United States side of the St. Lawrence River, Lake Winnipeg, the Athabasca River from Fort McMurray to Lake Athabasca, and Lake Athabasca. "Waters" has the meaning ascribed to it in section 660.2 of the Act.

Definitions

In this notice of fees:

"Act" means the *Canada Shipping Act. (Loi)*

"asphalt" means a derivate of oil that is commercially described as road or paving asphalt or unblended roofers flux, that has a specific gravity equal to or greater than one, that is solid at 15 degrees Celsius and that sinks to the bottom as a solid when immersed in water. (*asphalte*)

"BOCF" means bulk oil cargo fee. (*droits sur les produits pétroliers en vrac (DCPV)*)

"designated oil handling facility" means an oil handling facility that has been designated pursuant to subsection 660.2(8) of the Act and is within the geographic area for which GLRC has been issued a certificate of designation. (*installation de manutention d'hydrocarbures agréée*)

"geographic area" means the geographic area for which GLRC has been issued a certificate of designation. (*zone géographique*)

"GLRC" means Great Lakes Response Corporation of Canada. (*GLRC*)

"ship (bulk oil)" means a ship that is constructed or adapted primarily to carry bulk oil in its cargo spaces. (*navire (avec produits pétroliers en vrac)*)

"ship (non-bulk oil)" means a ship that does not carry bulk oil as cargo. (*navire (sans produits pétroliers en vrac)*)

Registration Fees

1. In relation to an arrangement with GLRC, the annual registration fee for each designated oil handling facility required pursuant to paragraph 660.2(4)(b) of the Act to have an arrangement in GLRC's geographic area is four hundred and fifty dollars (\$450) plus all applicable taxes.

2. Where a ship does not navigate or engage in a marine activity except in GLRC's geographic area and is required pursuant to

de la Loi pour une capacité nominale de 10 000 tonnes et une zone géographique regroupant les eaux du réseau des Grands Lacs du Canada en Ontario, y compris le lac Supérieur, la rivière St. Marys, le lac Huron, la rivière St. Clair, le lac Sainte-Claire, la rivière Detroit, le lac Érié, le lac Ontario, le fleuve Saint-Laurent à partir de Kingston, en Ontario, jusqu'à la frontière ouest du principal secteur d'intervention lié au port désigné de Montréal, les eaux du lac Winnipeg, la rivière Athabasca, de Fort McMurray au lac Athabasca, et les eaux du lac Athabasca. Le certificat d'agrément arrive à terme le 1^{er} novembre 1998.

La GLRC a déposé une demande afin d'obtenir un certificat d'agrément comme organisme d'intervention, pour la période commençant le 1^{er} novembre 1998, en vertu du paragraphe 660.4(1) de la Loi, ayant une capacité de 10 000 tonnes et une zone géographique modifiée couvrant les eaux situées au sud du 60° parallèle de latitude nord comme suit : le réseau des Grands Lacs et des canaux fluviaux de la province d'Ontario y compris le lac Supérieur, la rivière St. Marys, le lac Huron, la rivière St. Clair, le lac Sainte-Claire, la rivière Detroit, le lac Érié, le lac Ontario, le fleuve Saint-Laurent depuis Kingston en Ontario jusqu'à une ligne tracée entre la baie Butternut (44°31'12" de latitude nord et 75°46'54" de longitude ouest) du côté canadien jusqu'à Oak Point (44°30'48" de latitude nord et 75°45'20" de longitude ouest) et le fleuve Saint-Laurent du côté des États-Unis, le lac Winnipeg, la rivière Athabasca depuis Fort McMurray jusqu'au lac Athabasca et le lac Athabasca. « Eaux » s'entend de la définition énoncée à l'article 660.2 de la Loi.

Définitions

Dans cet avis des droits :

« asphalte » S'entend d'un dérivé d'hydrocarbure, commercialement appelé bitume routier, bitume de pavage ou asphalte non mélangé pour étanchéité des toits, qui a une densité égale ou supérieure à un, qui est solide à 15° C et qui coule à l'état solide vers le fond lorsqu'immergé dans l'eau. (*asphalt*)

« droits sur les produits pétroliers en vrac (DCPV) » Droits prélevés sur les produits pétroliers transportés en vrac. (*BOCF*)

« GLRC » La Great Lakes Response Corporation of Canada. (*GLRC*)

« installation de manutention d'hydrocarbures agréée » L'installation de manutention d'hydrocarbures figurant sur la liste prévue au paragraphe 660.2(8) de la Loi et se trouvant dans la zone géographique visée par le certificat d'agrément de la GLRC. (*designated oil handling facility*)

« Loi » La *Loi sur la marine marchande du Canada. (Act)*

« navire (avec produits pétroliers en vrac) » Navire construit ou adapté principalement en vue du transport de produits pétroliers en vrac dans ses cales. (*ship (bulk oil)*)

« navire (sans produits pétroliers en vrac) » Navire ne transportant pas de produits pétroliers en vrac. (*ship (non-bulk oil)*)

« zone géographique » Zone géographique de la GLRC visée par l'agrément. (*geographic area*)

Droits d'inscription

1. Relativement à une entente avec la GLRC, le droit d'inscription annuel pour chaque installation de manutention d'hydrocarbures agréée tenue de conclure une entente en vertu de l'alinéa 660.2(4)(b) de la Loi dans la zone géographique de la GLRC est de quatre cent cinquante dollars (450 \$), taxes applicables en sus.

2. Lorsqu'un navire navigue ou se livre à des activités maritimes exclusivement dans la zone géographique de la GLRC et

paragraph 660.2(2)(b) of the Act to have an arrangement with a response organization, the annual registration fee in relation to an arrangement with GLRC is four hundred and fifty dollars (\$450) plus all applicable taxes.

3. Where a ship navigates or engages in a marine activity in GLRC's geographic area and in the geographic area of one or more other response organizations and is required pursuant to subsection 660.2(2) of the Act to have an arrangement, the annual registration fee is seven hundred and fifty dollars (\$750) plus all applicable taxes.

4. Where a ship navigates or engages in a marine activity in the geographic area of GLRC and the geographic area of one or more other response organizations, the registration fee set out in section 3 is the total registration fee payable in relation to all the arrangements with all of the response organizations in whose geographic area the ship may navigate or engage in a marine activity.

Bulk Oil Cargo Fees

In relation to an arrangement with GLRC, a BOCF is payable by a designated oil handling facility on the total number of tonnes of bulk oil unloaded and (in the case of bulk oil intended for international destinations and destinations north of the 60° N latitude) loaded at the designated oil handling facility.

In relation to an arrangement with GLRC, a BOCF is payable by a ship (bulk oil) on:

- (a) in the case of bulk oil loaded onto the ship (bulk oil) and intended for international destinations and destinations north of the 60° N latitude, the total number of tonnes of bulk oil loaded at an oil handling facility that is within GLRC's geographic area and that does not have an arrangement with GLRC; and
- (b) in the case of bulk oil unloaded from the ship (bulk oil), the total number of tonnes of bulk oil unloaded at an oil handling facility that is within GLRC's geographic area and that does not have an arrangement with GLRC.

The BOCF in respect of oil other than asphalt is:

- (a) One dollar and four cents (\$1.04) per tonne, plus all applicable taxes from the date of publication in the *Canada Gazette* to December 31, 1998.
- (b) and an amended fee of ninety-nine cents (99.0¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 1999.

The BOCF in respect of asphalt is:

- (a) Fifty-two cents (52.0¢) per tonne, plus all applicable taxes from the date of publication in the *Canada Gazette* to December 31, 1998.
- (b) and an amended fee of forty-nine and five-tenths cents (49.5¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 1999.

Interested persons may, pursuant to subsection 660.4(4) of the *Canada Shipping Act*, within 30 days after the date of publication of this notice, file notices of objection that contain the reasons for the objection to Ted Wallace, Director, Contingency Planning Task Force, Canadian Coast Guard, 200 Kent Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0E6. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, the name of the response organization

qu'il est tenu, aux termes de l'alinéa 660.2(2)b) de la Loi, de conclure une entente avec un organisme d'intervention, le droit d'inscription annuel pour une entente avec la GLRC est de quatre cent cinquante dollars (450 \$), taxes applicables en sus.

3. Lorsqu'un navire navigue ou se livre à des activités maritimes dans la zone géographique de la GLRC et dans la zone géographique d'un ou de plusieurs autres organismes d'intervention et qu'il est tenu, aux termes du paragraphe 660.2(2) de la Loi, de conclure une entente, le droit d'inscription annuel est de sept cent cinquante (750 \$), taxes applicables en sus.

4. Lorsqu'un navire navigue ou se livre à des activités maritimes dans la zone géographique de la GLRC et dans la zone géographique d'un ou de plusieurs autres organismes d'intervention, le droit d'inscription prévu à l'article 3 de la présente partie est le droit d'inscription total exigible pour toutes les ententes conclues avec tous les organismes d'intervention dans les zones géographiques dans lesquelles le navire évolue ou se livre à une activité maritime.

Droits sur les produits pétroliers en vrac

Relativement à une entente avec la GLRC, des droits sur les produits pétroliers en vrac sont prélevés auprès d'une installation de manutention d'hydrocarbures agréée sur le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargé et, dans le cas des produits pétroliers en vrac destinés à l'étranger et au nord du 60° parallèle de latitude nord, chargé à une installation de manutention d'hydrocarbures agréée.

Relativement à une entente avec la GLRC, des droits sur les produits pétroliers en vrac sont prélevés auprès d'un navire (avec produits pétroliers en vrac) :

- a) dans le cas des produits destinés à l'étranger et au nord du 60° parallèle de latitude nord, sur le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac chargé sur un navire (avec produits pétroliers en vrac) à partir d'une installation de manutention d'hydrocarbures se trouvant dans la zone géographique de la GLRC et n'ayant pas conclu d'entente avec celle-ci;
- b) dans le cas des produits pétroliers en vrac déchargés d'un navire (avec produits pétroliers en vrac), sur le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargé à une installation de manutention d'hydrocarbures se trouvant dans la zone géographique de la GLRC et n'ayant pas conclu d'entente avec celle-ci.

Les DCPV sur les produits pétroliers (autre que l'asphalte) sont :

- a) un dollar et quatre cents (1,04 \$) par tonne, taxes applicables en sus, de la date de publication dans la *Gazette du Canada* au 31 décembre 1998.
- b) et un barème de droits modifié de quatre-vingt-dix-neuf cents (0,99 \$) par tonne, taxes applicables en sus, à partir du 1^{er} janvier 1999.

Les DCPV sur l'asphalte sont :

- a) cinquante-deux cents (0,52 \$) par tonne, taxes applicables en sus, de la date de publication dans la *Gazette du Canada* au 31 décembre 1998.
- b) et un barème de droits modifié de quarante-neuf cents et cinq dixièmes (0,495 \$) par tonne, taxes applicables en sus, à partir du 1^{er} janvier 1999.

Aux termes du paragraphe 660.4(4) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, toute personne intéressée peut, dans les 30 jours suivant la date de publication du présent avis, déposer un avis d'opposition motivé auprès de Ted Wallace, Directeur, Groupe de travail de la planification des mesures d'urgence, Garde côtière canadienne, 200, rue Kent, 5^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0E6. Les intéressés doivent citer la Partie I de la

submitting the list of proposed fees, and the date of publication of this notice.

Gazette du Canada, le nom de l'organisme d'intervention qui propose le barème de droits et la date de la publication du présent avis.

[40-1-o]

[40-1-o]

DEPARTMENT OF HEALTH

FOOD AND DRUGS ACT CONTROLLED DRUGS AND SUBSTANCES ACT

Schedule I of the Controlled Drugs and Substances Act — Amendment

Schedule to the Narcotic Control Regulations — Amendment

Schedule IV of the Controlled Drugs and Substances Act — Addition

Food and Drug Regulations — *Schedule F Update*

Regulations Exempting Certain Precursors and Controlled Substances from the Application of the Controlled Drugs and Substances Act — *Amendment*

This notice provides the public an opportunity to comment on the Therapeutic Products Programme's proposal to add four drugs to the schedules listed above. The drugs are:

- Remifentanyl hydrochloride — An ultra short-acting agent indicated for use as an opioid analgesic adjunct for the induction and maintenance of general anaesthesia.
- Nalmefene hydrochloride — An opioid antagonist indicated for use as a treatment for complete or partial reversal of opioid drug effects and in the treatment of opioid overdose.
- Olanzapine — A benzodiazepine indicated for use in the acute and maintenance treatment of schizophrenia and related psychotic disorders.
- Naltrexone — An opioid antagonist indicated for use in the treatment of addictions to opiate drugs.

Remifentanyl hydrochloride is recommended for addition to Item 16 of Schedule I of the *Controlled Drugs and Substances Act* (CDSA).

Each schedule of the CDSA is characterized by its list of offences and punishments as described in Part I of the Act. Fentanyl, the class of narcotics to which this drug belongs, have a high potential for abuse. This warrants inclusion in Schedule I of the Act.

Remifentanyl hydrochloride is also recommended for addition to the Schedule to the *Narcotic Control Regulations*. Inclusion in these Regulations will control distribution within the legitimate pharmaceutical, medical and scientific systems.

Nalmefene hydrochloride is recommended for exemption from Schedule I of the CDSA.

Opioids are listed in Schedule I of the CDSA and are subject to the provisions of this Act unless specifically exempted. Nalmefene hydrochloride is considered to be an opioid derivative. However, it is not a drug that is subject to abuse and requires exemption from the regulatory controls imposed by the CDSA.

Nalmefene hydrochloride is also recommended for exemption from the Schedule to the *Narcotic Control Regulations*. Exemption from this schedule will ensure that this drug is not subject to

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES LOI RÉGLEMENTANT CERTAINES DROGUES ET AUTRES SUBSTANCES

Annexe I de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances — Modification

Annexe au Règlement sur les stupéfiants — Modification

Annexe IV de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances — Ajout

Règlement sur les aliments et drogues — *Mise à jour de l'Annexe F*

Règlement portant exemption de l'application de la loi réglementant certaines drogues et autres substances à des substances désignées et des précurseurs — *Modification*

Cet avis offre à la population l'occasion de formuler des commentaires sur la proposition du Programme des produits thérapeutiques portant sur l'ajout de quatre médicaments aux annexes énumérées ci-dessus. Ces médicaments sont les suivants :

- Chlorhydrate de rémifentanyl — Agent à délai d'action ultra-courte, indiqué à titre d'analgésique opiacé d'appoint pour l'induction et le maintien de l'anesthésie générale.
- Chlorhydrate de nalméfène — Antagoniste des opiacés indiqué pour le renversement complet ou partiel des effets des opiacés et dans le traitement du surdosage d'opiacés.
- Olanzapine — Benzodiazépine indiquée dans le traitement actif ou le traitement d'entretien de la schizophrénie et des troubles psychotiques apparentés.
- Naltrexone — Antagoniste opiacé indiqué pour usage dans le traitement de la dépendance aux opiacés.

Il est recommandé d'ajouter le chlorhydrate de rémifentanyl au numéro 16 de l'annexe I de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances* (LCDS).

Chaque annexe de la LCDS se caractérise par sa liste d'infractions et de peines, décrites en partie I de la Loi. Les fentanyl, constituant la classe de stupéfiants à laquelle appartient ce produit, présentent un potentiel élevé de pharmacodépendance. Cette propriété justifie l'inclusion du médicament mentionné à l'annexe I de la Loi.

Il est recommandé d'ajouter le chlorhydrate de rémifentanyl à l'annexe du *Règlement sur les stupéfiants*. L'inclusion de ce produit dans ce règlement permettra d'en contrôler la distribution au sein des réseaux pharmaceutique, médical et scientifique légitimes.

Il est recommandé d'exclure le chlorhydrate de nalméfène de l'annexe I de la LCDS.

Les opiacés figurent à l'annexe I de la LCDS et sont assujettis aux dispositions de cette Loi, sauf s'ils en sont spécifiquement exonérés. Le chlorhydrate de nalméfène est considéré comme un dérivé d'opiacé, mais il ne présente pas de potentiel de pharmacodépendance. Il doit donc être exonéré des contrôles réglementaires prescrits par la LCDS.

Il est également recommandé d'exclure le chlorhydrate de nalméfène de l'annexe du *Règlement sur les stupéfiants*. Cette exclusion garantira que la substance en question n'est pas assujettie

the *Narcotic Control Regulations* and will provide for its regulatory control under the *Food and Drug Regulations*.

Nalmefene hydrochloride is further recommended for addition to Schedule F of the *Food and Drugs Regulations*. Inclusion in this schedule will limit distribution by requiring a prescription.

Olanzapine is recommended for addition to Schedule IV of the CDSA.

Olanzapine belongs to a family of drugs known as benzodiazepines. Benzodiazepines are listed on Schedule IV of the CDSA. This is consistent with international scheduling for these drugs under the *United Nations Convention on Psychotropic Substances, 1971*. Inclusion on Schedule IV of the Act prohibits its distribution in Canada.

Olanzapine is also recommended for addition to *Regulations Exempting Certain Precursors and Controlled Substances from the Application of the Controlled Drugs and Substances Act* and to Schedule F of the *Food and Drug Regulations*.

There are currently no regulations in place under the CDSA to control the distribution of benzodiazepines. Olanzapine must therefore be added to Schedule 1 of the *Regulations Exempting Certain Precursors and Controlled Substances from the Application of the Controlled Drugs and Substances Act* and to Schedule F of the *Food and Drug Regulations*. These additions will establish control measures for Olanzapine which are identical to those in place for other benzodiazepines.

Naltrexone is recommended for exemption from the Schedule to the *Narcotic Control Regulations*.

Naltrexone was added to Schedule F of the *Food and Drug Regulations* on May 7, 1996, and subsequently exempted from Schedule I of the CDSA upon the Act's coming into force. In order to maintain clarity and consistency with other opioid derivatives that are exempt from the CDSA, naltrexone is also being recommended for exemption from the Schedule of the *Narcotic Control Regulations* since these Regulations do not apply to this drug.

Copies of this Notice of Intent have been sent to the pharmaceutical industry associations, Registrars of Medicine and Pharmacy, and Provincial Deputy Ministers of Health, requesting comments within 60 days of the date of publication of this notice. This proposal is also posted on the Health Canada, Therapeutic Products Programme Website under "Drugs, Schedule Amendments, Early Consultation, Schedule 1075" at:

<http://www.hc-sc.gc.ca/hpb-dgps/therapeut/>

After evaluation of the comments the Therapeutic Products Programme will proceed to amend the respective schedules. The effective date of this regulatory amendment will be the registration date by the Clerk of the Privy Council.

Comments on this notice may be sent to Joan Korol, Policy Division, Bureau of Policy and Coordination, Therapeutic Products Programme, Health Protection Building, Address Locator 0702B1, Tunney's Pasture, Ottawa, Ontario K1A 0L2, or by Internet to joan_korol@hc-sc.gc.ca. All comments must be received

au *Règlement sur les stupéfiants* et permettra d'en assurer le contrôle réglementaire aux termes du *Règlement sur les aliments et drogues*.

Il est enfin recommandé d'ajouter le chlorhydrate de nalméfène à l'annexe F du *Règlement sur les aliments et drogues*. L'inclusion du produit dans cette annexe en restreindra la distribution car une ordonnance sera désormais requise.

Il est recommandé d'ajouter l'olanzapine à l'annexe IV de la LCDS.

L'olanzapine est un médicament de la famille des benzodiazépines. Les benzodiazépines figurent à l'annexe IV de la LCDS, en vertu des normes internationales relatives à ces médicaments, décrites dans la *Convention de 1971 des Nations Unies sur les substances psychotropes*. La présence de ce médicament à l'annexe IV de la Loi en interdit la distribution au Canada.

Il est recommandé d'ajouter l'olanzapine au *Règlement portant exemption de l'application de la loi réglementant certaines drogues et autres substances à des substances désignées et des précurseurs* et à l'annexe F du *Règlement sur les aliments et drogues*.

Il n'existe actuellement aucun règlement en application de la LCDS pour contrôler la distribution des benzodiazépines. L'olanzapine doit donc être ajoutée à l'annexe 1 du *Règlement portant exemption de l'application de la loi réglementant certaines drogues et autres substances à des substances désignées et des précurseurs* et à l'annexe F du *Règlement sur les aliments et drogues*. Ces ajouts permettront d'établir, pour l'olanzapine, des mesures de contrôle identiques à celles appliquées aux autres benzodiazépines.

Il est recommandé d'exclure la naltrexone de l'application de l'annexe du *Règlement sur les stupéfiants*.

La naltrexone a été ajoutée à l'annexe F du *Règlement sur les aliments et drogues* le 7 mai 1996 et a ensuite été exemptée de l'application de l'annexe I de la LCDS au moment de l'entrée en vigueur de cette loi. Par souci de clarté et d'uniformité avec les autres dérivés opiacés exemptés de la LCDS, nous recommandons également que la naltrexone soit exemptée de l'annexe du *Règlement sur les stupéfiants*, puisque que ce règlement ne s'applique pas à cette substance.

Des exemplaires de cet avis d'intention ont été envoyés aux associations de l'industrie pharmaceutique, aux secrétaires généraux de médecine et de pharmacie, ainsi qu'aux sous-ministres de la Santé des provinces. Les destinataires sont invités à formuler des commentaires sur le sujet dans les 60 jours suivant la publication de cet avis. Cette proposition figure également sur le site web du Programme des produits thérapeutiques de Santé Canada, sous « Règlements, Modifications aux annexes, Consultation préliminaire, Annexe 1075 » :

<http://www.hc-sc.gc.ca/hpb-dgps/therapeut/>

Après évaluation des commentaires, le Programme des produits thérapeutiques procédera à la modification des annexes. La modification apportée au règlement sera mise en vigueur à la date où le greffier du Conseil privé enregistrera la modification en question.

Prière de faire parvenir les commentaires au sujet de cet avis à Joan Korol, par la poste, au Bureau des politiques et de la coordination, Programme des produits thérapeutiques, Immeuble de la protection de la santé, Indice d'adresse 0702B1, Pré Tunney, Ottawa (Ontario) K1A 0L2; ou par courrier électronique à

within 60 days of the publication date of this notice. All comments should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of the publication of this notice.

joan_korol@hc-sc.gc.ca. Les commentaires doivent être reçus dans les 60 jours de la publication de cet avis. Dans chacun des commentaires, il doit être fait mention de la *Gazette du Canada*, Partie I, et de la date de publication du présent avis.

September 25, 1998

Le 25 septembre 1998

DANN M. MICHOLS
*Director General
 Therapeutic Products Programme*
 [40-1-o]

*Le directeur général
 Programme des produits thérapeutiques*
 DANN M. MICHOLS
 [40-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL

BUREAU DU REGISTRAR GÉNÉRAL

Senators Called

Sénateurs appelés

His Excellency the Governor General has been pleased to summon to the Senate of Canada, by letters patent under the Great Seal of Canada, bearing date September 17, 1998:

Il a plu à Son Excellence le Gouverneur général de mander au Sénat du Canada, par lettres patentes sous le grand sceau du Canada portant la date du 17 septembre 1998 :

- Fraser, Joan Thorne, of Montréal, in the Province of Quebec, Member of the Senate and Senator for the Division of Delorimier, in the Province of Quebec;
- Gill, Aurélien, of Mashteuiatsh (Pointe-Bleue), in the Province of Quebec, Member of the Senate and Senator for the Division of Wellington, in the Province of Quebec;
- Poy, Vivienne, of Toronto, in the Province of Ontario, Member of the Senate and a Senator for the Province of Ontario; and
- Roche, Douglas James, O.C., of Edmonton, in the Province of Alberta, Member of the Senate and a Senator for the Province of Alberta.

- Fraser, Joan Thorne, de Montréal, dans la province de Québec, membre du Sénat et sénateur pour la division de Delorimier, dans la province de Québec;
- Gill, Aurélien, de Mashteuiatsh (Pointe-Bleue), dans la province de Québec, membre du Sénat et sénateur pour la division de Wellington, dans la province de Québec;
- Poy, Vivienne, de Toronto, dans la province d'Ontario, membre du Sénat et sénateur pour la province d'Ontario;
- Roche, Douglas James, O.C., d'Edmonton, dans la province d'Alberta, membre du Sénat et sénateur pour la province d'Alberta.

[40-1-o]

[40-1-o]

DEPARTMENT OF NATIONAL REVENUE

MINISTÈRE DU REVENU NATIONAL

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

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé à l'organisme de bienfaisance indiqué ci-après :

“Notice is hereby given, pursuant to paragraphs 168(1)(b), 149.1(2)(b) and 168(1)(d) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the charity 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*.”

« Avis est donné par les présentes que, conformément aux alinéas 168(1)(b), 149.1(2)(b) et 168(1)(d) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme de bienfaisance mentionné 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
0819243-23	124207341RR0001	GREENPEACE CANADA CHARITABLE FOUNDATION, TORONTO, ONT.

NEIL BARCLAY
*Director
 Charities Division*
 [40-1-]

*Le directeur
 Division des organismes de bienfaisance*
 NEIL BARCLAY
 [40-1-o]

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS

BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

AJAX HOLDING CORPORATION

AJAX HOLDING CORPORATION

Notice is hereby given, pursuant to subsection 518(6) of the *Bank Act*, of the issuance on September 16, 1998, of the following order:

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 518(6) de la *Loi sur les banques*, de l'émission en date du 16 septembre 1998 de l'arrêté suivant :

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 Ajax Holding Corporation, an entity associated with Citicorp N.A., a foreign bank, to hold a substantial investment in Ajax Magnethermic Canada Limited.

This order is subject to the following terms and conditions:

- that Ajax Holding Corporation continues to hold a substantial investment, directly or indirectly, in Ajax Magnethermic Canada Limited; and
- that the principal activity in Canada of Ajax Magnethermic Canada Limited does not consist of any activity referred to in paragraph 518(3)(a) of the *Bank Act*.

September 22, 1998

JAMES SCOTT PETERSON
Secretary of State
(International Financial Institutions)

[40-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORT

CANADA MARINE ACT

Assignment and Assumption Agreement and Asset Transfer Agreement

Pursuant to section 82 of the *Canada Marine Act*, S.C., 1998, c. 10, notice is hereby given that, by virtue of the Assignment and Assumption Agreement and the Asset Transfer Agreement executed and delivered as of September 30, 1998, between Her Majesty the Queen in right of Canada ("Her Majesty"), The St. Lawrence Seaway Authority ("the Authority") and The St. Lawrence Seaway Management Corporation ("the Corporation"), in accordance with the provisions of the Framework Agreement executed and delivered as of August 11, 1998, between Her Majesty and the Corporation, effective as at and from 12:00 a.m. on October 1, 1998,

- (a) the name of the Corporation shall be substituted for that of the Authority in every contract, collective agreement, lease, licence, permit or other document entered into or granted by the Authority, other than those that are not transferred by the Authority to the Corporation pursuant to the Assignment and Assumption Agreement; and
- (b) the personal property, and any rights related to the property, that the Authority administers, or the title to which it holds, on behalf of Her Majesty, whether or not in its own name, other than the personal property and any rights related to the property not transferred by the Authority to the Corporation pursuant to the Assignment and Assumption Agreement and the Asset Transfer Agreement, shall become the property and rights of the Corporation.

Ottawa, September 30, 1998

DAVID M. COLLENETTE
Minister of Transport

[40-1-o]

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 Ajax Holding Corporation, une entité liée à la banque étrangère Citicorp N.A., dans la société Ajax Magnethermic Canada Limited.

Cet arrêté est assujéti aux restrictions suivantes :

- que Ajax Holding Corporation continue à détenir un intérêt de groupe financier, directement ou indirectement, dans Ajax Magnethermic Canada Limited;
- que l'activité principale au Canada de Ajax Magnethermic Canada Limited ne consiste pas à exercer des activités visées à l'alinéa 518(3)a) de la *Loi sur les banques*.

Le 22 septembre 1998

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

[40-1-o]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI MARITIME DU CANADA

Entente sur la cession de droits et la prise en charge d'obligations et entente sur le transfert des éléments d'actif

En vertu de l'article 82 de la *Loi maritime du Canada*, L.C. (1998), ch. 10, avis est par les présentes donné qu'en vertu de l'entente sur la cession de droits et l'assumption d'obligations et de l'entente sur le transfert des éléments d'actif signées en date du 30 septembre 1998 entre Sa Majesté la Reine du chef du Canada (« Sa Majesté »), l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent (« l'Administration ») et la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (« Corporation ») et conclues conformément aux dispositions de l'accord cadre signé entre Sa Majesté et la Corporation en date du 11 août 1998, avec effet à compter de minuit le 1^{er} octobre 1998 :

- a) le nom de la Corporation remplace celui de l'Administration dans les contrats, conventions collectives, baux, licences, permis et autres documents auxquels l'Administration est partie, à l'exception de ceux qui ne sont pas cédés par l'Administration à la Corporation en vertu de l'entente de cession de droits et de prise en charge d'obligations;
- b) les biens meubles et les droits s'y rattachant que l'Administration administre ou dont elle détient le titre pour le compte de Sa Majesté — qu'elle détienne le titre en son propre nom ou au nom de Sa Majesté — deviennent des biens et droits de la Corporation, à l'exception des biens et droits qui ne sont pas cédés en vertu de l'entente sur la cession de droits et la prise en charge d'obligations et de l'entente sur le transfert des éléments d'actif.

Ottawa, le 30 septembre 1998

Le ministre des Transports
DAVID M. COLLENETTE

[40-1-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

CHIEF ELECTORAL OFFICER

CANADA ELECTIONS ACT

Return of a Member elected at the by-election held on September 14, 1998 in the electoral district of Sherbrooke, Quebec

Notice is hereby given that the above-mentioned notice was published as Extra No. 5, Vol. 132, on Thursday, September 24, 1998.

[40-1-o]

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

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS

LOI ÉLECTORALE DU CANADA

Rapport d'un député élu à l'élection partielle tenue le 14 septembre 1998 dans la circonscription électorale de Sherbrooke (Québec)

Avis est par les présentes donné que l'avis susmentionné a été publié dans l'édition spéciale n° 5, vol. 132, le jeudi 24 septembre 1998.

[40-1-o]

COMMISSIONS**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****DETERMINATION***Information Processing and Related Telecommunications Services*

Notice is hereby given that, after completing its inquiry, the Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) made a determination (File No. PR-98-003) on August 12, 1998, with respect to a complaint filed by Premium DataScan Services, Inc. (the complainant), under subsection 30.11(1) of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, R.S.C., 1985, c. 47 (4th Supp.), as amended by the *North American Free Trade Agreement Implementation Act*, S.C., 1993, c. 44, concerning Solicitation No. V1734-7-0014/A of the Department of Public Works and Government Services (the Department). The solicitation was for data entry and verification services for the Department of Human Resources Development.

The complainant alleged that the Department had evaluated proposals in a manner inconsistent with the Request for Proposal (RFP) and awarded the contract to a supplier whose proposal was incorrectly rated and failed to meet all the mandatory requirements in the RFP.

Having examined the evidence presented by the parties and considered the provisions of the *North American Free Trade Agreement*, the *Agreement on Government Procurement* and the *Agreement on Internal Trade*, the Tribunal determined that the complaint was not valid.

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

Ottawa, September 23, 1998

MICHEL P. GRANGER
Secretary

[40-1-0]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**DETERMINATION***Professional, Administrative and Management Support Services*

Notice is hereby given that, after completing its inquiry, the Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) made a determination (File No. PR-98-007) on August 24, 1998, with respect to a complaint filed by Safety Projects International Inc. (the complainant), under subsection 30.11(1) of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, R.S.C., 1985, c. 47 (4th Supp.), as amended by the *North American Free Trade Agreement Implementation Act*, S.C., 1993, c. 44, concerning a procurement by the Department of Fisheries and Oceans (the Department) [Request for Proposal No. FP802-7-0456]. The solicitation was for a safety management program.

COMMISSIONS**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****DÉCISION***Traitement de l'information et services de télécommunications connexes*

Avis est donné par la présente que le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal), à la suite de son enquête, a rendu une décision (dossier n° PR-98-003) le 12 août 1998 concernant une plainte déposée par la société Premium DataScan Services, Inc. (le plaignant), aux termes du paragraphe 30.11(1) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, L.R.C. (1985), ch. 47 (4^e suppl.), modifiée par la *Loi de mise en œuvre de l'Accord de libre-échange nord-américain*, L.C. (1993), ch. 44, au sujet du numéro d'invitation V1734-7-0014/A du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (le Ministère). L'appel d'offres portait sur l'acquisition de services de saisie et de vérification de données pour le ministère du Développement des ressources humaines.

Le plaignant a allégué que le Ministère avait évalué les soumissions de façon non conforme à la demande de proposition (DP) et avait adjugé le marché à un fournisseur dont la soumission avait été incorrectement évaluée et ne satisfaisait pas à tous les critères obligatoires de la DP.

Après avoir examiné les éléments de preuve présentés par les parties et tenu compte des dispositions de l'*Accord de libre-échange nord-américain*, de l'*Accord sur les marchés publics* et de l'*Accord sur le commerce intérieur*, le Tribunal a déterminé que la plainte n'était pas fondée.

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 23 septembre 1998

Le secrétaire
MICHEL P. GRANGER

[40-1-0]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**DÉCISION***Services de soutien professionnel et services de soutien à la gestion*

Avis est donné par la présente que le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal), à la suite de son enquête, a rendu une décision (dossier n° PR-98-007) le 24 août 1998 concernant une plainte déposée par la société Safety Projects International Inc. (le plaignant), aux termes du paragraphe 30.11(1) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, L.R.C. (1985), ch. 47 (4^e suppl.), modifiée par la *Loi de mise en œuvre de l'Accord de libre-échange nord-américain*, L.C. (1993), ch. 44, au sujet d'un marché public du ministère des Pêches et des Océans (le Ministère) [numéro de demande de proposition FP802-7-0456]. L'appel d'offres portait sur l'acquisition d'un programme de gestion de sécurité.

The complainant alleged that the Department had conducted the evaluation of proposals in a manner that was inconsistent with the Request for Proposal and that was biased in favour of the contract awardee.

Having examined the evidence presented by the parties and considered the provisions of the *Agreement on Government Procurement*, the *North American Free Trade Agreement* and the *Agreement on Internal Trade*, the Tribunal determined that the complaint was not valid.

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

Ottawa, September 23, 1998

MICHEL P. GRANGER

Secretary

[40-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

EXPIRY OF FINDING

12-Gauge Shotshells

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) hereby gives notice that its finding made on June 22, 1994, in Inquiry No. NQ-93-005, concerning 12-gauge shotshells originating in or exported from the Czech Republic and the Republic of Hungary, is scheduled to expire on June 22, 1999 (Expiry No. LE-98-004). Under the *Special Import Measures Act*, findings of injury or threat of injury and the associated special protection in the form of anti-dumping or countervailing duties expire in five years from the date of the last order or finding unless a review has been initiated. A review will not be initiated unless the Tribunal decides that there is sufficient information to indicate that it is warranted.

Persons or governments requesting or opposing the initiation of a review of the said finding, pursuant to subsection 76(2) of the *Special Import Measures Act*, should file 10 copies of written public submissions, containing relevant information, opinions and arguments, with the Secretary of the Tribunal not later than October 26, 1998. Persons or governments should endeavour to base their submissions exclusively on public information; however, confidential information relevant to the issues before the Tribunal may be filed if necessary, along with a comprehensive public summary or edited version thereof.

Submissions should address all relevant factors, including:

- the likelihood of the continuation or the resumption of dumped imports if the finding were allowed to expire, with supporting information, including information relating to exporters in the Czech Republic and the Republic of Hungary with regard to their activities in the Canadian market, their domestic market and other markets;
- the likely volumes and price ranges of dumped imports if they were to continue or to resume;
- the domestic industry's performance since the finding, including trends in its production, sales, market share and profits;
- the likelihood of material injury to the domestic industry if the finding were allowed to expire, having regard to the

Le plaignant a allégué que le Ministère avait évalué les soumissions de façon non conforme à la demande de proposition et de façon à favoriser l'adjudicataire du marché.

Après avoir examiné les éléments de preuve présentés par les parties et tenu compte des dispositions de l'*Accord sur les marchés publics*, de l'*Accord de libre-échange nord-américain* et de l'*Accord sur le commerce intérieur*, le Tribunal a déterminé que la plainte n'était pas fondée.

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 23 septembre 1998

Le secrétaire

MICHEL P. GRANGER

[40-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

EXPIRATION DES CONCLUSIONS

Cartouches de fusils de calibre 12

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) donne avis, par la présente, que les conclusions qu'il a rendues le 22 juin 1994, dans le cadre de l'enquête n° NQ-93-005, concernant les cartouches de fusils de calibre 12 originaires ou exportées de la République tchèque et de la République de Hongrie, expireront le 22 juin 1999 (expiration n° LE-98-004). Aux termes de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, les conclusions de dommage ou de menace de dommage et la protection spéciale qui y est associée, soit par des droits antidumping ou des droits compensateurs, prennent fin cinq ans plus tard à compter de la date de la dernière ordonnance ou des dernières conclusions à moins qu'un réexamen n'ait été entrepris. Un réexamen ne sera entrepris que si le Tribunal décide qu'il y a suffisamment de renseignements pour le convaincre du bien-fondé d'un réexamen.

Les personnes ou les gouvernements qui désirent un réexamen de ces conclusions, ou qui s'y opposent, aux termes du paragraphe 76(2) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, doivent déposer auprès du secrétaire du Tribunal, au plus tard le 26 octobre 1998, 10 copies des exposés écrits publics faisant état des renseignements, avis et arguments pertinents. Les personnes ou les gouvernements doivent tenter de ne fonder leurs exposés que sur des renseignements publics; cependant, des renseignements confidentiels portant sur les questions dont est saisi le Tribunal peuvent être déposés, le cas échéant, accompagnés d'un résumé public détaillé ou d'une version révisée de ces exposés.

Les exposés doivent traiter de tous les facteurs pertinents, entre autres :

- la probabilité de la poursuite ou de la reprise des importations sous-évaluées si on permet aux conclusions d'expirer, en fournissant des renseignements à l'appui, y compris des renseignements relatifs aux activités des exportateurs de la République tchèque et de la République de Hongrie sur le marché canadien, sur leur marché intérieur et sur d'autres marchés;
- les volumes et les éventails de prix probables des importations sous-évaluées s'il y a poursuite ou reprise de ces importations;

- anticipated effects of a resumption of dumped imports on the industry's future performance;
- other developments affecting, or likely to affect, the performance of the domestic industry; and
 - any other change in market conditions, domestically or internationally, including changes in the supply and demand for 12 gauge shotshells, as well as changes in trends and sources of imports into Canada.

Where there are opposing views, each person or government who filed a submission in response to the notice of expiry will be given an opportunity to respond in writing to the representations of other persons or governments. In these circumstances, the Tribunal will distribute copies of the public submissions to each person or government who filed a submission with the Tribunal. Those persons or governments will have one week to respond in writing to the submissions. If confidential submissions have been filed, the Secretary will notify persons or governments on how they may access these submissions through qualified counsel.

The purpose of a review is to determine whether an order or finding should be continued, with or without amendment, or rescinded. If the Tribunal decides that a review is not warranted, an order, with reasons, will be issued. An order or finding will expire unless a review is initiated before its expiry date.

If the Tribunal decides to initiate a review, it will issue a notice of review with all relevant information regarding the proceeding. The Tribunal will publish the notice in the *Canada Gazette* and send it to all persons or governments known to the Tribunal as having an interest in the review, who will then have an opportunity to participate in the review.

Written submissions, correspondence or requests for information regarding this notice should be addressed to: 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).

Written or oral communications to the Tribunal may be made in English or in French.

Ottawa, September 21, 1998

MICHEL P. GRANGER
Secretary

[40-1-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

- le rendement de la branche de production nationale depuis les conclusions, y compris les tendances de sa production, de ses ventes, de sa part du marché et de ses bénéficiaires;
- la probabilité qu'un dommage sensible soit causé à la branche de production nationale si on permettait aux conclusions d'expirer, compte tenu des répercussions possibles que peut avoir une reprise des importations sous-évaluées sur le rendement futur de la branche de production;
- les autres circonstances qui influent, ou qui sont susceptibles d'influer, sur le rendement de la branche de production nationale;
- tout autre changement de la conjoncture du marché, à l'échelle nationale ou internationale, y compris les changements ayant trait à l'offre et à la demande des cartouches de fusils de calibre 12, ainsi que les changements concernant les tendances et les sources d'importations au Canada.

Lorsque des points de vue différents sont exprimés, chaque personne ou gouvernement qui a déposé un exposé en réponse à l'avis d'expiration aura l'occasion de répondre, par écrit, aux observations des autres personnes ou gouvernements. Dans ces circonstances, le Tribunal fera parvenir des copies des exposés publics à chaque personne ou gouvernement qui a déposé un exposé auprès du Tribunal. Un délai d'une semaine sera accordé aux personnes ou aux gouvernements pour répondre, par écrit, aux exposés. Si des exposés confidentiels sont déposés, le secrétaire du Tribunal avisera les personnes ou les gouvernements de la façon de procéder pour avoir accès à ces exposés par l'entremise d'avocats ou autres conseillers autorisés.

Un réexamen a pour objet de déterminer si une ordonnance ou des conclusions doivent être prorogées, avec ou sans modification, ou annulées. Si le Tribunal n'est pas convaincu du bien-fondé d'un réexamen, une ordonnance et ses motifs seront publiés. Une ordonnance ou des conclusions expirent à moins qu'un réexamen ne soit entrepris avant la date d'échéance.

Si le Tribunal décide d'entreprendre un réexamen, il fera publier un avis de réexamen comprenant tous les renseignements pertinents concernant la procédure. Le Tribunal fera paraître l'avis dans la *Gazette du Canada* et transmettra ce dernier à toutes les personnes ou à tous les gouvernements connus qui sont intéressés par le réexamen afin qu'ils aient la possibilité d'y participer.

Les exposés écrits, la correspondance et les demandes de renseignements au sujet du présent avis doivent être envoyés à l'adresse suivante : 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).

Les présentations écrites ou orales peuvent être faites au Tribunal en français ou en anglais.

Ottawa, le 21 septembre 1998

Le secrétaire
MICHEL P. GRANGER

[40-1-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

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

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 1998-98

Western Canada and Territories Region

1. Vancouver, British Columbia
Canadian Broadcasting Corporation
To amend the broadcasting licences of the (radio) programming undertakings CBU, CBU-FM and CBUF-FM Vancouver, by adding Digital Radio Broadcasting (DRB) transmitters, to be located at Mount Seymour and Burnaby.
2. Vancouver, British Columbia
CHUM Limited
To amend the broadcasting licences of the (radio) programming undertakings CFUN and CHQM-FM Vancouver, by adding Digital Radio Broadcasting (DRB) transmitters, to be located at Mount Seymour and Burnaby.
3. Vancouver, British Columbia
Star-FM Radio Inc.
To amend the broadcasting licence of the (radio) programming undertaking CKSR-FM Chilliwack, British Columbia, by adding Digital Radio Broadcasting (DRB) transmitters, to be located at Mount Seymour and Burnaby.

Deadline for intervention: October 26, 1998

September 24, 1998

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS PUBLIC 1998-98

Région de l'Ouest du Canada et Territoires

1. Vancouver (Colombie-Britannique)
Société Radio-Canada
En vue de modifier les licences de radiodiffusion des entreprises de programmation (radio) CBU, CBU-FM et CBUF-FM Vancouver, de manière à ajouter des émetteurs de radiodiffusion numérique (RN), devant être situés à Mount Seymour et à Burnaby.
2. Vancouver (Colombie-Britannique)
CHUM Limited
En vue de modifier les licences de radiodiffusion des entreprises de programmation (radio) CFUN et CHQM-FM Vancouver, de manière à ajouter des émetteurs de radiodiffusion numérique (RN), devant être situés à Mount Seymour et à Burnaby.
3. Vancouver (Colombie-Britannique)
Star-FM Radio Inc.
En vue de modifier la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation (radio) CKSR-FM Chilliwack (Colombie-Britannique), de manière à ajouter des émetteurs de radiodiffusion numérique (RN), devant être situés à Mount Seymour et à Burnaby.

Date limite d'intervention : le 26 octobre 1998

Le 24 septembre 1998

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

PUBLIC NOTICE 1998-99

Call for Applications for a Broadcasting Licence to Carry on a (Radio) Programming Undertaking to Serve Victoria, British Columbia

The Commission announces that it has received applications for a broadcasting licence to provide an FM radio service to serve Victoria, British Columbia.

In keeping with its usual procedure in such cases, the Commission hereby calls for applications from other parties wishing to obtain such a licence.

Persons interested in submitting such an application are required to file a letter of intent no later than October 26, 1998, followed by a formal application to the Commission no later than November 26, 1998, and are also required to submit all necessary technical documentation to the Department of Industry by the same date.

It should be noted that, in making this call, the Commission has not reached any conclusion with respect to the viability of such a service, nor should it necessarily be construed that the Commission will, by virtue of having called for applications, authorize such a service at this time.

In light of rapidly evolving industry conditions, the Commission will be concerned with the financial capability of the applicants and the viability of the proposed service.

Applicants will be required to provide evidence giving clear indication that there is a demand and a market for the station and the proposed service. Without restricting the scope of the issues to be considered, the following should be addressed:

1. The contribution that the proposed service will make to achieving the objectives established in the *Broadcasting Act* and, in particular, to the production of local and regional programming.
2. The expected audience of the proposed service and its impact on the audiences of existing radio stations.
3. The proposed expenditures and the means by which the applicant will promote the development of Canadian talent, including local and regional talent.
4. An analysis of the markets involved and potential advertising revenues, taking into account the results of any survey undertaken supporting the estimates, as well as the impact on advertising revenues of existing radio stations.
5. Clear evidence of financial viability consistent with the requirements established in the applicant's financial estimates, including clear evidence of additional financing readily available should the estimated revenues not materialize.
6. Clear evidence of the financial viability of investors involved. For the convenience of applicants, the Commission has available upon request a document entitled "Documentation Required by the Commission to Support the Availability of an Applicant's Proposed Financing".

A financial summary for the Victoria radio market from 1993 to 1997 is attached to the notice.

The Commission also reminds applicants that they should take into consideration the eligibility requirements set out in P.C. 1997-486, dated April 8, 1997, "Direction to the CRTC (Ineligibility of Non-Canadians)" and in P.C. 1985-2108 dated June 27, 1985, "Direction to the CRTC (Ineligibility to hold broadcasting licences)".

**CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES
TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**

AVIS PUBLIC 1998-99

Appel de demandes de licence de radiodiffusion visant l'exploitation d'une entreprise de programmation (radio) pour desservir Victoria (Colombie-Britannique)

Le Conseil annonce qu'il a reçu des demandes de licence de radiodiffusion afin d'offrir un service radiophonique FM pour desservir Victoria (Colombie-Britannique).

Conformément à sa politique habituelle en pareilles occasions, le Conseil invite par la présente toute autre personne désireuse d'obtenir une licence à lui soumettre une demande.

Toute personne intéressée devra signifier son intention au plus tard le 26 octobre 1998, et celle-ci devra être suivie du dépôt de la demande au Conseil au plus tard le 26 novembre 1998. La requérante devra aussi soumettre la documentation technique nécessaire au ministère de l'Industrie à la même date.

Prière de noter qu'en publiant cet appel de demandes, le Conseil n'a pas, pour autant, conclu à la viabilité d'un tel service. Il ne faut pas non plus en déduire nécessairement que l'appel de demandes équivaut, à ce moment-ci, à une autorisation dudit service.

Compte tenu de l'évolution rapide des conditions au sein de l'industrie, le Conseil entend se préoccuper de la capacité financière des requérantes et de la viabilité du service proposé.

Les requérantes devront donc faire la preuve démontrant clairement qu'il y a une demande et un marché pour la station et le service proposé. Sans limiter la portée des questions devant faire l'objet de l'étude, il faudrait se pencher sur les questions suivantes :

1. La contribution que le nouveau service apportera à la réalisation des objectifs de la *Loi sur la radiodiffusion*, en particulier la production d'émissions locales et régionales.
2. L'auditoire prévu du nouveau service et ses répercussions sur l'auditoire des stations de radio existantes.
3. Les dépenses proposées et les méthodes par lesquelles la requérante favorisera le développement des talents canadiens, notamment les talents locaux et régionaux.
4. Une analyse des marchés et des recettes de publicité possibles, en tenant compte des résultats de toute enquête menée qui appuie les estimations, ainsi que des répercussions sur les recettes de publicité des stations de radio existantes.
5. Une preuve manifeste de viabilité financière compatible avec les exigences exposées dans les estimations financières de la requérante, y compris la disponibilité manifeste de financement supplémentaire au cas où les recettes prévues ne se créteraient pas.
6. Une preuve manifeste de la viabilité financière des investisseurs en cause. À cet égard, les requérantes peuvent s'adresser au Conseil pour obtenir le document intitulé « Exigences du Conseil concernant les documents à l'appui du financement proposé par la requérante ».

À titre de renseignements, les sommaires financiers du marché radiophonique de Victoria de 1993 à 1997 sont joints à l'avis public.

Le Conseil rappelle aussi aux requérantes de tenir compte des exigences d'admissibilité établies dans le décret C.P. 1997-486 du 8 avril 1997, intitulé « Instructions au CRTC (Inadmissibilité de non-Canadiens) » et dans le décret C.P. 1985-2108 du 27 juin 1985, intitulé « Instructions au CRTC (Inadmissibilité à détenir des licences de radiodiffusion) ».

The Commission will announce at a later date the public process where applications will be considered and where they may be examined by the public.

There are a number of Commission policies affecting radio that are scheduled to come under review in the upcoming months. These matters, outlined in Public Notice CRTC 1997-105 dated August 1, 1997, entitled "An Agenda for Reviewing the Commission's Policies for Radio", and the Commission's April 1998 Vision Action Calendar, include a review of the Commission's policies for campus and community radio, as well as of its policy for ethnic broadcasting. Changes to policies that might follow these reviews could be of significance to parties interested in providing a radio service. Parties who find themselves constrained in their ability to finalize their plans to submit an application by possible changes in the Commission's policies may express their concerns to the Commission in writing. The Commission will then take any such views received into account in scheduling upcoming public hearings.

Notice of each application will also be published in newspapers of general circulation within the area to be served.

The public will be given the opportunity to comment on any application by submitting written interventions to the undersigned and by serving a true copy of the interventions on the applicants at least 25 days before the date of the hearing.

September 25, 1998

[40-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC NOTICE 1998-100

Call for Applications for a Broadcasting Licence to Carry on a (Radio) Programming Undertaking to Serve Kelowna, British Columbia

The Commission announces that it has received an application for a broadcasting licence to provide an FM radio service to serve Kelowna, British Columbia.

In keeping with its usual procedure in such cases, the Commission hereby calls for applications from other parties wishing to obtain such a licence.

Persons interested in submitting such an application are required to file a letter of intent no later than October 26, 1998, followed by a formal application to the Commission no later than November 26, 1998, and are also required to submit all necessary technical documentation to the Department of Industry by the same date.

It should be noted that, in making this call, the Commission has not reached any conclusion with respect to the viability of such a service, nor should it necessarily be construed that the Commission will, by virtue of having called for applications, authorize such a service at this time.

In light of rapidly evolving industry conditions, the Commission will be concerned with the financial capability of the applicants and the viability of the proposed service.

Applicants will be required to provide evidence giving clear indication that there is a demand and a market for the station and the proposed service. Without restricting the scope of the issues to be considered, the following should be addressed:

Le Conseil annoncera plus tard le processus public où les demandes seront étudiées et les endroits où le public pourra les consulter.

Diverses politiques du Conseil touchant la radio doivent faire l'objet d'un examen au cours des prochains mois. Ces questions, qui sont exposées dans l'avis public CRTC 1997-105 du 1^{er} août 1997, intitulé « Ordre du jour de l'examen des politiques du Conseil concernant la radio » et dans le Calendrier d'activités du document intitulé « Vision » et publié par le Conseil en avril 1998, comprennent notamment un examen des politiques du Conseil relatives à la radio de campus et communautaire, ainsi que de sa politique relative à la radiodiffusion à caractère ethnique. Tout changement éventuel résultant de l'examen de ces politiques risque d'affecter les parties intéressées à offrir un service radiophonique. Les parties qui ont des difficultés à finaliser leur projet de demande, à cause de la possibilité de modifications aux politiques du Conseil, peuvent soumettre leurs observations par écrit. Le Conseil tiendra compte de toutes ces observations reçues pour planifier les prochaines audiences publiques.

Un avis concernant la demande sera également publié dans des journaux à grand tirage de la région à desservir.

Le public pourra formuler des observations concernant l'une ou l'autre des demandes en déposant auprès de la soussignée des interventions écrites dont une copie conforme aura été signifiée aux requérantes, au moins 25 jours avant la date de l'audience.

Le 25 septembre 1998

[40-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS PUBLIC 1998-100

Appel de demandes de licence de radiodiffusion visant l'exploitation d'une entreprise de programmation (radio) pour desservir Kelowna (Colombie-Britannique)

Le Conseil annonce qu'il a reçu une demande de licence de radiodiffusion afin d'offrir un service radiophonique FM pour desservir Kelowna (Colombie-Britannique).

Conformément à sa politique habituelle en pareilles occasions, le Conseil invite par la présente toute autre personne désireuse d'obtenir une licence à lui soumettre une demande.

Toute personne intéressée devra signifier son intention au plus tard le 26 octobre 1998, et celle-ci devra être suivie du dépôt de la demande au Conseil au plus tard le 26 novembre 1998. La requérante devra aussi soumettre la documentation technique nécessaire au ministère de l'Industrie à la même date.

Prière de noter qu'en publiant cet appel de demandes, le Conseil n'a pas, pour autant, conclu à la viabilité d'un tel service. Il ne faut pas non plus en déduire nécessairement que l'appel de demandes équivaut, à ce moment-ci, à une autorisation dudit service.

Compte tenu de l'évolution rapide des conditions au sein de l'industrie, le Conseil entend se préoccuper de la capacité financière des requérantes et de la viabilité du service proposé.

Les requérantes devront donc faire la preuve démontrant clairement qu'il y a une demande et un marché pour la station et le service proposé. Sans limiter la portée des questions devant faire l'objet de l'étude, il faudrait se pencher sur les questions suivantes:

1. The contribution that the proposed service will make to achieving the objectives established in the *Broadcasting Act* and, in particular, to the production of local and regional programming.
2. The expected audience of the proposed service and its impact on the audiences of existing radio stations.
3. The proposed expenditures and the means by which the applicant will promote the development of Canadian talent, including local and regional talent.
4. An analysis of the markets involved and potential advertising revenues, taking into account the results of any survey undertaken supporting the estimates, as well as the impact on advertising revenues of existing radio stations.
5. Clear evidence of financial viability consistent with the requirements established in the applicant's financial estimates, including clear evidence of additional financing readily available should the estimated revenues not materialize.
6. Clear evidence of the financial viability of investors involved. For the convenience of applicants, the Commission has available upon request a document entitled "Documentation Required by the Commission to Support the Availability of an Applicant's Proposed Financing".

A financial summary for the Kelowna radio market from 1993 to 1997 is attached to the call.

The Commission also reminds applicants that they should take into consideration the eligibility requirements set out in P.C. 1997-486 dated April 8, 1997, *Direction to the CRTC (Ineligibility of Non-Canadians)* and in P.C. 1985-2108 dated June 27, 1985, *Direction to the CRTC (Ineligibility to hold broadcasting licences)*.

The Commission will announce at a later date the public process where applications will be considered and where they may be examined by the public.

There are a number of Commission policies affecting radio that are scheduled to come under review in the upcoming months. These matters, outlined in Public Notice CRTC 1997-105 dated August 1, 1997, entitled "An Agenda for Reviewing the Commission's Policies for Radio", and the Commission's April 1998 Vision Action Calendar, include a review of the Commission's policies for campus and community radio, as well as of its policy for ethnic broadcasting. Changes to policies that might follow these reviews could be of significance to parties interested in providing a radio service. Parties who find themselves constrained in their ability to finalize their plans to submit an application by possible changes in the Commission's policies may express their concerns to the Commission in writing. The Commission will then take any such views received into account in scheduling upcoming public hearings.

Notice of each application will also be published in newspapers of general circulation within the area to be served.

The public will be given the opportunity to comment on any application by submitting written interventions to the Secretary General and by serving a true copy of the interventions on the applicants at least 25 days before the date of the hearing.

September 25, 1998

[40-1-o]

1. La contribution que le nouveau service apportera à la réalisation des objectifs de la *Loi sur la radiodiffusion*, en particulier la production d'émissions locales et régionales.
2. L'auditoire prévu du nouveau service et ses répercussions sur l'auditoire des stations de radio existantes.
3. Les dépenses proposées et les méthodes par lesquelles la requérante favorisera le développement des talents canadiens, notamment les talents locaux et régionaux.
4. Une analyse des marchés et des recettes de publicité possibles, en tenant compte des résultats de toute enquête menée qui appuie les estimations, ainsi que des répercussions sur les recettes de publicité des stations de radio existantes.
5. Une preuve manifeste de viabilité financière compatible avec les exigences exposées dans les estimations financières de la requérante, y compris la disponibilité manifeste de financement supplémentaire au cas où les recettes prévues ne se concrétiseraient pas.
6. Une preuve manifeste de la viabilité financière des investisseurs en cause. À cet égard, les requérantes peuvent s'adresser au Conseil pour obtenir le document intitulé « Exigences du Conseil concernant les documents à l'appui du financement proposé par la requérante ».

À titre de renseignements, les sommaires financiers du marché radiophonique de Kelowna de 1993 à 1997 sont joints à l'avis public.

Le Conseil rappelle aussi aux requérantes de tenir compte des exigences d'admissibilité établies dans le décret C.P. 1997-486 du 8 avril 1997 intitulé *Instructions au CRTC (Inadmissibilité de non-Canadiens)* et dans le décret C.P. 1985-2108 du 27 juin 1985 intitulé *Instructions au CRTC (Inadmissibilité à détenir des licences de radiodiffusion)*.

Le Conseil annoncera plus tard le processus public où les demandes seront étudiées et les endroits où le public pourra les consulter.

Diverses politiques du Conseil touchant la radio doivent faire l'objet d'un examen au cours des prochains mois. Ces questions, qui sont exposées dans l'avis public CRTC 1997-105 du 1^{er} août 1997 intitulé « Ordre du jour de l'examen des politiques du Conseil concernant la radio » et dans le calendrier d'activités du document intitulé « Vision » et publié par le Conseil en avril 1998, comprennent notamment un examen des politiques du Conseil relatives à la radio de campus et à la radio communautaire, ainsi que de sa politique relative à la radiodiffusion à caractère ethnique. Tout changement éventuel résultant de l'examen de ces politiques risque d'affecter les parties intéressées à offrir un service radiophonique. Les parties qui ont des difficultés à finaliser leur projet de demande, à cause de la possibilité de modifications aux politiques du Conseil, peuvent soumettre leurs observations par écrit. Le Conseil tiendra compte de toutes ces observations reçues pour planifier les prochaines audiences publiques.

Un avis concernant la demande sera également publié dans des journaux à grand tirage de la région à desservir.

Le public pourra formuler des observations concernant l'une ou l'autre des demandes en déposant auprès de la secrétaire générale des interventions écrites dont une copie conforme aura été signifiée aux requérantes, au moins 25 jours avant la date de l'audience.

Le 25 septembre 1998

[40-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**DECISIONS**

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

98-438 *September 22, 1998*

Fundy Cable Ltd./Ltée
Bathurst, New Brunswick

Approved — Distribution, at the licensee's option, of WCVB-TV (ABC) and WBZ-TV (CBS) Boston, Massachusetts, as part of the basic service.

98-439 *September 22, 1998*

Fundy Cable Ltd./Ltée
Campbellton and Dalhousie, New Brunswick

Approved — Distribution, at the licensee's option, of WCVB-TV (ABC) and WBZ-TV (CBS) Boston, Massachusetts, as part of the basic service.

98-440 *September 22, 1998*

Fundy Cable Ltd./Ltée
Chatham, New Brunswick

Approved — Distribution, at the licensee's option, of WMEM-TV (PBS) and WLBZ-TV (NBC) Bangor, Maine, as well as distant Canadian stations CIHF-TV-2 (IND) Saint John and CFTF-TV-1 (TQS) Edmundston, as part of the basic service.

98-441 *September 22, 1998*

Fundy Cable Ltd./Ltée
Edmundston, New Brunswick

Approved — Distribution, at the licensee's option, of CKCW-TV (CTV) Moncton, as part of the basic service.

98-442 *September 22, 1998*

Fundy Cable Ltd./Ltée
Fredericton, New Brunswick

Approved — Relief from the requirement to distribute the local priority signal of CIHF-TV-1 (IND) Fredericton.

98-443 *September 22, 1998*

Fundy Cable Ltd./Ltée
Ludford Subdivision and Noonan, New Brunswick

Approved — Relief from the requirement to distribute the local priority signal of CIHF-TV-1 (IND) Fredericton.

98-444 *September 22, 1998*

Fundy Cable Ltd./Ltée
Millville, New Brunswick

Approved — Relief from the requirement to distribute the regional signal of CIHF-TV-1 (IND) Fredericton.

98-445 *September 22, 1998*

Fundy Cable Ltd./Ltée
Moncton, New Brunswick

Approved — Relief from the requirement to distribute the local priority signal of CIHF-TV-3 (IND) Moncton.

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.

98-438 *Le 22 septembre 1998*

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

Approuvé — Distribution, au gré de la titulaire, de WCVB-TV (ABC) et WBZ-TV (CBS) Boston (Massachusetts), au service de base.

98-439 *Le 22 septembre 1998*

Fundy Cable Ltd./Ltée
Campbellton et Dalhousie (Nouveau-Brunswick)

Approuvé — Distribution, au gré de la titulaire, de WCVB-TV (ABC) et WBZ-TV (CBS) Boston (Massachusetts), au service de base.

98-440 *Le 22 septembre 1998*

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

Approuvé — Distribution, au gré de la titulaire, de WMEM-TV (PBS) et WLBZ-TV (NBC) Bangor (Maine), ainsi que les stations canadiennes éloignées CIHF-TV-2 (IND) Saint John et CFTF-TV-1 (TQS) Edmundston, au service de base.

98-441 *Le 22 septembre 1998*

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

Approuvé — Distribution, au gré de la titulaire, de CKCW-TV (CTV) Moncton, au service de base.

98-442 *Le 22 septembre 1998*

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

Approuvé — Exemption de l'exigence visant à distribuer le signal local prioritaire de CIHF-TV-1 (IND) Fredericton.

98-443 *Le 22 septembre 1998*

Fundy Cable Ltd./Ltée
Ludford Subdivision et Noonan (Nouveau-Brunswick)

Approuvé — Exemption de l'exigence visant à distribuer le signal local prioritaire de CIHF-TV-1 (IND) Fredericton.

98-444 *Le 22 septembre 1998*

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

Approuvé — Exemption de l'exigence visant à distribuer le signal régional prioritaire de CIHF-TV-1 (IND) Fredericton.

98-445 *Le 22 septembre 1998*

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

Approuvé — Exemption de l'exigence visant à distribuer le signal local prioritaire de CIHF-TV-3 (IND) Moncton.

<p>98-446</p> <p>Fundy Cable Ltd./Ltée Saint John, New Brunswick</p> <p>Approved — Distribution, at the licensee's option, of WMEM-TV (PBS) Presque Isle, Maine, as part of the basic service.</p>	<p><i>September 22, 1998</i></p>	<p>98-446</p> <p>Fundy Cable Ltd./Ltée Saint John (Nouveau-Brunswick)</p> <p>Approuvé — Distribution, au gré de la titulaire, de WMEM-TV (PBS) Presque Isle (Maine), au service de base.</p>	<p><i>Le 22 septembre 1998</i></p>
<p>98-447</p> <p>Fundy Cable Ltd./Ltée Woodstock, New Brunswick</p> <p>Approved — Distribution, at the licensee's option, of CIHF-TV-2 (IND) Saint John and CFTF-TV-1 (TQS) Edmundston, as part of the basic service.</p>	<p><i>September 22, 1998</i></p>	<p>98-447</p> <p>Fundy Cable Ltd./Ltée Woodstock (Nouveau-Brunswick)</p> <p>Approuvé — Distribution, au gré de la titulaire, de CIHF-TV-2 (IND) Saint John et CFTF-TV-1 (TQS) Edmundston, au service de base.</p>	<p><i>Le 22 septembre 1998</i></p>
<p>98-448</p> <p>Fundy Cable Ltd./Ltée Murray Corner, Cadman Corner and Spence Settlement, New Brunswick</p> <p>Approved — Revocation of the licence for the cable distribution undertaking to serve these localities.</p>	<p><i>September 22, 1998</i></p>	<p>98-448</p> <p>Fundy Cable Ltd./Ltée Murray Corner, Cadman Corner et Spence Settlement (Nouveau-Brunswick)</p> <p>Approuvé — Révocation de la licence relative à l'entreprise de distribution par câble autorisée à desservir ces collectivités.</p>	<p><i>Le 22 septembre 1998</i></p>
<p>98-449</p> <p>Vidéotron ltée East-Angus, Lennoxville, etc., Quebec</p> <p>Approved — Acquisition of the assets of the cable distribution undertakings serving the localities noted in the decision from Transvision (East-Angus) inc., Transvision Lennoxville inc. and Transvision Plus inc. The licences will expire August 31, 2000.</p>	<p><i>September 25, 1998</i></p>	<p>98-449</p> <p>Vidéotron ltée East-Angus, Lennoxville, etc. (Quebec)</p> <p>Approuvé — Acquisition de l'actif des entreprises de distribution par câble qui desservent les collectivités mentionnées dans la décision, propriété de Transvision (East-Angus) inc., Transvision Lennoxville inc. et Transvision Plus inc. Les licences expireront le 31 août 2000.</p>	<p><i>Le 25 septembre 1998</i></p>
<p>98-450</p> <p>Radio Nord inc. La Sarre, Quebec</p> <p>Approved — Acquisition of the assets of the radio programming undertaking CKLS-FM La Sarre. The licence will expire August 31, 2004.</p>	<p><i>September 25, 1998</i></p>	<p>98-450</p> <p>Radio Nord inc. La Sarre (Québec)</p> <p>Approuvé — Acquisition de l'actif de l'entreprise de programmation de radio CKLS-FM La Sarre. La licence expirera le 31 août 2004.</p>	<p><i>Le 25 septembre 1998</i></p>
<p>98-451</p> <p>Vidéotron ltée Saint-Joachim-de-Montmorency (Côte-de-Beaupré) and Sainte-Pétronille (Île d'Orléans), Quebec</p> <p>Approved — Acquisition of the assets of the cable distribution undertakings serving these localities from Regional Cablesystems Inc. The licences will expire August 31, 2001.</p>	<p><i>September 25, 1998</i></p>	<p>98-451</p> <p>Vidéotron ltée Saint-Joachim-de-Montmorency (Côte-de-Beaupré) et Sainte-Pétronille (Île d'Orléans) [Québec]</p> <p>Approuvé — Acquisition de l'actif des entreprises de distribution par câble qui desservent ces collectivités, propriété de la Télé-distributions Régionales inc. Les licences expireront le 31 août 2001.</p>	<p><i>Le 25 septembre 1998</i></p>
<p>98-452</p> <p>Northern Cable Holdings Ltd. Burks Falls, Bonfield, etc., Ontario Sudbury Cable Services Limited Sudbury, Ontario</p> <p>Approved — Transfer of effective control of Northern Cable Holdings Limited and its wholly-owned subsidiary Sudbury Cable Services Limited to Regional Cablesystems Inc.</p>	<p><i>September 25, 1998</i></p>	<p>98-452</p> <p>Northern Cable Holdings Ltd. Burks Falls, Bonfield, etc. (Ontario) Sudbury Cable Services Limited Sudbury (Ontario)</p> <p>Approuvé — Transfert du contrôle effectif de la Northern Cable Holdings Limited et de sa filiale à part entière, la Sudbury Cable Services Limited, à la Télé-distributions Régionales inc.</p>	<p><i>Le 25 septembre 1998</i></p>
<p>98-453</p> <p>Affinity Radio Group Inc. St. Catharines, Ontario</p> <p>Approved — Acquisition of the assets of the radio programming undertaking CHTZ-FM St. Catharines from Standard Radio Inc. The licence will expire August 31, 2003.</p>	<p><i>September 25, 1998</i></p>	<p>98-453</p> <p>Affinity Radio Group Inc. St. Catharines (Ontario)</p> <p>Approuvé — Acquisition de l'actif de l'entreprise de programmation de radio CHTZ-FM St. Catharines, propriété de la Standard Radio Inc. La licence expirera le 31 août 2003.</p>	<p><i>Le 25 septembre 1998</i></p>

MISCELLANEOUS NOTICES**ANGLO AMERICAN CLAYS CORPORATION****DOCUMENTS DEPOSITED**

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on September 4, 1998, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Bill of Sale dated September 4, 1998, of Anglo American Clays Corporation;
2. Memorandum of Railcar Lease Agreement dated as of September 4, 1998, between The First National Bank of Maryland and Anglo American Clays Corporation;
3. Assignment of Lease and Rents and of Guaranty dated as of September 4, 1998, of The First National Bank of Maryland; and
4. Security Agreement dated as of September 4, 1998, of The First National Bank of Maryland.

September 23, 1998

McCARTHY TÉTRAULT
Solicitors

[40-1-o]

L'ASSOCIATION PUBLICITAIRE DES CONCESSIONNAIRES JEEP/EAGLE DU QUÉBEC INC.**SURRENDER OF CHARTER**

Notice is hereby given that L'ASSOCIATION PUBLICITAIRE DES CONCESSIONNAIRES JEEP/EAGLE DU QUÉBEC INC. intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter, pursuant to the *Canada Corporations Act*.

September 16, 1998

JACQUES DEMERS
Executive Director

[40-1]

AXA PACIFIC INSURANCE COMPANY**AXA INSURANCE (CANADA)****TRANSFER AND ASSUMPTION AGREEMENT**

Notice is hereby given, pursuant to section 254 of the *Insurance Companies Act* (Canada), that AXA Pacific Insurance Company ("AXA Pacific") and AXA Insurance (Canada) ("AXA Canada") intend to make application to the Minister of Finance on or after November 2, 1998, for the Minister's approval for AXA Pacific to transfer to AXA Canada a portion of its insurance policies and for AXA Canada to purchase such policies and assume all of AXA Pacific's obligations thereunder.

A copy of the transfer and assumption agreement relating to this transaction will be available for inspection by the policyholders of AXA Pacific and AXA Canada during regular business hours at the head office of AXA Pacific at 999 West Hastings Street, 2nd Floor, P.O. Box 22, Vancouver, British Columbia

AVIS DIVERS**ANGLO AMERICAN CLAYS 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 4 septembre 1998 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Acte de vente en date du 4 septembre 1998 de la Anglo American Clays Corporation;
2. Résumé du contrat de location d'autorail en date du 4 septembre 1998 entre The First National Bank of Maryland et la Anglo American Clays Corporation;
3. Cession du contrat de location et de loyers et de garantie en date du 4 septembre 1998 de The First National Bank of Maryland;
4. Contrat de garantie en date du 4 septembre 1998 de The First National Bank of Maryland.

Le 23 septembre 1998

Les conseillers juridiques
McCARTHY TÉTRAULT

[40-1-o]

L'ASSOCIATION PUBLICITAIRE DES CONCESSIONNAIRES JEEP/EAGLE DU QUÉBEC INC.**ABANDON DE CHARTE**

Avis est par les présentes donné que L'ASSOCIATION PUBLICITAIRE DES CONCESSIONNAIRES JEEP/EAGLE DU QUÉBEC INC. demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 16 septembre 1998

Le directeur général
JACQUES DEMERS

[40-1-o]

AXA PACIFIQUE COMPAGNIE D'ASSURANCE**AXA ASSURANCES (CANADA)****ACCORD DE TRANSFERT ET DE PRISE EN CHARGE**

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 254 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), que la AXA Pacifique Compagnie d'Assurance (« AXA Pacifique ») et la AXA Assurances (Canada) [« AXA Canada »] feront une demande auprès du ministre des Finances le 2 novembre 1998, ou après cette date, afin d'approuver le transfert d'une portion des polices d'assurances de la AXA Pacifique à la AXA Canada et pour permettre à la AXA Canada d'acheter lesdites polices et de prendre en charge toutes les obligations de la AXA Pacifique liées aux polices.

Une copie de l'accord de transfert et de prise en charge relatif à cette transaction sera mise à la disposition des titulaires de polices de la AXA Pacifique et de la AXA Canada durant les heures normales de bureau, pendant une période de 30 jours suivant la publication du présent avis, au siège social de la AXA Pacifique

V6C 2W2, and at the head office of AXA Canada at 217 York Street, 4th Floor, London, Ontario N6A 5P9, for a period of 30 days following publication of this notice.

Toronto, October 3, 1998

LANG MICHENER
Barristers and Solicitors

[40-1-o]

INDUSTRIAL POLYMER CENTRE (WESTERN)

SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that INDUSTRIAL POLYMER CENTRE (WESTERN) intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter, pursuant to the *Canada Corporations Act*.

September 24, 1998

ROBERT W. BETTY
Treasurer

[40-1-o]

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF ONTARIO

PLANS DEPOSITED

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, the Ministry of Transportation of Ontario has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of the Municipality of Muskoka at 15 Dominion Street, Bracebridge, Ontario P1L 1R6, under deposit number 308322, a description of the site and plans of the Moon River Bridge — Highway 69 Southbound Structure over the Moon River at Lot 13, Concession 14 of the Township of Gibson, now the Township of Georgian Bay.

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 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, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1.

North Bay, September 30, 1998

MIKE PEARSALL
Professional Engineer

[40-1-o]

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF ONTARIO

PLANS DEPOSITED

The Ministry of Transportation of Ontario hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and

sis au 999, rue West Hastings, 2^e étage, Case postale 22, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 2W2, et à celui de la AXA Canada sis au 217, rue York, 4^e étage, London (Ontario) N6A 5P9.

Toronto, le 3 octobre, 1998

Les conseillers juridiques
LANG MICHENER

[40-1-o]

INDUSTRIAL POLYMER CENTRE (WESTERN)

ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que la INDUSTRIAL POLYMER CENTRE (WESTERN) demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 24 septembre 1998

Le trésorier
ROBERT W. BETTY

[40-1-o]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO

DÉPÔT DE PLANS

Le 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. Le 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 la municipalité de Muskoka situé au 15, rue Dominion, Bracebridge (Ontario) P1L 1R6, sous le numéro de dépôt 308322, une description de l'emplacement et les plans du pont de la rivière Moon que l'on propose de construire au-dessus de la rivière Moon (ouvrage situé sur la route 69, en direction nord-sud) à la hauteur du lot 13, concession n° 14 du canton de Gibson, maintenant connu sous le nom de canton Georgian Bay.

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

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, 201, rue Front Nord, Bureau 703, Sarnia (Ontario) N7T 8B1.

North Bay, le 30 septembre 1998

L'ingénieur
MIKE PEARSALL

[40-1]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO

DÉPÔT DE PLANS

Le ministère des Transports de l'Ontario donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des

Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Ministry of Transportation of Ontario has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of the Municipality of Muskoka at 15 Dominion Street, Bracebridge, Ontario P1L 1R6, under deposit number 308323, a description of the site and plans of the Musquash River Bridge — Highway 69 Northbound Structure and the Musquash River Bridge — Highway 69 Southbound Structure over the Musquash River at Lot 15, Concession 10 of the Township of Gibson, now the Township of Georgian Bay.

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 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, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1.

North Bay, September 30, 1998

MIKE PEARSALL
Professional Engineer

[40-1-o]

L'ORDRE DES DOMINICAINS OU FRÈRES PRÊCHEURS AU CANADA

RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that L'Ordre des Dominicains ou Frères Prêcheurs au Canada has changed the location of its head office to 2715 Côte-Sainte-Catherine Road, Montréal, Québec H3T 1B6.

September 22, 1998

DENIS DION, o.p.
President

[40-1]

PRESIDENT'S CHOICE FINANCIAL TRUST COMPANY/ SOCIÉTÉ DE FIDUCIE FINANCIÈRE CHOIX DU PRÉSIDENT

LETTERS PATENT

Notice is hereby given that Loblaw Companies Limited intends to apply to the Minister of Finance, pursuant to the *Trust and Loan Companies Act*, for the issuance of letters patent to incorporate President's Choice Financial Trust Company/Société de fiducie financière Choix du Président. The head office of the Company shall be at Toronto, Ontario.

Any person who objects to the issuance of these letters patent may file an opposition with the Office of the Superintendent of Financial Institutions, Registration and Approvals Division, 255 Albert Street, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before November 18, 1998.

Toronto, September 14, 1998

LOBLAW COMPANIES LIMITED

[39-4-o]

Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Le ministère des Transports 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 la municipalité de Muskoka situé au 15, rue Dominion, Bracebridge (Ontario) P1L 1R6, sous le numéro de dépôt 308323, une description de l'emplacement et les plans du pont de la rivière Musquash que l'on propose de construire au-dessus de la rivière Musquash (ouvrage sur la route 69, en direction sud-nord et ouvrage sur la route 69 en direction nord-sud), à la hauteur du lot 15, concession n° 10 du canton de Gibson, maintenant connu sous le nom de canton de Georgian Bay.

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

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, 201, rue Front Nord, Bureau 703, Sarnia (Ontario) N7T 8B1.

North Bay, le 30 septembre 1998

L'ingénieur
MIKE PEARSALL

[40-1]

L'ORDRE DES DOMINICAINS OU FRÈRES PRÊCHEURS AU CANADA

CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que L'Ordre des Dominicains ou Frères Prêcheurs au Canada a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé au 2715, chemin de la Côte-Sainte-Catherine, Montréal (Québec) H3T 1B6.

Le 22 septembre 1998

Le président
DENIS DION, o.p.

[40-1-o]

PRESIDENT'S CHOICE FINANCIAL TRUST COMPANY/ SOCIÉTÉ DE FIDUCIE FINANCIÈRE CHOIX DU PRÉSIDENT

LETTRES PATENTES

Avis est par les présentes donné que Les Compagnies Loblaw Limitée ont l'intention de faire une demande au ministre des Finances, en vertu de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt*, relativement à la délivrance de lettres patentes visant la constitution en société de President's Choice Financial Trust Company/Société de fiducie financière Choix du Président. Le siège social de cette société sera situé à Toronto (Ontario).

Toute personne qui s'oppose à la délivrance de ces lettres patentes peut signifier son opposition au Bureau du surintendant des institutions financières, Division de l'agrément et des approbations, 255, rue Albert, 15^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 18 novembre 1998.

Toronto, le 14 septembre 1998

LES COMPAGNIES LOBLAW LIMITÉE

[39-4-o]

T. & F. JOINT VENTURES

PLANS DEPOSITED

T. & F. Joint Ventures 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, T. & F. Joint Ventures 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 Whitehorse, at 2130 Second Avenue, Main Floor, Whitehorse, Yukon Territory, under deposit number 98-102, a description of the site and plans of proposed stream channel diversions in the Indian River, Yukon, at Grouping D 1367, Map 115 O-102 +11g.

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, 350-555 West Hastings Street, Vancouver, British Columbia V6B 5G3.

Vancouver, September 23, 1998

TIM'S MINING SERVICES LTD.

TIM OSLER

Consultant

[40-1-o]

THE TOA-RE INSURANCE COMPANY OF AMERICA

APPLICATION FOR AN ORDER

Notice is hereby given that THE TOA-RE INSURANCE COMPANY OF AMERICA, a company with its head office in Morristown, New Jersey, United States, intends to make application under subsection 574(1) of the *Insurance Companies Act* for an order approving the insuring in Canada of risks falling within the classes of accident and sickness, automobile, boiler and machinery, credit, fidelity, liability, surety, property and hail, in each case restricted to reinsurance, under the name The Toa-Re Insurance Company of America and in French, La compagnie d'assurance Toa-Re d'Amérique.

September 9, 1998

MCCARTHY TÉTRAULT

Barristers and Solicitors

[38-4-o]

T. & F. JOINT VENTURES

DÉPÔT DE PLANS

La société T. & F. Joint Ventures 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 T. & F. Joint Ventures 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 Whitehorse, situé au rez-de-chaussée du 2130, Deuxième Avenue, Whitehorse (Yukon), sous le numéro de dépôt 98-102, une description de l'emplacement et les plans de dérivation de cours d'eau dans la rivière Indian (Yukon), dans le groupe de claims de placers D 1367, carte 115 O-102 +11g.

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 350, Vancouver (Colombie-Britannique) V6B 5G3.

Vancouver, le 23 septembre 1998

TIM'S MINING SERVICES LTD.

L'expert-conseil

TIM OSLER

[40-1]

THE TOA-RE INSURANCE COMPANY OF AMERICA

DEMANDE D'ORDONNANCE

Avis est par les présentes donné que THE TOA-RE INSURANCE COMPANY OF AMERICA, dont le siège social est situé à Morristown (New Jersey), États-Unis, a l'intention de présenter, conformément au paragraphe 574(1) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, une demande afin d'obtenir l'autorisation de garantir des risques au Canada dans les branches d'assurance accidents et maladie, automobile, chaudières et machines, crédit, détournements, responsabilité, caution, biens et grêle, la garantie étant limitée dans chaque cas aux affaires de réassurance, sous la dénomination sociale La compagnie d'assurance Toa-Re d'Amérique, et, en anglais, The Toa-Re Insurance Company of America.

Le 9 septembre 1998

Les avocats

MCCARTHY TÉTRAULT

[38-4-o]

PROPOSED REGULATIONS

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table of Contents

Table des matières

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Transport, Dept. of		Transports, min. des	
Regulations Amending the Air Services Charges		Règlement modifiant le Règlement sur les redevances	
Regulations.....	2554	des services aéronautiques.....	2554

Regulations Amending the Air Services Charges Regulations

Statutory Authority

Aeronautics Act

Sponsoring Department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The *Air Services Charges Regulations* (ASCRs) are made by the Minister of Transport to impose charges for the use of air facilities or services provided by or on behalf of the Minister.

In 1994, the Department of Transport released its National Airports Policy (NAP). Under this policy, the Government will maintain its role as regulator but will change its role from airport owner and operator to that of owner and landlord. The Government will retain ownership of 26 airports identified as part of the National Airports System (NAS airports). However, these airports will be leased to Canadian Airport Authorities who will be responsible for their financial and operational management. Ownership of regional/local and other smaller airports will be transferred to regional interests. Remote airports which provide exclusive, reliable year-round access to isolated communities and which currently receive federal assistance will continue to be supported.

With certain exceptions (e.g. remote airports and the Airports Capital Assistance Program), federal subsidies for airport operations are to be phased out gradually commencing in 1995-96 and terminating March 31, 2000. To facilitate the changes proposed under the NAP, the Department is continuing with cost reduction initiatives and changes to existing user charges in order to make the national airports system and regional/local airports financially self-sufficient.

It is recognized in the policy that some adjustments to the principle of financial self-sufficiency may be required given the capital requirements of NAS airports. An independent financial advisor has recommended that the Department implement multi-year increases for nine NAS airports, extending some beyond March 31, 2000. This measure was recommended in order to provide the necessary financial conditions to complete the remaining airport transfers.

With this amendment, the Department is continuing with graduated user charge increases within a framework that gradually brings local revenues in line with local costs. This gradual approach to achieving financial self-sufficiency began with site-specific fee increases in 1996 and again in 1997 and 1998. These local costs are the subject of local consultation in which the airport sizing and levels of service provided are determined by local

Règlement modifiant le Règlement sur les redevances des services aéronautiques

Fondement législatif

Loi sur l'aéronautique

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Le *Règlement sur les redevances des services aéronautiques* (RRSA), établi par le ministre des Transports, a pour objet d'imposer des redevances pour l'utilisation des installations et des services fournis par le Ministre ou en son nom.

En 1994, le ministère des Transports a publié la Politique nationale des aéroports (PNA). Aux termes de cette dernière, le Gouvernement conservera son rôle de responsable de la réglementation mais délaissera son rôle actuel de propriétaire et exploitant d'aéroport pour adopter celui de propriétaire et locateur. Le Gouvernement demeurera propriétaire de 26 aéroports désignés comme faisant partie du Réseau national d'aéroports (aéroports du RNA). Cependant, ces aéroports seront loués à des administrations aéroportuaires canadiennes, qui seront responsables de leur gestion financière et opérationnelle. La propriété des aéroports régionaux et locaux et des autres petits aéroports sera cédée à des intérêts régionaux. Les aéroports éloignés, qui constituent pour les collectivités isolées le seul moyen d'accès fiable, à longueur d'année, et qui reçoivent actuellement une aide du gouvernement fédéral continueront d'être appuyés.

À quelques exceptions près (les aéroports éloignés et le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires), les subventions fédérales aux activités aéroportuaires sont réduites graduellement depuis 1995-1996, pour prendre fin le 31 mars 2000. Pour faciliter les changements proposés aux termes de la PNA, le Ministère poursuit ses initiatives de réduction des coûts et de modification des redevances d'usage actuelles afin de rendre les aéroports du réseau national d'aéroports et les aéroports régionaux et locaux financièrement autonomes.

On reconnaît que des modifications devront peut-être être apportées au principe d'autonomie financière énoncé dans la politique, eu égard aux besoins en capital des aéroports du RNA. Un conseiller financier indépendant a recommandé que le Ministère mette en œuvre des augmentations pluriannuelles dans le cas de neuf aéroports du RNA et en prolonge certaines au-delà du 31 mars 2000. Cette recommandation a pour objet de permettre que les conditions financières nécessaires pour la cession des autres aéroports puissent être réunies.

Par la présente modification au RRSA, le Ministère poursuit ses augmentations échelonnées des redevances d'usage dans le cadre d'un plan qui fait graduellement correspondre les recettes locales aux coûts locaux. Cette approche progressive en vue de l'autonomie financière a commencé par des hausses de redevance propres à chaque aéroport en 1996 et à nouveau en 1997 et en 1998. Ces coûts locaux font l'objet de consultations locales au

demands. In addition, the Department is proposing to extend beyond 1999–2000, the number of years over which increases at NAS airports are to be implemented. This approach is consistent with the recommendation of the independent financial advisor on airport transfers.

This proposed amendment would cover fee increases in 1999 for the remaining airports operated by the Department as well as annual increases up to the year 2003 for certain NAS airports in order to complete implementation of the NAP requirement that all airports achieve financial self-sufficiency. Increases are proposed for landing, general terminal and/or aircraft parking charges.

The proposed changes for nine NAS airports (Charlottetown, Fredericton, Halifax, Prince George, Québec International, Regina, St. John's [Torbay], Saint John and Saskatoon) would be effective January 1, 1999. In addition, rates would be increased on January 1, 2000, at the same nine NAS airports. Rates would also increase on January 1 of each of the following three years (2001, 2002, 2003) for Charlottetown, Fredericton, Prince George, Québec International and Saint John airports. Changes at the remaining airports would be effective April 1, 1999.

In addition to landing, general terminal and aircraft parking fee increases mentioned above, it is proposed to increase the special landing charges applicable to international flights making refueling stops at Gander to \$6.54 from \$6.11 on the first 30 000 000 kg in accumulated weight landed, to \$5.57 from \$5.14 on the next 14 800 000 kg in accumulated weight landed, and to \$5.18 from \$4.75 on any weight in excess of 44 800 000 kg in accumulated weight landed. This change would be effective April 1, 1999.

References to London airport are being removed from the Regulations as this airport has been transferred to local control and as such is no longer subject to these Regulations.

The last amendment to these Regulations became effective on June 1, 1998, with SOR/98-298. Site-specific increases were implemented at most airports operated by the Department. Except for Schefferville Airport, the impact of that amendment at an airport was capped at \$2.50 per enplaned/deplaned passenger.

Alternatives

The National Airports Policy (NAP) was announced by the Minister of Transport on July 13, 1994. Under the NAP, airports are to be transferred to other authorities by March 31, 2000. The NAP recognizes that there will be a need to adjust levels of service, improve operating efficiencies and increase revenues to meet the target of self-sufficiency laid out in the policy.

A number of alternatives were considered in developing the fee proposal. Smaller increases would not be reasonable given the need for increased cost recovery and airport financial self-sufficiency, while a higher increase was considered inappropriate at this time.

Benefits and Costs

The impact of the proposed increases in landing, general terminal and/or aircraft parking charges at each airport is set out in the

cours desquelles la taille des installations de l'aéroport et le niveau des services fournis sont déterminés par la demande locale. En outre, le Ministère propose de prolonger au-delà de 1999-2000 le nombre d'années visées par les augmentations qui seront mises en œuvre aux aéroports du RNA, aux termes de la recommandation du conseiller financier indépendant sur les cessions d'aéroport.

Le projet de modification comprend les hausses de redevance de 1999 pour les autres aéroports qu'exploite le Ministère ainsi que des augmentations annuelles jusqu'en 2003 pour certains aéroports du RNA, conformément à l'exigence de la PNA selon laquelle tous les aéroports doivent atteindre l'autonomie financière. Les augmentations visent la redevance générale d'aérogare, la redevance d'atterrissage et/ou la redevance de stationnement des aéronefs.

Les redevances proposées pour neuf aéroports du RNA (Charlottetown, Fredericton, Halifax, Prince George, international de Québec, Regina, Saint-Jean [Torbay], Saint-Jean et Saskatoon) entreraient en vigueur le 1^{er} janvier 1999. Par la suite, les redevances y subiraient une nouvelle hausse le 1^{er} janvier 2000, puis le 1^{er} janvier 2001, 2002 et 2003 aux aéroports de Charlottetown, Fredericton, Prince George et Saint-Jean et à l'aéroport international de Québec. Les changements aux autres aéroports entreraient en vigueur le 1^{er} avril 1999.

En plus des augmentations à la redevance d'atterrissage, à la redevance générale d'aérogare et à la redevance de stationnement des aéronefs mentionnées ci-dessus, il est proposé de hausser la redevance d'atterrissage spéciale des vols internationaux effectuant des escales de ravitaillement à l'aéroport de Gander de 6,11 \$ à 6,54 \$ pour les premiers 30 000 000 kg de masse cumulée à l'atterrissage; de 5,14 \$ à 5,57 \$ pour les prochains 14 800 000 kg de masse cumulée à l'atterrissage; et de 4,75 \$ à 5,18 \$ pour toute masse au-delà de 44 800 000 kg de masse cumulée à l'atterrissage. Ce changement entrerait en vigueur le 1^{er} avril 1999.

Toute mention de l'aéroport de London est supprimée du Règlement, car cet aéroport relève maintenant d'intérêts locaux et par conséquent n'est plus assujéti au Règlement.

La dernière modification au Règlement est entrée en vigueur le 1^{er} juin 1998 en vertu du DORS/98-298. Des augmentations ont été mises en œuvre à chaque aéroport qu'exploite le Ministère; sauf à celui de Schefferville, l'incidence de la modification à un aéroport a été limitée à 2,50 \$ par passager embarqué ou débarqué.

Solutions envisagées

Le 13 juillet 1994, le ministre des Transports a annoncé l'adoption de la Politique nationale des aéroports (PNA). En vertu de celle-ci, au 31 mars 2000 les aéroports auront été cédés à d'autres administrations. La politique reconnaît la nécessité d'ajuster les niveaux de service, d'améliorer l'efficacité opérationnelle et d'augmenter les recettes des aéroports afin qu'ils atteignent l'objectif d'autonomie prévu.

Un certain nombre de solutions de rechange ont été étudiées au cours de l'élaboration de la présente modification. Des augmentations moins élevées ne seraient pas raisonnables étant donné le besoin d'accroître le recouvrement des coûts et l'objectif d'autonomie financière des aéroports, et des augmentations plus élevées ont été jugées contre-indiquées à l'heure actuelle.

Avantages et coûts

L'incidence de la proposition visant l'augmentation de la redevance d'atterrissage, de la redevance générale d'aérogare et/ou de

attached table. If implemented in 1999, this proposal is expected to generate in the order of \$8.2 million in additional revenue on a full-year basis. Additional revenue of approximately \$6.4 million is expected in the year 2000, while approximately \$1.9 million in additional revenue is expected in each of the years 2001, 2002 and 2003.

The proposed amendment will result in an increased cost to the aviation industry using facilities and services at these airports. However, the changes have been formulated in such a way that they should have limited adverse consequences for many airports.

These increases are not expected to create a major impact on the Canadian airline industry. User charges have typically represented about 3–4 percent of the airline total operating costs. The proposed \$8.2 million increase in landing, general terminal and aircraft parking revenues represents an increase of approximately 19.65 percent over existing levels. As can be seen from the attached table, the impact of the increases at most of the airports listed would be less than the \$2.50 per enplaned/deplaned passenger cap which has been consistently applied for previous site-specific fee increases. However, because of this capping practice, four airports (Gander, Mont-Joli, St. Anthony and Wabush) are not expected to reach financial self-sufficiency with the current proposal. Further increases at a later date may be required at these airports.

The current proposal would be the fourth amendment to the regulations dealing with site-specific fee increases under the NAP. With few exceptions, the amendment is expected to eliminate the remaining projected 1999–2000 deficit for non-NAS airports, and bring nine NAS airports to financial self-sufficiency.

Consultation

Air industry associations, such as the Air Transport Association of Canada, the International Air Transport Association, the Air Transport Association of America, the Northern Air Transport Association, the Association québécoise des transporteurs aériens inc., the Canadian Business Aircraft Association, the Canadian Owners and Pilots Association, the Alberta Aviation Council, the British Columbia Aviation Council, the Saskatchewan Aviation Council and the Central Air Carriers Association, have been advised by letter of the proposed changes and invited to give their comments. Stakeholders wishing to discuss the amendment are invited to contact department representatives.

In addition, the staff at Transport Canada airports are conducting local consultations with airport stakeholders regarding the proposed increases at each site.

Compliance and Enforcement

Charges payable under these Regulations will be recovered through the Department's current administrative collection procedures. Collection of outstanding debts due to the Crown may, through the provisions set out in sections 4.4 and 4.5 of the *Aeronautics Act*, be recovered in any court of competent jurisdiction.

Contact

Dan Cogliati, Director, Cost Recovery, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 22nd Floor, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 993-5769 (Telephone), (613) 991-4410 (Facsimile).

la redevance de stationnement d'aéronef à chaque aéroport apparaît au tableau ci-joint. Si elle est mise en œuvre en 1999, la proposition devrait produire 8,2 millions de dollars en recettes supplémentaires par année pleine. Des recettes supplémentaires de quelque 6,4 millions de dollars sont prévues en 2000, et de 1,9 million en 2001, en 2002 et en 2003.

La mise en vigueur de cette modification entraînera des coûts supplémentaires pour ceux de l'industrie du transport aérien qui utilisent les services et les installations à ces aéroports. Toutefois, les modifications ont été conçues de sorte que les conséquences négatives soient limitées pour la plupart des aéroports.

La mise en vigueur de ces augmentations ne devrait pas avoir d'incidence majeure sur l'industrie canadienne du transport aérien. Les redevances d'usage représentent généralement environ 3 à 4 p. 100 du coût total d'exploitation d'une compagnie aérienne. L'augmentation proposée de 8,2 millions de dollars au titre des recettes supplémentaires que produiront la redevance d'atterrissage, la redevance générale d'aérogare et la redevance de stationnement des aéronefs correspond à environ 19,65 p. 100 par rapport aux niveaux actuels. Comme on peut le voir au tableau ci-joint, l'incidence des augmentations à la plupart des aéroports indiqués serait de moins de 2,50 \$ par passager embarqué ou débarqué, soit la limite régulièrement appliquée lors des augmentations antérieures des redevances d'usage aux aéroports. Toutefois, en raison de cette pratique de plafonnement des augmentations, il est probable que les aéroports de Gander, Mont-Joli, St. Anthony et Wabush n'atteindront pas l'autonomie financière aux termes de la proposition. De nouvelles augmentations seront peut-être nécessaires.

Cette proposition constitue la quatrième modification aux dispositions réglementaires régissant les augmentations des redevances en vertu de la PNA. À quelques exceptions près, elle éliminera, prévoit-on, le reste du déficit prévu de 1999-2000 des aéroports ne faisant pas partie du RNA et permettra à neuf aéroports du RNA de devenir autonomes sur le plan financier.

Consultations

Les associations de transport aérien, telles que l'Association du transport aérien du Canada, l'Association du Transport aérien international, l'Air Transport Association of America, la Northern Air Transport Association, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., la Canadian Business Aircraft Association, la Canadian Owners and Pilots Association, l'Alberta Aviation Council, le British Columbia Aviation Council, le Saskatchewan Aviation Council et la Central Air Carriers Association ont été informées par lettre de la modification proposée et invitées à formuler des observations. Les parties intéressées désireuses de discuter du projet de modification ont été invitées à communiquer avec les représentants du Ministère.

De plus, le personnel des aéroports de Transports Canada mène des consultations locales auprès des parties intéressées au sujet des augmentations proposées à tous les emplacements concernés.

Respect et exécution

Les redevances payables en vertu du présent règlement seront recouvrées selon la procédure actuelle de recouvrement du Ministère. Le recouvrement des créances de la Couronne peut être effectué devant tout tribunal compétent, conformément aux dispositions des articles 4.4 et 4.5 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Personne-ressource

Dan Cogliati, Directeur, Recouvrement des coûts, Ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 22^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 993-5769 (téléphone), (613) 991-4410 (télécopieur).

ATTACHMENT

ANNEXE

IMPACT OF PROPOSED INCREASES 1999

AIRPORT	REVENUES FROM PROPOSAL (\$)	IMPACT PER ENPLANED/DEPLANED PASSENGER (\$)
Bagotville	14,782	0.19
Blanc-Sablon	22,277	1.36
Charlottetown	260,000	1.37
Churchill	47,750	2.50
Deer Lake	8,168	0.05
Eastmain River	7,370	1.34
Fort Nelson	20,000	1.45
Fredericton	272,600	1.25
Gander International	241,000	2.50
Goose Bay	22,576	0.25
Halifax International	2,520,000	0.91
Îles-de-la-Madeleine	29,160	0.81
Mont-Joli	87,500	2.50
Prince George	300,000	1.13
Québec International	720,000	1.06
Regina	280,000	0.38
St. Anthony	49,750	2.50
St. Hubert	20,225	n/a
St. John's (Torbay)	1,225,000	1.83
Saint John	340,000	1.66
Sandspit	20,000	0.70
Saskatoon	800,000	1.06
Sept-Îles	180,000	1.44
Timmins	364,715	1.94
Val-d'Or	75,600	1.08
Wabush	152,500	2.50
Waskaganish	16,182	0.93
Wemindji	9,996	1.19
Windsor	105,342	0.56

INCIDENCE DES AUGMENTATIONS PROPOSÉES 1999

AÉROPORT	RECETTES RÉSULTANT DE LA PROPOSITION (\$)	INCIDENCE PAR PASSAGER EMBARQUÉ/DÉBARQUÉ (\$)
Bagotville	14 782	0,19
Blanc-Sablon	22 277	1,36
Charlottetown	260 000	1,37
Churchill	47 750	2,50
Deer Lake	8 168	0,05
Eastmain River	7 370	1,34
Fort Nelson	20 000	1,45
Fredericton	272 600	1,25
Aéroport international de Gander	241 000	2,50
Goose Bay	22 576	0,25
Aéroport international de Halifax	2 520 000	0,91
Îles-de-la-Madeleine	29 160	0,81
Mont-Joli	87 500	2,50
Prince George	300 000	1,13
Aéroport international de Québec	720 000	1,06
Regina	280 000	0,38
St. Anthony	49 750	2,50
St-Hubert	20 225	s/o
Saint-Jean (Torbay)	1 225 000	1,83
Saint-Jean	340 000	1,66
Sandspit	20 000	0,70
Saskatoon	800 000	1,06
Sept-Îles	180 000	1,44
Timmins	364 715	1,94
Val-d'Or	75 600	1,08
Wabush	152 500	2,50
Waskaganish	16 182	0,93
Wemindji	9 996	1,19
Windsor	105 342	0,56

IMPACT OF PROPOSED INCREASES 2000

AIRPORT	REVENUES FROM PROPOSAL (\$)	IMPACT PER ENPLANED/DEPLANED PASSENGER (\$)
Charlottetown	260,000	1.37
Fredericton	272,600	1.25
Halifax International	2,175,000	0.78
Prince George	300,000	1.13
Québec International	720,000	1.06
Regina	280,000	0.38
St. John's (Torbay)	1,225,000	1.83
Saint John	340,000	1.66
Saskatoon	800,000	1.06

INCIDENCE DES AUGMENTATIONS PROPOSÉES 2000

AÉROPORT	RECETTES RÉSULTANT DE LA PROPOSITION (\$)	INCIDENCE PAR PASSAGER EMBARQUÉ/DÉBARQUÉ (\$)
Charlottetown	260 000	1,37
Fredericton	272 600	1,25
Aéroport international de Halifax	2 175 000	0,78
Prince George	300 000	1,13
Aéroport international de Québec	720 000	1,06
Regina	280 000	0,38
Saint-Jean (Torbay)	1 225 000	1,83
Saint-Jean	340 000	1,66
Saskatoon	800 000	1,06

IMPACT OF PROPOSED INCREASES 2001

AIRPORT	REVENUES FROM PROPOSAL (\$)	IMPACT PER ENPLANED/DEPLANED PASSENGER (\$)
Charlottetown	260,000	1.37
Fredericton	272,600	1.25
Prince George	300,000	1.13
Québec International	720,000	1.06
Saint John	340,000	1.66

INCIDENCE DES AUGMENTATIONS PROPOSÉES 2001

AÉROPORT	RECETTES RÉSULTANT DE LA PROPOSITION (\$)	INCIDENCE PAR PASSAGER EMBARQUÉ/DÉBARQUÉ (\$)
Charlottetown	260 000	1,37
Fredericton	272 600	1,25
Prince George	300 000	1,13
Aéroport international de Québec	720 000	1,06
Saint-Jean	340 000	1,66

IMPACT OF PROPOSED INCREASES 2002

AIRPORT	REVENUES FROM PROPOSAL (\$)	IMPACT PER ENPLANED/DEPLANED PASSENGER (\$)
Charlottetown	260,000	1.37
Fredericton	272,600	1.25
Prince George	300,000	1.13
Québec International	720,000	1.06
Saint John	340,000	1.66

INCIDENCE DES AUGMENTATIONS PROPOSÉES 2002

AÉROPORT	RECETTES RÉSULTANT DE LA PROPOSITION (\$)	INCIDENCE PAR PASSAGER EMBARQUÉ/DÉBARQUÉ (\$)
Charlottetown	260 000	1,37
Fredericton	272 600	1,25
Prince George	300 000	1,13
Aéroport international de Québec	720 000	1,06
Saint-Jean	340 000	1,66

IMPACT OF PROPOSED INCREASES 2003

AIRPORT	REVENUES FROM PROPOSAL (\$)	IMPACT PER ENPLANED/DEPLANED PASSENGER (\$)
Charlottetown	260,000	1.37
Fredericton	272,600	1.25
Prince George	300,000	1.13
Québec International	720,000	1.06
Saint John	340,000	1.66

INCIDENCE DES AUGMENTATIONS PROPOSÉES 2003

AÉROPORT	RECETTES RÉSULTANT DE LA PROPOSITION (\$)	INCIDENCE PAR PASSAGER EMBARQUÉ/DÉBARQUÉ (\$)
Charlottetown	260 000	1,37
Fredericton	272 600	1,25
Prince George	300 000	1,13
Aéroport international de Québec	720 000	1,06
Saint-Jean	340 000	1,66

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Minister of Transport proposes, pursuant to subsection 4.4(2)^a of the *Aeronautics Act* and section 2 of the *Ministerial Regulations Authorization Order*, made by Order in Council P.C. 1986-1348 of June 5, 1986^b, to make the annexed *Regulations Amending the Air Services Charges Regulations*.

Interested persons may make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Mr. Dan Cogliati, Director, Cost Recovery, Department of Transport, Place de Ville,

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que le ministre des Transports, en vertu du paragraphe 4.4(2)^a de la *Loi sur l'aéronautique* et de l'article 2 du *Décret autorisant la prise de règlements ministériels*, pris par le décret C.P. 1986-1348 du 5 juin 1986^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les redevances des services aéronautiques*, 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 et d'envoyer le tout à Monsieur Dan Cogliati, Directeur, Recouvrement des coûts, Ministère des Transports,

^a R.S., 1985, c. 33 (1st Supp.), s. 1

^b SOR/86-631

^a L.R. (1985) ch. 33 (1^{er} suppl.), art. 1

^b DORS/86-631

Tower C, 22nd Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 993-5769 (Telephone), (613) 991-4410 (Facsimile).

Place de Ville, Tour C, 22^e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 993-5769 (téléphone), (613) 991-4410 (télécopieur).

D. COGLIATI
Director
Cost Recovery

Le directeur
Recouvrement des coûts
D. COGLIATI

**REGULATIONS AMENDING THE AIR SERVICES
CHARGES REGULATIONS**

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES
REDEVANCES DES SERVICES AÉRONAUTIQUES**

PART 1

PARTIE 1

AMENDMENTS EFFECTIVE JANUARY 1, 1999

ENTRÉE EN VIGUEUR LE 1^{ER} JANVIER 1999

1. Part 3¹ of Schedule I to the *Air Services Charges Regulations*² is replaced by the following:

1. La partie 3¹ de l'annexe I du *Règlement sur les redevances des services aéronautiques*² est remplacée par ce qui suit :

¹ SOR/98-298

² SOR/85-414; SOR/91-85

¹ DORS/98-298

² DORS/85-414; DORS/91-85

PART 3

CHARLOTTETOWN AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$30.97
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$31.88

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	8.84	Not more than 30 000 kg	11.43
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	11.13	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	14.09
3.	More than 45 000 kg	13.26	More than 70 000 kg	19.48

2. Part 9¹ of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

PART 9

FREDERICTON AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$23.51
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$24.19

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	6.69	Not more than 30 000 kg	8.68
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	8.46	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	10.70
3.	More than 45 000 kg	10.06	More than 70 000 kg	14.80

3. Part 11¹ of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

PART 11

HALIFAX INTERNATIONAL AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.13
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.49

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.73	Not more than 30 000 kg	4.84
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.71	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	5.97
3.	More than 45 000 kg	5.62	More than 70 000 kg	7.64

4. Part 13¹ of Schedule I to the Regulations is repealed.

¹ SOR/98-298

PARTIE 3

AÉROPORT DE CHARLOTTETOWN

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 30,97 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 31,88 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	8,84	Au plus 30 000 kg	11,43
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	11,13	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	14,09
3.	Plus de 45 000 kg	13,26	Plus de 70 000 kg	19,48

2. La partie 9¹ de l'annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 9

AÉROPORT DE FREDERICTON

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 23,51 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 24,19 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	6,69	Au plus 30 000 kg	8,68
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	8,46	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	10,70
3.	Plus de 45 000 kg	10,06	Plus de 70 000 kg	14,80

3. La partie 11¹ de l'annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 11

AÉROPORT INTERNATIONAL DE HALIFAX

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,13 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,49 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,73	Au plus 30 000 kg	4,84
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,71	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	5,97
3.	Plus de 45 000 kg	5,62	Plus de 70 000 kg	7,64

4. La partie 13¹ de l'annexe I du même règlement est abrogée.

¹ DORS/98-298

5. Parts 17 to 19¹ of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

PART 17

PRINCE GEORGE AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for
 - (a) a fixed-wing aircraft that is a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$15.76; and
 - (b) a helicopter: \$12.84
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$16.21

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	4.49	Not more than 30 000 kg	5.83
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	5.68	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	7.17
3.	More than 45 000 kg	6.74	More than 70 000 kg	9.91

PART 18

QUÉBEC INTERNATIONAL AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.29
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.68

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.79	Not more than 30 000 kg	4.92
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.77	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	6.06
3.	More than 45 000 kg	5.69	More than 70 000 kg	8.37

PART 19

REGINA AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$11.72
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$12.07

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.34	Not more than 30 000 kg	4.34
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.21	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	5.34
3.	More than 45 000 kg	5.03	More than 70 000 kg	7.38

¹ SOR/98-298

5. Les parties 17 à 19¹ de l'annexe I du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

PARTIE 17

AÉROPORT DE PRINCE GEORGE

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur :

a) pour un aéronef à voilure fixe qui est un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, 15,76 \$;

b) pour un hélicoptère, 12,84 \$.

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 16,21 \$

TABLEAU

Article	Colonne I Masse de l'aéronef	Colonne II Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Colonne III Masse de l'aéronef	Colonne IV Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	4,49	Au plus 30 000 kg	5,83
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	5,68	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	7,17
3.	Plus de 45 000 kg	6,74	Plus de 70 000 kg	9,91

PARTIE 18

AÉROPORT INTERNATIONAL DE QUÉBEC

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,29 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,68 \$

TABLEAU

Article	Colonne I Masse de l'aéronef	Colonne II Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Colonne III Masse de l'aéronef	Colonne IV Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,79	Au plus 30 000 kg	4,92
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,77	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	6,06
3.	Plus de 45 000 kg	5,69	Plus de 70 000 kg	8,37

PARTIE 19

AÉROPORT DE REGINA

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 11,72 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 12,07 \$

TABLEAU

Article	Colonne I Masse de l'aéronef	Colonne II Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Colonne III Masse de l'aéronef	Colonne IV Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,34	Au plus 30 000 kg	4,34
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,21	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	5,34
3.	Plus de 45 000 kg	5,03	Plus de 70 000 kg	7,38

¹ DORS/98-298

6. Parts 22¹ and 23¹ of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

PART 22

ST. JOHN'S (TORBAY) AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$16.23
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$16.69

TABLE

Item	Column I	Column II	Column III	Column IV
	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	4.62	Not more than 30 000 kg	5.99
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	5.82	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	7.39
3.	More than 45 000 kg	6.94	More than 70 000 kg	10.21

PART 23

SAINT JOHN AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$17.59
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$18.12

TABLE

Item	Column I	Column II	Column III	Column IV
	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	5.02	Not more than 30 000 kg	6.49
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	6.34	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	8.01
3.	More than 45 000 kg	7.53	More than 70 000 kg	11.08

7. Part 25¹ of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

PART 25

SASKATOON AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.41
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.80

TABLE

Item	Column I	Column II	Column III	Column IV
	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.82	Not more than 30 000 kg	4.97
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.81	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	6.11
3.	More than 45 000 kg	5.75	More than 70 000 kg	8.45

¹ SOR/98-298

6. Les parties 22¹ et 23¹ de l'annexe I du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

PARTIE 22

AÉROPORT DE SAINT-JEAN (TORBAY)

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 16,23 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 16,69 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	4,62	Au plus 30 000 kg	5,99
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	5,82	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	7,39
3.	Plus de 45 000 kg	6,94	Plus de 70 000 kg	10,21

PARTIE 23

AÉROPORT DE SAINT-JEAN

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 17,59 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 18,12 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	5,02	Au plus 30 000 kg	6,49
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	6,34	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	8,01
3.	Plus de 45 000 kg	7,53	Plus de 70 000 kg	11,08

7. La partie 25¹ de l'annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 25

AÉROPORT DE SASKATOON

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,41 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,80 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,82	Au plus 30 000 kg	4,97
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,81	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	6,11
3.	Plus de 45 000 kg	5,75	Plus de 70 000 kg	8,45

¹ DORS/98-298

8. Part 4¹ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

**PART 4
CHARLOTTETOWN AIRPORT**

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	28.43	65.92
2.	10-15	56.81	131.77
3.	16-25	87.51	202.81
4.	26-45	153.41	355.24
5.	46-60	219.08	507.47
6.	61-89	350.74	812.17
7.	90-125	482.50	1,116.84
8.	126-150	570.15	1,319.84
9.	151-200	789.34	1,827.54
10.	201-250	1,030.90	2,386.18
11.	251-300	1,272.15	2,944.39
12.	301-400	1,513.40	3,502.84
13.	401 or more	1,864.23	4,315.04

9. Part 10¹ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

**PART 10
FREDERICTON AIRPORT**

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	21.57	50.02
2.	10-15	43.12	100.00
3.	16-25	66.41	153.89
4.	26-45	116.43	269.58
5.	46-60	166.26	385.14
6.	61-89	266.17	616.35
7.	90-125	366.16	847.58
8.	126-150	432.70	1,001.61
9.	151-200	599.12	1,386.91
10.	201-250	782.35	1,810.86
11.	251-300	965.43	2,234.47
12.	301-400	1,148.50	2,658.28
13.	401 or more	1,414.76	3,274.65

10. Part 13¹ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

**PART 13
HALIFAX INTERNATIONAL AIRPORT**

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	15.56	31.45
2.	10-15	31.08	62.87
3.	16-25	47.86	96.76
4.	26-45	83.92	169.49
5.	46-60	119.86	242.14
6.	61-89	191.84	387.51
7.	90-125	263.93	532.91
8.	126-150	311.91	629.77
9.	151-200	431.85	872.02
10.	201-250	563.93	1,138.57
11.	251-300	695.88	1,404.92
12.	301-400	827.84	1,671.39
13.	401 or more	1,019.77	2,058.93

11. Part 15¹ of Schedule IV to the Regulations is repealed.

8. La partie 4¹ de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

**PARTIE 4
AÉROPORT DE CHARLOTTETOWN**

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	28,43	65,92
2.	10-15	56,81	131,77
3.	16-25	87,51	202,81
4.	26-45	153,41	355,24
5.	46-60	219,08	507,47
6.	61-89	350,74	812,17
7.	90-125	482,50	1 116,84
8.	126-150	570,15	1 319,84
9.	151-200	789,34	1 827,54
10.	201-250	1 030,90	2 386,18
11.	251-300	1 272,15	2 944,39
12.	301-400	1 513,40	3 502,84
13.	401 et plus	1 864,23	4 315,04

9. La partie 10¹ de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

**PARTIE 10
AÉROPORT DE FREDERICTON**

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	21,57	50,02
2.	10-15	43,12	100,00
3.	16-25	66,41	153,89
4.	26-45	116,43	269,58
5.	46-60	166,26	385,14
6.	61-89	266,17	616,35
7.	90-125	366,16	847,58
8.	126-150	432,70	1 001,61
9.	151-200	599,12	1 386,91
10.	201-250	782,35	1 810,86
11.	251-300	965,43	2 234,47
12.	301-400	1 148,50	2 658,28
13.	401 et plus	1 414,76	3 274,65

10. La partie 13¹ de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

**PARTIE 13
AÉROPORT INTERNATIONAL DE HALIFAX**

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	15,56	31,45
2.	10-15	31,08	62,87
3.	16-25	47,86	96,76
4.	26-45	83,92	169,49
5.	46-60	119,86	242,14
6.	61-89	191,84	387,51
7.	90-125	263,93	532,91
8.	126-150	311,91	629,77
9.	151-200	431,85	872,02
10.	201-250	563,93	1 138,57
11.	251-300	695,88	1 404,92
12.	301-400	827,84	1 671,39
13.	401 et plus	1 019,77	2 058,93

11. La partie 15¹ de l'annexe IV du même règlement est abrogée.

¹ SOR/98-298

¹ DORS/98-298

12. Parts 19 to 21¹ of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:

PART 19

PRINCE GEORGE AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	11.77	27.31
2.	10-15	23.55	54.60
3.	16-25	36.27	84.02
4.	26-45	63.56	147.18
5.	46-60	90.79	210.28
6.	61-89	145.33	336.52
7.	90-125	199.92	462.75
8.	126-150	236.25	546.86
9.	151-200	327.11	757.22
10.	201-250	427.14	988.70
11.	251-300	527.12	1,219.99
12.	301-400	627.06	1,451.39
13.	401 or more	772.44	1,787.90

PART 20

QUÉBEC INTERNATIONAL AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	12.20	28.29
2.	10-15	24.39	56.56
3.	16-25	37.55	87.05
4.	26-45	65.84	152.46
5.	46-60	94.04	217.81
6.	61-89	150.53	348.60
7.	90-125	207.08	479.36
8.	126-150	244.73	566.47
9.	151-200	338.84	784.38
10.	201-250	442.46	1,024.13
11.	251-300	546.00	1,263.71
12.	301-400	649.54	1,503.40
13.	401 or more	800.12	1,851.99

PART 21

REGINA AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	10.76	24.94
2.	10-15	21.50	49.87
3.	16-25	33.11	76.75
4.	26-45	58.05	134.42
5.	46-60	82.92	192.04
6.	61-89	132.71	307.35
7.	90-125	182.57	422.63
8.	126-150	215.77	499.44
9.	151-200	298.75	691.56
10.	201-250	390.11	902.95
11.	251-300	481.40	1,114.17
12.	301-400	572.68	1,325.51
13.	401 or more	705.44	1,632.84

12. Les parties 19 à 21¹ de l'annexe IV du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

PARTIE 19

AÉROPORT DE PRINCE GEORGE

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	11,77	27,31
2.	10-15	23,55	54,60
3.	16-25	36,27	84,02
4.	26-45	63,56	147,18
5.	46-60	90,79	210,28
6.	61-89	145,33	336,52
7.	90-125	199,92	462,75
8.	126-150	236,25	546,86
9.	151-200	327,11	757,22
10.	201-250	427,14	988,70
11.	251-300	527,12	1 219,99
12.	301-400	627,06	1 451,39
13.	401 et plus	772,44	1 787,90

PARTIE 20

AÉROPORT INTERNATIONAL DE QUÉBEC

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	12,20	28,29
2.	10-15	24,39	56,56
3.	16-25	37,55	87,05
4.	26-45	65,84	152,46
5.	46-60	94,04	217,81
6.	61-89	150,53	348,60
7.	90-125	207,08	479,36
8.	126-150	244,73	566,47
9.	151-200	338,84	784,38
10.	201-250	442,46	1 024,13
11.	251-300	546,00	1 263,71
12.	301-400	649,54	1 503,40
13.	401 et plus	800,12	1 851,99

PARTIE 21

AÉROPORT DE REGINA

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	10,76	24,94
2.	10-15	21,50	49,87
3.	16-25	33,11	76,75
4.	26-45	58,05	134,42
5.	46-60	82,92	192,04
6.	61-89	132,71	307,35
7.	90-125	182,57	422,63
8.	126-150	215,77	499,44
9.	151-200	298,75	691,56
10.	201-250	390,11	902,95
11.	251-300	481,40	1 114,17
12.	301-400	572,68	1 325,51
13.	401 et plus	705,44	1 632,84

¹ SOR/98-298¹ DORS/98-298

13. Parts 23¹ and 24¹ of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:

PART 23**ST. JOHN'S (TORBAY) AIRPORT**

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	14.88	34.54
2.	10-15	29.76	69.02
3.	16-25	45.82	106.20
4.	26-45	80.36	186.06
5.	46-60	114.76	265.80
6.	61-89	183.69	425.39
7.	90-125	252.71	584.96
8.	126-150	298.63	691.28
9.	151-200	413.49	957.19
10.	201-250	539.94	1,249.79
11.	251-300	666.32	1,542.16
12.	301-400	792.67	1,834.66
13.	401 or more	976.43	2,260.06

PART 24**SAINT JOHN AIRPORT**

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	16.14	37.45
2.	10-15	32.27	74.88
3.	16-25	49.72	115.20
4.	26-45	87.16	201.80
5.	46-60	124.48	288.32
6.	61-89	199.27	461.43
7.	90-125	274.14	634.51
8.	126-150	323.92	749.86
9.	151-200	448.51	1,038.28
10.	201-250	585.69	1,355.65
11.	251-300	722.76	1,672.81
12.	301-400	859.81	1,990.07
13.	401 or more	1,059.14	2,451.51

14. Part 26¹ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

PART 26**SASKATOON AIRPORT**

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	12.31	28.54
2.	10-15	24.60	57.06
3.	16-25	37.88	87.81
4.	26-45	66.42	153.80
5.	46-60	94.87	219.72
6.	61-89	151.84	351.65
7.	90-125	208.89	483.55
8.	126-150	246.88	571.44
9.	151-200	341.81	791.25
10.	201-250	446.34	1,032.70
11.	251-300	550.79	1,274.78
12.	301-400	655.23	1,516.57
13.	401 or more	807.12	1,868.21

15. Item 13¹ of Schedule VI to the Regulations is repealed.

¹ SOR/98-298

13. Les parties 23¹ et 24¹ de l'annexe IV du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

PARTIE 23**AÉROPORT DE SAINT-JEAN (TORBAY)**

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	14,88	34,54
2.	10-15	29,76	69,02
3.	16-25	45,82	106,20
4.	26-45	80,36	186,06
5.	46-60	114,76	265,80
6.	61-89	183,69	425,39
7.	90-125	252,71	584,96
8.	126-150	298,63	691,28
9.	151-200	413,49	957,19
10.	201-250	539,94	1 249,79
11.	251-300	666,32	1 542,16
12.	301-400	792,67	1 834,66
13.	401 et plus	976,43	2 260,06

PARTIE 24**AÉROPORT DE SAINT-JEAN**

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	16,14	37,45
2.	10-15	32,27	74,88
3.	16-25	49,72	115,20
4.	26-45	87,16	201,80
5.	46-60	124,48	288,32
6.	61-89	199,27	461,43
7.	90-125	274,14	634,51
8.	126-150	323,92	749,86
9.	151-200	448,51	1 038,28
10.	201-250	585,69	1 355,65
11.	251-300	722,76	1 672,81
12.	301-400	859,81	1 990,07
13.	401 et plus	1 059,14	2 451,51

14. La partie 26¹ de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 26**AÉROPORT DE SASKATOON**

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	12,31	28,54
2.	10-15	24,60	57,06
3.	16-25	37,88	87,81
4.	26-45	66,42	153,80
5.	46-60	94,87	219,72
6.	61-89	151,84	351,65
7.	90-125	208,89	483,55
8.	126-150	246,88	571,44
9.	151-200	341,81	791,25
10.	201-250	446,34	1 032,70
11.	251-300	550,79	1 274,78
12.	301-400	655,23	1 516,57
13.	401 et plus	807,12	1 868,21

15. L'article 13¹ de l'annexe VI du même règlement est abrogé.

¹ DORS/98-298

16. Items 17¹ and 18¹ of Schedule VI to the Regulations are replaced by the following:

Column I	Column II	Column III	Column IV	Column V	
Item	Airport	Aircraft Weight	Daily Charge (\$)	Monthly Charge (\$)	Annual Charge (\$)
17.	Prince George	(a) 2 000 kg or less	7.84	62.94	398.05
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	7.84	62.94	477.64
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	13.89	281.43	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	25.67	523.58	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	39.77	805.63	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	60.03	1,208.91	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	100.37	2,014.95	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	140.22	2,820.66	
		(i) More than 300 000 kg	180.97	3,627.05	
18.	Québec International	(a) 2 000 kg or less	7.48	60.05	379.73
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	7.78	63.08	477.68
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	13.24	268.47	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	24.49	499.48	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	37.94	768.56	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	57.27	1,153.28	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	95.75	1,922.23	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	133.77	2,690.87	
		(i) More than 300 000 kg	172.65	3,460.15	

16. Les articles 17¹ et 18¹ de l'annexe VI du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V	
Article	Aéroport	Masse de l'aéronef	Redevance journalière (\$)	Redevance mensuelle (\$)	Redevance annuelle (\$)
17.	Aéroport de Prince George	a) au plus 2 000 kg	7,84	62,94	398,05
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	7,84	62,94	477,64
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	13,89	281,43	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	25,67	523,58	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	39,77	805,63	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	60,03	1 208,91	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	100,37	2 014,95	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	140,22	2 820,66	
		i) plus de 300 000 kg	180,97	3 627,05	
18.	Aéroport international de Québec	a) au plus 2 000 kg	7,48	60,05	379,73
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	7,78	63,08	477,68
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	13,24	268,47	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	24,49	499,48	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	37,94	768,56	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	57,27	1 153,28	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	95,75	1 922,23	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	133,77	2 690,87	
		i) plus de 300 000 kg	172,65	3 460,15	

PART 2

AMENDMENTS EFFECTIVE APRIL 1, 1999

17. (1) Subsection 7(1)¹ of the Regulations is replaced by the following:

7. (1) Subject to subsection (2) and section 9, for each technical landing of a jet aircraft or a turboprop aircraft weighing more than 40 000 kg, commencing or concluding an international flight at Gander International Airport, the landing charge, per 1 000 kg or fraction thereof of the weight of the aircraft, is \$6.54.

(2) Paragraphs 7(2)(a) to (c)¹ of the Regulations are replaced by the following:

- (a) \$6.54 on the first 30 000 000 kg;
- (b) \$5.57 on the next 14 800 000 kg; and
- (c) \$5.18 on any weight in excess of 44 800 000 kg.

18. Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

PARTIE 2

ENTRÉE EN VIGUEUR LE 1^{ER} AVRIL 1999**17. (1) Le paragraphe 7(1)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

7. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et de l'article 9, pour chaque escale technique effectuée par un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur pesant plus de 40 000 kg qui commence ou termine un vol international à l'aéroport international de Gander, la redevance d'atterrissage est de 6,54 \$ par tranche de 1 000 kg ou moins de la masse de l'aéronef.

(2) Les alinéas 7(2)(a) à (c)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- a) 6,54 \$ pour les premiers 30 000 000 kg;
- b) 5,57 \$ pour les 14 800 000 kg suivants;
- c) 5,18 \$ au-delà de 44 800 000 kg.

18. L'annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :¹ SOR/98-298¹ DORS/98-298

SCHEDULE I
(Sections 4 and 5)

DOMESTIC FLIGHT AND INTERNATIONAL FLIGHT LANDING CHARGES

PART 1

BAIE-COMEAU AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$14.04
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$14.45

TABLE

Column I	Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	4.00	5.18
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	5.05	6.39
3.	More than 45 000 kg	6.00	8.83

PART 2

BLANC-SABLON AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge and international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$15.29

TABLE

Column I	Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.29	4.26
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.24	5.88
3.	More than 45 000 kg	4.93	7.93

PART 3

CHARLOTTETOWN AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$30.97
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$31.88

TABLE

Column I	Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	8.84	11.43
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	11.13	14.09
3.	More than 45 000 kg	13.26	19.48

ANNEXE I
(articles 4 et 5)

REDEVANCES D'ATERRISSAGE — VOLS INTÉRIEURS ET INTERNATIONAUX

PARTIE 1

AÉROPORT DE BAIE-COMEAU

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 14,04 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 14,45 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	4,00	Au plus 30 000 kg	5,18
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	5,05	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	6,39
3.	Plus de 45 000 kg	6,00	Plus de 70 000 kg	8,83

PARTIE 2

AÉROPORT DE BLANC-SABLON

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur ou d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 15,29 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,29	Au plus 30 000 kg	4,26
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,24	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	5,88
3.	Plus de 45 000 kg	4,93	Plus de 70 000 kg	7,93

PARTIE 3

AÉROPORT DE CHARLOTTETOWN

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 30,97 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 31,88 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	8,84	Au plus 30 000 kg	11,43
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	11,13	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	14,09
3.	Plus de 45 000 kg	13,26	Plus de 70 000 kg	19,48

SCHEDULE I — *Continued*

PART 4

CHURCHILL AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$12.58
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$12.94

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.59	Not more than 30 000 kg	4.65
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.51	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	5.73
3.	More than 45 000 kg	5.39	More than 70 000 kg	7.91

PART 5

DEER LAKE AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$10.96
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$11.29

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.13	Not more than 30 000 kg	4.05
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	3.94	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	5.00
3.	More than 45 000 kg	4.69	More than 70 000 kg	6.91

PART 6

EASTMAIN RIVER AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge and international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$15.79

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.39	Not more than 30 000 kg	4.39
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.36	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	6.06
3.	More than 45 000 kg	5.10	More than 70 000 kg	8.18

ANNEXE I (suite)

PARTIE 4

AÉROPORT DE CHURCHILL

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 12,58 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 12,94 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
		Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins		Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins
Article	Masse de l'aéronef	(\$)	Masse de l'aéronef	(\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,59	Au plus 30 000 kg	4,65
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,51	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	5,73
3.	Plus de 45 000 kg	5,39	Plus de 70 000 kg	7,91

PARTIE 5

AÉROPORT DE DEER LAKE

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 10,96 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 11,29 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
		Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins		Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins
Article	Masse de l'aéronef	(\$)	Masse de l'aéronef	(\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,13	Au plus 30 000 kg	4,05
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	3,94	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	5,00
3.	Plus de 45 000 kg	4,69	Plus de 70 000 kg	6,91

PARTIE 6

AÉROPORT D'EASTMAIN RIVER

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur ou d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 15,79 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
		Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins		Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins
Article	Masse de l'aéronef	(\$)	Masse de l'aéronef	(\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,39	Au plus 30 000 kg	4,39
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,36	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	6,06
3.	Plus de 45 000 kg	5,10	Plus de 70 000 kg	8,18

SCHEDULE I — *Continued*

PART 7

FORT McMURRAY AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.18
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.58

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.77	Not more than 30 000 kg	4.88
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.75	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	6.00
3.	More than 45 000 kg	5.64	More than 70 000 kg	8.29

PART 8

FORT NELSON AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$19.48
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$20.07

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	5.56	Not more than 30 000 kg	7.21
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	6.99	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	8.86
3.	More than 45 000 kg	8.33	More than 70 000 kg	12.26

PART 9

FREDERICTON AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$23.51
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$24.19

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	6.69	Not more than 30 000 kg	8.68
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	8.46	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	10.70
3.	More than 45 000 kg	10.06	More than 70 000 kg	14.80

ANNEXE I (suite)

PARTIE 7

AÉROPORT DE FORT McMURRAY

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,18 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,58 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
		Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins		Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins
Article	Masse de l'aéronef	(\$)	Masse de l'aéronef	(\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,77	Au plus 30 000 kg	4,88
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,75	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	6,00
3.	Plus de 45 000 kg	5,64	Plus de 70 000 kg	8,29

PARTIE 8

AÉROPORT DE FORT NELSON

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 19,48 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 20,07 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
		Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins		Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins
Article	Masse de l'aéronef	(\$)	Masse de l'aéronef	(\$)
1.	Au plus 21 000 kg	5,56	Au plus 30 000 kg	7,21
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	6,99	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	8,86
3.	Plus de 45 000 kg	8,33	Plus de 70 000 kg	12,26

PARTIE 9

AÉROPORT DE FREDERICTON

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 23,51 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 24,19 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
		Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins		Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins
Article	Masse de l'aéronef	(\$)	Masse de l'aéronef	(\$)
1.	Au plus 21 000 kg	6,69	Au plus 30 000 kg	8,68
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	8,46	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	10,70
3.	Plus de 45 000 kg	10,06	Plus de 70 000 kg	14,80

SCHEDULE I — *Continued*

PART 10

GANDER INTERNATIONAL AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.23
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.60

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.77	Not more than 30 000 kg	4.89
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.76	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	6.02
3.	More than 45 000 kg	5.66	More than 70 000 kg	8.32

PART 11

HALIFAX INTERNATIONAL AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.13
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.49

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.73	Not more than 30 000 kg	4.84
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.71	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	5.97
3.	More than 45 000 kg	5.62	More than 70 000 kg	7.64

PART 12

ÎLES-DE-LA-MADELEINE AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$17.25
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$17.76

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	4.93	Not more than 30 000 kg	6.38
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	6.20	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	7.86
3.	More than 45 000 kg	7.39	More than 70 000 kg	10.86

ANNEXE I (suite)

PARTIE 10

AÉROPORT INTERNATIONAL DE GANDER

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,23 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,60 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,77	Au plus 30 000 kg	4,89
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,76	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	6,02
3.	Plus de 45 000 kg	5,66	Plus de 70 000 kg	8,32

PARTIE 11

AÉROPORT INTERNATIONAL DE HALIFAX

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,13 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,49 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,73	Au plus 30 000 kg	4,84
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,71	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	5,97
3.	Plus de 45 000 kg	5,62	Plus de 70 000 kg	7,64

PARTIE 12

AÉROPORT DES ÎLES-DE-LA-MADELEINE

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 17,25 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 17,76 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	4,93	Au plus 30 000 kg	6,38
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	6,20	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	7,86
3.	Plus de 45 000 kg	7,39	Plus de 70 000 kg	10,86

SCHEDULE I — *Continued*

PART 13

MONT-JOLI AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$25.26
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$26.00

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	7.19	Not more than 30 000 kg	9.33
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	9.08	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	11.48
3.	More than 45 000 kg	10.80	More than 70 000 kg	15.90

PART 14

PENTICTON AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$15.33
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$15.79

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	4.37	Not more than 30 000 kg	5.67
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	5.51	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	6.97
3.	More than 45 000 kg	6.56	More than 70 000 kg	9.64

PART 15

PORT HARDY AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$17.41
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$17.91

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	4.96	Not more than 30 000 kg	6.44
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	6.26	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	7.92
3.	More than 45 000 kg	7.44	More than 70 000 kg	10.94

ANNEXE I (suite)

PARTIE 13

AÉROPORT DE MONT-JOLI

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 25,26 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 26,00 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	7,19	Au plus 30 000 kg	9,33
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	9,08	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	11,48
3.	Plus de 45 000 kg	10,80	Plus de 70 000 kg	15,90

PARTIE 14

AÉROPORT DE PENTICTON

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 15,33 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 15,79 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	4,37	Au plus 30 000 kg	5,67
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	5,51	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	6,97
3.	Plus de 45 000 kg	6,56	Plus de 70 000 kg	9,64

PARTIE 15

AÉROPORT DE PORT HARDY

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 17,41 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 17,91 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	4,96	Au plus 30 000 kg	6,44
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	6,26	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	7,92
3.	Plus de 45 000 kg	7,44	Plus de 70 000 kg	10,94

SCHEDULE I — *Continued*

PART 16

PRINCE GEORGE AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for
 - (a) a fixed-wing aircraft that is a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$15.76; and
 - (b) a helicopter: \$12.84
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$16.21

TABLE

Column I		Column II	Column III		Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	
1.	Not more than 21 000 kg	4.49	Not more than 30 000 kg	5.83	
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	5.68	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	7.17	
3.	More than 45 000 kg	6.74	More than 70 000 kg	9.91	

PART 17

QUÉBEC INTERNATIONAL AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.29
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.68

TABLE

Column I		Column II	Column III		Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	
1.	Not more than 21 000 kg	3.79	Not more than 30 000 kg	4.92	
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.77	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	6.06	
3.	More than 45 000 kg	5.69	More than 70 000 kg	8.37	

PART 18

REGINA AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$11.72
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$12.07

TABLE

Column I		Column II	Column III		Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	
1.	Not more than 21 000 kg	3.34	Not more than 30 000 kg	4.34	
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.21	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	5.34	
3.	More than 45 000 kg	5.03	More than 70 000 kg	7.38	

ANNEXE I (suite)

PARTIE 16

AÉROPORT DE PRINCE GEORGE

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur :

a) pour un aéronef à voilure fixe qui est un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, 15,76 \$;

b) pour un hélicoptère, 12,84 \$.

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 16,21 \$

TABLEAU

Article	Colonne I Masse de l'aéronef	Colonne II Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Colonne III Masse de l'aéronef	Colonne IV Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	4,49	Au plus 30 000 kg	5,83
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	5,68	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	7,17
3.	Plus de 45 000 kg	6,74	Plus de 70 000 kg	9,91

PARTIE 17

AÉROPORT INTERNATIONAL DE QUÉBEC

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,29 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,68 \$

TABLEAU

Article	Colonne I Masse de l'aéronef	Colonne II Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Colonne III Masse de l'aéronef	Colonne IV Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,79	Au plus 30 000 kg	4,92
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,77	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	6,06
3.	Plus de 45 000 kg	5,69	Plus de 70 000 kg	8,37

PARTIE 18

AÉROPORT DE REGINA

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 11,72 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 12,07 \$

TABLEAU

Article	Colonne I Masse de l'aéronef	Colonne II Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Colonne III Masse de l'aéronef	Colonne IV Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,34	Au plus 30 000 kg	4,34
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,21	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	5,34
3.	Plus de 45 000 kg	5,03	Plus de 70 000 kg	7,38

SCHEDULE I — *Continued*

PART 19

ST. ANTHONY AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge and international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$33.90

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	7.29	Not more than 30 000 kg	9.45
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	9.36	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	13.04
3.	More than 45 000 kg	10.95	More than 70 000 kg	17.54

PART 20

ST. HUBERT AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge and international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$12.44

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	2.68	Not more than 30 000 kg	3.48
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	3.44	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	4.79
3.	More than 45 000 kg	4.01	More than 70 000 kg	6.44

PART 21

ST. JOHN'S (TORBAY) AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$16.23
 2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$16.69

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	4.62	Not more than 30 000 kg	5.99
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	5.82	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	7.39
3.	More than 45 000 kg	6.94	More than 70 000 kg	10.21

ANNEXE I (suite)

PARTIE 19

AÉROPORT DE ST. ANTHONY

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur ou d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 33,90 \$

TABLEAU

Article	Colonne I Masse de l'aéronef	Colonne II Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Colonne III Masse de l'aéronef	Colonne IV Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	7,29	Au plus 30 000 kg	9,45
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	9,36	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	13,04
3.	Plus de 45 000 kg	10,95	Plus de 70 000 kg	17,54

PARTIE 20

AÉROPORT DE ST-HUBERT

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur ou d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 12,44 \$

TABLEAU

Article	Colonne I Masse de l'aéronef	Colonne II Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Colonne III Masse de l'aéronef	Colonne IV Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	2,68	Au plus 30 000 kg	3,48
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	3,44	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	4,79
3.	Plus de 45 000 kg	4,01	Plus de 70 000 kg	6,44

PARTIE 21

AÉROPORT DE SAINT-JEAN (TORBAY)

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 16,23 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 16,69 \$

TABLEAU

Article	Colonne I Masse de l'aéronef	Colonne II Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Colonne III Masse de l'aéronef	Colonne IV Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	4,62	Au plus 30 000 kg	5,99
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	5,82	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	7,39
3.	Plus de 45 000 kg	6,94	Plus de 70 000 kg	10,21

SCHEDULE I — *Continued*

PART 22

SAINT JOHN AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$17.59
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$18.12

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	5.02	Not more than 30 000 kg	6.49
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	6.34	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	8.01
3.	More than 45 000 kg	7.53	More than 70 000 kg	11.08

PART 23

SANDSPIT AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$12.18
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$12.53

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.48	Not more than 30 000 kg	4.50
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.37	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	5.54
3.	More than 45 000 kg	5.21	More than 70 000 kg	7.66

PART 24

SASKATOON AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.41
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.80

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.82	Not more than 30 000 kg	4.97
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.81	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	6.11
3.	More than 45 000 kg	5.75	More than 70 000 kg	8.45

ANNEXE I (suite)

PARTIE 22

AÉROPORT DE SAINT-JEAN

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 17,59 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 18,12 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	5,02	Au plus 30 000 kg	6,49
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	6,34	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	8,01
3.	Plus de 45 000 kg	7,53	Plus de 70 000 kg	11,08

PARTIE 23

AÉROPORT DE SANDSPIT

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 12,18 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 12,53 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,48	Au plus 30 000 kg	4,50
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,37	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	5,54
3.	Plus de 45 000 kg	5,21	Plus de 70 000 kg	7,66

PARTIE 24

AÉROPORT DE SASKATOON

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,41 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,80 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,82	Au plus 30 000 kg	4,97
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,81	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	6,11
3.	Plus de 45 000 kg	5,75	Plus de 70 000 kg	8,45

SCHEDULE I — *Continued*

PART 25

SCHEFFERVILLE AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$21.68
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$22.34

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	6.18	Not more than 30 000 kg	8.02
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	7.80	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	9.86
3.	More than 45 000 kg	9.28	More than 70 000 kg	13.64

PART 26

SEPT-ÎLES AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$21.92
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$22.56

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	6.26	Not more than 30 000 kg	8.11
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	7.89	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	9.97
3.	More than 45 000 kg	9.37	More than 70 000 kg	13.79

PART 27

SMITHERS AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$12.92
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.30

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.69	Not more than 30 000 kg	4.78
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.65	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	5.89
3.	More than 45 000 kg	5.53	More than 70 000 kg	8.13

ANNEXE I (suite)

PARTIE 25

AÉROPORT DE SCHEFFERVILLE

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 21,68 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 22,34 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	6,18	Au plus 30 000 kg	8,02
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	7,80	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	9,86
3.	Plus de 45 000 kg	9,28	Plus de 70 000 kg	13,64

PARTIE 26

AÉROPORT DE SEPT-ÎLES

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 21,92 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 22,56 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	6,26	Au plus 30 000 kg	8,11
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	7,89	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	9,97
3.	Plus de 45 000 kg	9,37	Plus de 70 000 kg	13,79

PARTIE 27

AÉROPORT DE SMITHERS

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 12,92 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,30 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,69	Au plus 30 000 kg	4,78
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,65	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	5,89
3.	Plus de 45 000 kg	5,53	Plus de 70 000 kg	8,13

SCHEDULE I — *Continued*

PART 28

TERRACE AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$11.50
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$11.83

TABLE

Column I		Column II	Column III		Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	
1.	Not more than 21 000 kg	3.28	Not more than 30 000 kg	4.25	
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.13	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	5.24	
3.	More than 45 000 kg	4.92	More than 70 000 kg	7.24	

PART 29

TIMMINS AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$30.94
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$31.84

TABLE

Column I		Column II	Column III		Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	
1.	Not more than 21 000 kg	8.80	Not more than 30 000 kg	11.42	
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	11.13	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	14.08	
3.	More than 45 000 kg	13.23	More than 70 000 kg	19.46	

PART 30

VAL-D'OR AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.75
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$14.15

TABLE

Column I		Column II	Column III		Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	
1.	Not more than 21 000 kg	3.91	Not more than 30 000 kg	5.08	
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.94	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	6.25	
3.	More than 45 000 kg	5.88	More than 70 000 kg	8.65	

ANNEXE I (suite)

PARTIE 28

AÉROPORT DE TERRACE

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 11,50 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 11,83 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,28	Au plus 30 000 kg	4,25
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,13	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	5,24
3.	Plus de 45 000 kg	4,92	Plus de 70 000 kg	7,24

PARTIE 29

AÉROPORT DE TIMMINS

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 30,94 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 31,84 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	8,80	Au plus 30 000 kg	11,42
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	11,13	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	14,08
3.	Plus de 45 000 kg	13,23	Plus de 70 000 kg	19,46

PARTIE 30

AÉROPORT DE VAL-D'OR

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,75 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 14,15 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,91	Au plus 30 000 kg	5,08
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,94	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	6,25
3.	Plus de 45 000 kg	5,88	Plus de 70 000 kg	8,65

SCHEDULE I — *Continued*

PART 31

WABUSH AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$32.29
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$33.25

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	9.20	Not more than 30 000 kg	11.93
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	11.61	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	14.70
3.	More than 45 000 kg	13.81	More than 70 000 kg	20.34

PART 32

WASKAGANISH AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge and international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$15.06

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.24	Not more than 30 000 kg	4.20
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.16	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	5.80
3.	More than 45 000 kg	4.86	More than 70 000 kg	7.81

PART 33

WEMINDJI AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge and international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$15.80

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.39	Not more than 30 000 kg	4.39
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.36	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	6.06
3.	More than 45 000 kg	5.11	More than 70 000 kg	8.18

ANNEXE I (suite)

PARTIE 31

AÉROPORT DE WABUSH

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 32,29 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 33,25 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
		Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins		Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins
Article	Masse de l'aéronef	(\$)	Masse de l'aéronef	(\$)
1.	Au plus 21 000 kg	9,20	Au plus 30 000 kg	11,93
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	11,61	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	14,70
3.	Plus de 45 000 kg	13,81	Plus de 70 000 kg	20,34

PARTIE 32

AÉROPORT DE WASKAGANISH

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur ou d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 15,06 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
		Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins		Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins
Article	Masse de l'aéronef	(\$)	Masse de l'aéronef	(\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,24	Au plus 30 000 kg	4,20
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,16	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	5,80
3.	Plus de 45 000 kg	4,86	Plus de 70 000 kg	7,81

PARTIE 33

AÉROPORT DE WEMINDJI

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur ou d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 15,80 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
		Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins		Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins
Article	Masse de l'aéronef	(\$)	Masse de l'aéronef	(\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,39	Au plus 30 000 kg	4,39
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,36	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	6,06
3.	Plus de 45 000 kg	5,11	Plus de 70 000 kg	8,18

SCHEDULE I — *Continued*

PART 34

WINDSOR AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$23.23
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$23.93

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	6.61	Not more than 30 000 kg	8.58
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	8.36	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	10.58
3.	More than 45 000 kg	9.94	More than 70 000 kg	14.62

ANNEXE I (suite)

PARTIE 34

AÉROPORT DE WINDSOR

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 23,23 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 23,93 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	6,61	Au plus 30 000 kg	8,58
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	8,36	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	10,58
3.	Plus de 45 000 kg	9,94	Plus de 70 000 kg	14,62

19. Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

SCHEDULE IV
(Section 10)

GENERAL TERMINAL CHARGES

PART 1

BAGOTVILLE AIRPORT

Column I	Column II	Column III
Item	Seating Capacity	Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	10.13
2.	10-15	20.24
3.	16-25	31.19
4.	26-45	54.67
5.	46-60	78.07
6.	61-89	124.98
7.	90-125	171.93
8.	126-150	203.17
9.	151-200	281.31
10.	201-250	367.35
11.	251-300	453.31
12.	301-400	539.28
13.	401 or more	664.29

Column I	Column II	Column III
Item	Seating Capacity	International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
		23.49
		46.96
		72.26
		126.58
		180.84
		289.41
		397.97
		470.31
		651.21
		850.27
		1,049.18
		1,248.18
		1,537.58

PART 2

BAIE-COMEAU AIRPORT

Column I	Column II	Column III
Item	Seating Capacity	Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	9.79
2.	10-15	19.57
3.	16-25	30.15
4.	26-45	52.86
5.	46-60	75.49
6.	61-89	120.85
7.	90-125	166.25
8.	126-150	196.45
9.	151-200	272.01
10.	201-250	355.20
11.	251-300	438.33
12.	301-400	521.45
13.	401 or more	642.33

Column I	Column II	Column III
Item	Seating Capacity	International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
		22.71
		45.41
		69.87
		122.39
		174.86
		279.84
		384.81
		454.76
		629.68
		822.16
		1,014.50
		1,206.91
		1,486.75

PART 3

BLANC-SABLON AIRPORT

Column I	Column II	Column III
Item	Seating Capacity	Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	13.08
2.	10-15	26.14
3.	16-25	40.26
4.	26-45	70.60
5.	46-60	100.81
6.	61-89	161.39
7.	90-125	222.01
8.	126-150	262.36
9.	151-200	363.26
10.	201-250	474.36
11.	251-300	585.38
12.	301-400	696.38
13.	401 or more	857.81

Column I	Column II	Column III
Item	Seating Capacity	International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
		30.33
		60.64
		93.31
		163.45
		233.51
		373.73
		513.91
		607.31
		840.93
		1,097.98
		1,354.83
		1,611.80
		1,985.51

19. L'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

ANNEXE IV
(article 10)

REDEVANCES GÉNÉRALES D'AÉROGARE

PARTIE 1

AÉROPORT DE BAGOTVILLE

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article	Nombre de sièges	Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)
1.	0-9	10,13
2.	10-15	20,24
3.	16-25	31,19
4.	26-45	54,67
5.	46-60	78,07
6.	61-89	124,98
7.	90-125	171,93
8.	126-150	203,17
9.	151-200	281,31
10.	201-250	367,35
11.	251-300	453,31
12.	301-400	539,28
13.	401 et plus	664,29

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article	Nombre de sièges	Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
		23,49
		46,96
		72,26
		126,58
		180,84
		289,41
		397,97
		470,31
		651,21
		850,27
		1 049,18
		1 248,18
		1 537,58

PARTIE 2

AÉROPORT DE BAIE-COMEAU

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article	Nombre de sièges	Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)
1.	0-9	9,79
2.	10-15	19,57
3.	16-25	30,15
4.	26-45	52,86
5.	46-60	75,49
6.	61-89	120,85
7.	90-125	166,25
8.	126-150	196,45
9.	151-200	272,01
10.	201-250	355,20
11.	251-300	438,33
12.	301-400	521,45
13.	401 et plus	642,33

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article	Nombre de sièges	Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
		22,71
		45,41
		69,87
		122,39
		174,86
		279,84
		384,81
		454,76
		629,68
		822,16
		1 014,50
		1 206,91
		1 486,75

PARTIE 3

AÉROPORT DE BLANC-SABLON

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article	Nombre de sièges	Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)
1.	0-9	13,08
2.	10-15	26,14
3.	16-25	40,26
4.	26-45	70,60
5.	46-60	100,81
6.	61-89	161,39
7.	90-125	222,01
8.	126-150	262,36
9.	151-200	363,26
10.	201-250	474,36
11.	251-300	585,38
12.	301-400	696,38
13.	401 et plus	857,81

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article	Nombre de sièges	Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
		30,33
		60,64
		93,31
		163,45
		233,51
		373,73
		513,91
		607,31
		840,93
		1 097,98
		1 354,83
		1 611,80
		1 985,51

SCHEDULE IV — *Continued*

ANNEXE IV (suite)

PART 4

PARTIE 4

CHARLOTTETOWN AIRPORT

AÉROPORT DE CHARLOTTETOWN

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	28.43	65.92
2.	10-15	56.81	131.77
3.	16-25	87.51	202.81
4.	26-45	153.41	355.24
5.	46-60	219.08	507.47
6.	61-89	350.74	812.17
7.	90-125	482.50	1,116.84
8.	126-150	570.15	1,319.84
9.	151-200	789.34	1,827.54
10.	201-250	1,030.90	2,386.18
11.	251-300	1,272.15	2,944.39
12.	301-400	1,513.40	3,502.84
13.	401 or more	1,864.23	4,315.04

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	28,43	65,92
2.	10-15	56,81	131,77
3.	16-25	87,51	202,81
4.	26-45	153,41	355,24
5.	46-60	219,08	507,47
6.	61-89	350,74	812,17
7.	90-125	482,50	1 116,84
8.	126-150	570,15	1 319,84
9.	151-200	789,34	1 827,54
10.	201-250	1 030,90	2 386,18
11.	251-300	1 272,15	2 944,39
12.	301-400	1 513,40	3 502,84
13.	401 et plus	1 864,23	4 315,04

PART 5

PARTIE 5

CHURCHILL AIRPORT

AÉROPORT DE CHURCHILL

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	12.12	28.09
2.	10-15	24.21	56.16
3.	16-25	37.29	86.43
4.	26-45	65.37	151.37
5.	46-60	93.38	216.26
6.	61-89	149.46	346.11
7.	90-125	205.60	475.94
8.	126-150	242.98	562.43
9.	151-200	336.42	778.79
10.	201-250	439.31	1,016.83
11.	251-300	542.12	1,256.07
12.	301-400	644.91	1,492.69
13.	401 or more	794.42	1,838.79

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	12,12	28,09
2.	10-15	24,21	56,16
3.	16-25	37,29	86,43
4.	26-45	65,37	151,37
5.	46-60	93,38	216,26
6.	61-89	149,46	346,11
7.	90-125	205,60	475,94
8.	126-150	242,98	562,43
9.	151-200	336,42	778,79
10.	201-250	439,31	1 016,83
11.	251-300	542,12	1 256,07
12.	301-400	644,91	1 492,69
13.	401 et plus	794,42	1 838,79

PART 6

PARTIE 6

DEER LAKE AIRPORT

AÉROPORT DE DEER LAKE

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	10.06	23.35
2.	10-15	20.12	46.67
3.	16-25	30.99	71.81
4.	26-45	54.34	125.79
5.	46-60	77.59	179.71
6.	61-89	124.20	287.62
7.	90-125	170.86	395.51
8.	126-150	201.92	467.39
9.	151-200	279.57	647.18
10.	201-250	365.06	845.00
11.	251-300	450.51	1,042.66
12.	301-400	535.94	1,240.43
13.	401 or more	660.28	1,528.05

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	10,06	23,35
2.	10-15	20,12	46,67
3.	16-25	30,99	71,81
4.	26-45	54,34	125,79
5.	46-60	77,59	179,71
6.	61-89	124,20	287,62
7.	90-125	170,86	395,51
8.	126-150	201,92	467,39
9.	151-200	279,57	647,18
10.	201-250	365,06	845,00
11.	251-300	450,51	1 042,66
12.	301-400	535,94	1 240,43
13.	401 et plus	660,28	1 528,05

SCHEDULE IV — *Continued*ANNEXE IV (*suite*)

PART 7

EASTMAIN RIVER AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	13.08	30.33
2.	10-15	26.14	60.64
3.	16-25	40.26	93.31
4.	26-45	70.60	163.45
5.	46-60	100.81	233.51
6.	61-89	161.39	373.73
7.	90-125	222.01	513.91
8.	126-150	262.36	607.31
9.	151-200	363.26	840.93
10.	201-250	474.36	1,097.98
11.	251-300	585.38	1,354.83
12.	301-400	696.38	1,611.80
13.	401 or more	857.81	1,985.51

PART 8

FORT McMURRAY AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	11.95	27.70
2.	10-15	23.87	55.38
3.	16-25	36.77	85.21
4.	26-45	64.47	149.28
5.	46-60	92.07	213.26
6.	61-89	147.39	341.31
7.	90-125	202.76	469.33
8.	126-150	239.61	554.63
9.	151-200	331.75	767.99
10.	201-250	433.22	1,002.73
11.	251-300	534.60	1,237.32
12.	301-400	635.97	1,472.00
13.	401 or more	783.41	1,813.31

PART 9

FORT NELSON AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	17.65	40.93
2.	10-15	35.28	81.85
3.	16-25	54.36	125.95
4.	26-45	95.29	220.63
5.	46-60	136.07	315.19
6.	61-89	217.85	504.45
7.	90-125	299.67	693.67
8.	126-150	354.14	819.75
9.	151-200	490.34	1,135.08
10.	201-250	640.29	1,482.05
11.	251-300	790.15	1,828.75
12.	301-400	939.97	2,175.06
13.	401 or more	1,157.89	2,680.06

PARTIE 7

AÉROPORT D'ESTMAIN RIVER

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	13,08	30,33
2.	10-15	26,14	60,64
3.	16-25	40,26	93,31
4.	26-45	70,60	163,45
5.	46-60	100,81	233,51
6.	61-89	161,39	373,73
7.	90-125	222,01	513,91
8.	126-150	262,36	607,31
9.	151-200	363,26	840,93
10.	201-250	474,36	1 097,98
11.	251-300	585,38	1 354,83
12.	301-400	696,38	1 611,80
13.	401 et plus	857,81	1 985,51

PARTIE 8

AÉROPORT DE FORT McMURRAY

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	11,95	27,70
2.	10-15	23,87	55,38
3.	16-25	36,77	85,21
4.	26-45	64,47	149,28
5.	46-60	92,07	213,26
6.	61-89	147,39	341,31
7.	90-125	202,76	469,33
8.	126-150	239,61	554,63
9.	151-200	331,75	767,99
10.	201-250	433,22	1 002,73
11.	251-300	534,60	1 237,32
12.	301-400	635,97	1 472,00
13.	401 et plus	783,41	1 813,31

PARTIE 9

AÉROPORT DE FORT NELSON

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	17,65	40,93
2.	10-15	35,28	81,85
3.	16-25	54,36	125,95
4.	26-45	95,29	220,63
5.	46-60	136,07	315,19
6.	61-89	217,85	504,45
7.	90-125	299,67	693,67
8.	126-150	354,14	819,75
9.	151-200	490,34	1 135,08
10.	201-250	640,29	1 482,05
11.	251-300	790,15	1 828,75
12.	301-400	939,97	2 175,06
13.	401 et plus	1 157,89	2 680,06

SCHEDULE IV — *Continued*

ANNEXE IV (*suite*)

PART 10
FREDERICTON AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	21.57	50.02
2.	10-15	43.12	100.00
3.	16-25	66.41	153.89
4.	26-45	116.43	269.58
5.	46-60	166.26	385.14
6.	61-89	266.17	616.35
7.	90-125	366.16	847.58
8.	126-150	432.70	1,001.61
9.	151-200	599.12	1,386.91
10.	201-250	782.35	1,810.86
11.	251-300	965.43	2,234.47
12.	301-400	1,148.50	2,658.28
13.	401 or more	1,414.76	3,274.65

PARTIE 10
AÉROPORT DE FREDERICTON

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	21,57	50,02
2.	10-15	43,12	100,00
3.	16-25	66,41	153,89
4.	26-45	116,43	269,58
5.	46-60	166,26	385,14
6.	61-89	266,17	616,35
7.	90-125	366,16	847,58
8.	126-150	432,70	1 001,61
9.	151-200	599,12	1 386,91
10.	201-250	782,35	1 810,86
11.	251-300	965,43	2 234,47
12.	301-400	1 148,50	2 658,28
13.	401 et plus	1 414,76	3 274,65

PART 11
GANDER INTERNATIONAL AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	12.13	28.13
2.	10-15	24.25	56.25
3.	16-25	37.35	86.56
4.	26-45	65.49	151.62
5.	46-60	93.51	216.60
6.	61-89	149.71	346.67
7.	90-125	205.93	476.71
8.	126-150	243.37	563.35
9.	151-200	336.96	780.04
10.	201-250	440.01	1,018.47
11.	251-300	542.99	1,256.73
12.	301-400	645.96	1,495.10
13.	401 or more	795.71	1,841.76

PARTIE 11
AÉROPORT INTERNATIONAL DE GANDER

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	12,13	28,13
2.	10-15	24,25	56,25
3.	16-25	37,35	86,56
4.	26-45	65,49	151,62
5.	46-60	93,51	216,60
6.	61-89	149,71	346,67
7.	90-125	205,93	476,71
8.	126-150	243,37	563,35
9.	151-200	336,96	780,04
10.	201-250	440,01	1 018,47
11.	251-300	542,99	1 256,73
12.	301-400	645,96	1 495,10
13.	401 et plus	795,71	1 841,76

PART 12
GOOSE BAY AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	15.41	35.76
2.	10-15	30.81	71.51
3.	16-25	47.49	110.02
4.	26-45	83.24	192.73
5.	46-60	118.86	275.34
6.	61-89	190.29	440.64
7.	90-125	261.78	605.93
8.	126-150	309.34	716.07
9.	151-200	428.33	991.52
10.	201-250	559.31	1,294.59
11.	251-300	690.21	1,597.45
12.	301-400	821.07	1,900.44
13.	401 or more	1,011.43	2,341.08

PARTIE 12
AÉROPORT DE GOOSE BAY

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	15,41	35,76
2.	10-15	30,81	71,51
3.	16-25	47,49	110,02
4.	26-45	83,24	192,73
5.	46-60	118,86	275,34
6.	61-89	190,29	440,64
7.	90-125	261,78	605,93
8.	126-150	309,34	716,07
9.	151-200	428,33	991,52
10.	201-250	559,31	1 294,59
11.	251-300	690,21	1 597,45
12.	301-400	821,07	1 900,44
13.	401 et plus	1 011,43	2 341,08

SCHEDULE IV — *Continued*ANNEXE IV (*suite*)

PART 13

HALIFAX INTERNATIONAL AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	15.56	31.45
2.	10-15	31.08	62.87
3.	16-25	47.86	96.76
4.	26-45	83.92	169.49
5.	46-60	119.86	242.14
6.	61-89	191.84	387.51
7.	90-125	263.93	532.91
8.	126-150	311.91	629.77
9.	151-200	431.85	872.02
10.	201-250	563.93	1,138.57
11.	251-300	695.88	1,404.92
12.	301-400	827.84	1,671.39
13.	401 or more	1,019.77	2,058.93

PART 14

ÎLES-DE-LA-MADELEINE AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	13.08	30.33
2.	10-15	26.14	60.64
3.	16-25	40.26	93.31
4.	26-45	70.60	163.45
5.	46-60	100.81	233.51
6.	61-89	161.39	373.73
7.	90-125	222.01	513.91
8.	126-150	262.36	607.31
9.	151-200	363.26	840.93
10.	201-250	474.36	1,097.98
11.	251-300	585.38	1,354.83
12.	301-400	696.38	1,611.80
13.	401 or more	857.81	1,985.51

PART 15

MONT-JOLI AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	14.44	33.48
2.	10-15	28.86	66.94
3.	16-25	44.44	103.01
4.	26-45	77.93	180.44
5.	46-60	111.28	257.78
6.	61-89	178.16	412.55
7.	90-125	245.08	567.29
8.	126-150	289.62	670.40
9.	151-200	401.00	928.41
10.	201-250	523.64	1,212.04
11.	251-300	646.19	1,495.58
12.	301-400	768.72	1,779.24
13.	401 or more	946.93	2,191.79

PARTIE 13

AÉROPORT INTERNATIONAL DE HALIFAX

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	15,56	31,45
2.	10-15	31,08	62,87
3.	16-25	47,86	96,76
4.	26-45	83,92	169,49
5.	46-60	119,86	242,14
6.	61-89	191,84	387,51
7.	90-125	263,93	532,91
8.	126-150	311,91	629,77
9.	151-200	431,85	872,02
10.	201-250	563,93	1 138,57
11.	251-300	695,88	1 404,92
12.	301-400	827,84	1 671,39
13.	401 et plus	1 019,77	2 058,93

PARTIE 14

AÉROPORT DES ÎLES-DE-LA-MADELEINE

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	13,08	30,33
2.	10-15	26,14	60,64
3.	16-25	40,26	93,31
4.	26-45	70,60	163,45
5.	46-60	100,81	233,51
6.	61-89	161,39	373,73
7.	90-125	222,01	513,91
8.	126-150	262,36	607,31
9.	151-200	363,26	840,93
10.	201-250	474,36	1 097,98
11.	251-300	585,38	1 354,83
12.	301-400	696,38	1 611,80
13.	401 et plus	857,81	1 985,51

PARTIE 15

AÉROPORT DE MONT-JOLI

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	14,44	33,48
2.	10-15	28,86	66,94
3.	16-25	44,44	103,01
4.	26-45	77,93	180,44
5.	46-60	111,28	257,78
6.	61-89	178,16	412,55
7.	90-125	245,08	567,29
8.	126-150	289,62	670,40
9.	151-200	401,00	928,41
10.	201-250	523,64	1 212,04
11.	251-300	646,19	1 495,58
12.	301-400	768,72	1 779,24
13.	401 et plus	946,93	2 191,79

SCHEDULE IV — *Continued*

ANNEXE IV (suite)

PART 16
PENTICTON AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	14.83	34.28
2.	10-15	29.64	68.77
3.	16-25	45.66	105.82
4.	26-45	80.05	185.36
5.	46-60	114.32	264.80
6.	61-89	183.01	423.79
7.	90-125	251.76	582.77
8.	126-150	297.52	688.70
9.	151-200	411.95	953.60
10.	201-250	537.92	1,245.10
11.	251-300	663.82	1,536.37
12.	301-400	789.69	1,827.78
13.	401 or more	972.75	2,251.57

PARTIE 16
AÉROPORT DE PENTICTON

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	14,83	34,28
2.	10-15	29,64	68,77
3.	16-25	45,66	105,82
4.	26-45	80,05	185,36
5.	46-60	114,32	264,80
6.	61-89	183,01	423,79
7.	90-125	251,76	582,77
8.	126-150	297,52	688,70
9.	151-200	411,95	953,60
10.	201-250	537,92	1 245,10
11.	251-300	663,82	1 536,37
12.	301-400	789,69	1 827,78
13.	401 et plus	972,75	2 251,57

PART 17
PORT HARDY AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	17.89	41.50
2.	10-15	35.77	82.97
3.	16-25	55.10	127.66
4.	26-45	96.58	223.63
5.	46-60	137.93	319.47
6.	61-89	220.81	511.30
7.	90-125	303.75	703.10
8.	126-150	358.94	830.88
9.	151-200	496.98	1,150.48
10.	201-250	648.99	1,502.15
11.	251-300	800.76	1,853.58
12.	301-400	952.73	2,205.15
13.	401 or more	1,173.60	2,716.43

PARTIE 17
AÉROPORT DE PORT HARDY

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	17,89	41,50
2.	10-15	35,77	82,97
3.	16-25	55,10	127,66
4.	26-45	96,58	223,63
5.	46-60	137,93	319,47
6.	61-89	220,81	511,30
7.	90-125	303,75	703,10
8.	126-150	358,94	830,88
9.	151-200	496,98	1 150,48
10.	201-250	648,99	1 502,15
11.	251-300	800,76	1 853,58
12.	301-400	952,73	2 205,15
13.	401 et plus	1 173,60	2 716,43

PART 18
PRINCE GEORGE AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	11.77	27.31
2.	10-15	23.55	54.60
3.	16-25	36.27	84.02
4.	26-45	63.56	147.18
5.	46-60	90.79	210.28
6.	61-89	145.33	336.52
7.	90-125	199.92	462.75
8.	126-150	236.25	546.86
9.	151-200	327.11	757.22
10.	201-250	427.14	988.70
11.	251-300	527.12	1,219.99
12.	301-400	627.06	1,451.39
13.	401 or more	772.44	1,787.90

PARTIE 18
AÉROPORT DE PRINCE GEORGE

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	11,77	27,31
2.	10-15	23,55	54,60
3.	16-25	36,27	84,02
4.	26-45	63,56	147,18
5.	46-60	90,79	210,28
6.	61-89	145,33	336,52
7.	90-125	199,92	462,75
8.	126-150	236,25	546,86
9.	151-200	327,11	757,22
10.	201-250	427,14	988,70
11.	251-300	527,12	1 219,99
12.	301-400	627,06	1 451,39
13.	401 et plus	772,44	1 787,90

SCHEDULE IV — *Continued*ANNEXE IV (*suite*)PART 19
QUÉBEC INTERNATIONAL AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	12.20	28.29
2.	10-15	24.39	56.56
3.	16-25	37.55	87.05
4.	26-45	65.84	152.46
5.	46-60	94.04	217.81
6.	61-89	150.53	348.60
7.	90-125	207.08	479.36
8.	126-150	244.73	566.47
9.	151-200	338.84	784.38
10.	201-250	442.46	1,024.13
11.	251-300	546.00	1,263.71
12.	301-400	649.54	1,503.40
13.	401 or more	800.12	1,851.99

PART 20
REGINA AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	10.76	24.94
2.	10-15	21.50	49.87
3.	16-25	33.11	76.75
4.	26-45	58.05	134.42
5.	46-60	82.92	192.04
6.	61-89	132.71	307.35
7.	90-125	182.57	422.63
8.	126-150	215.77	499.44
9.	151-200	298.75	691.56
10.	201-250	390.11	902.95
11.	251-300	481.40	1,114.17
12.	301-400	572.68	1,325.51
13.	401 or more	705.44	1,632.84

PART 21
ST. ANTHONY AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	35.65	82.68
2.	10-15	71.25	165.30
3.	16-25	109.76	254.35
4.	26-45	192.44	445.56
5.	46-60	274.79	636.55
6.	61-89	439.91	1,018.70
7.	90-125	605.18	1,400.84
8.	126-150	715.16	1,655.45
9.	151-200	990.20	2,292.23
10.	201-250	1,293.03	2,992.89
11.	251-300	1,595.65	3,684.86
12.	301-400	1,898.23	4,393.53
13.	401 or more	2,338.26	5,412.21

PARTIE 19
AÉROPORT INTERNATIONAL DE QUÉBEC

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	12,20	28,29
2.	10-15	24,39	56,56
3.	16-25	37,55	87,05
4.	26-45	65,84	152,46
5.	46-60	94,04	217,81
6.	61-89	150,53	348,60
7.	90-125	207,08	479,36
8.	126-150	244,73	566,47
9.	151-200	338,84	784,38
10.	201-250	442,46	1 024,13
11.	251-300	546,00	1 263,71
12.	301-400	649,54	1 503,40
13.	401 et plus	800,12	1 851,99

PARTIE 20
AÉROPORT DE REGINA

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	10,76	24,94
2.	10-15	21,50	49,87
3.	16-25	33,11	76,75
4.	26-45	58,05	134,42
5.	46-60	82,92	192,04
6.	61-89	132,71	307,35
7.	90-125	182,57	422,63
8.	126-150	215,77	499,44
9.	151-200	298,75	691,56
10.	201-250	390,11	902,95
11.	251-300	481,40	1 114,17
12.	301-400	572,68	1 325,51
13.	401 et plus	705,44	1 632,84

PARTIE 21
AÉROPORT DE ST. ANTHONY

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	35,65	82,68
2.	10-15	71,25	165,30
3.	16-25	109,76	254,35
4.	26-45	192,44	445,56
5.	46-60	274,79	636,55
6.	61-89	439,91	1 018,70
7.	90-125	605,18	1 400,84
8.	126-150	715,16	1 655,45
9.	151-200	990,20	2 292,23
10.	201-250	1 293,03	2 992,89
11.	251-300	1 595,65	3 684,86
12.	301-400	1 898,23	4 393,53
13.	401 et plus	2 338,26	5 412,21

SCHEDULE IV — *Continued*

ANNEXE IV (suite)

PART 22

ST. JOHN'S (TORBAY) AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	14.88	34.54
2.	10-15	29.76	69.02
3.	16-25	45.82	106.20
4.	26-45	80.36	186.06
5.	46-60	114.76	265.80
6.	61-89	183.69	425.39
7.	90-125	252.71	584.96
8.	126-150	298.63	691.28
9.	151-200	413.49	957.19
10.	201-250	539.94	1,249.79
11.	251-300	666.32	1,542.16
12.	301-400	792.67	1,834.66
13.	401 or more	976.43	2,260.06

PART 23

SAINT JOHN AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	16.14	37.45
2.	10-15	32.27	74.88
3.	16-25	49.72	115.20
4.	26-45	87.16	201.80
5.	46-60	124.48	288.32
6.	61-89	199.27	461.43
7.	90-125	274.14	634.51
8.	126-150	323.92	749.86
9.	151-200	448.51	1,038.28
10.	201-250	585.69	1,355.65
11.	251-300	722.76	1,672.81
12.	301-400	859.81	1,990.07
13.	401 or more	1,059.14	2,451.51

PART 24

SANDSPIT AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	11.17	25.89
2.	10-15	22.33	51.78
3.	16-25	34.38	79.68
4.	26-45	60.27	139.55
5.	46-60	86.08	199.38
6.	61-89	137.79	319.08
7.	90-125	189.55	438.77
8.	126-150	224.00	518.51
9.	151-200	310.15	717.97
10.	201-250	405.00	937.42
11.	251-300	499.77	1,156.72
12.	301-400	594.55	1,376.12
13.	401 or more	732.38	1,695.19

PARTIE 22

AÉROPORT DE SAINT-JEAN (TORBAY)

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	14,88	34,54
2.	10-15	29,76	69,02
3.	16-25	45,82	106,20
4.	26-45	80,36	186,06
5.	46-60	114,76	265,80
6.	61-89	183,69	425,39
7.	90-125	252,71	584,96
8.	126-150	298,63	691,28
9.	151-200	413,49	957,19
10.	201-250	539,94	1 249,79
11.	251-300	666,32	1 542,16
12.	301-400	792,67	1 834,66
13.	401 et plus	976,43	2 260,06

PARTIE 23

AÉROPORT DE SAINT-JEAN

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	16,14	37,45
2.	10-15	32,27	74,88
3.	16-25	49,72	115,20
4.	26-45	87,16	201,80
5.	46-60	124,48	288,32
6.	61-89	199,27	461,43
7.	90-125	274,14	634,51
8.	126-150	323,92	749,86
9.	151-200	448,51	1 038,28
10.	201-250	585,69	1 355,65
11.	251-300	722,76	1 672,81
12.	301-400	859,81	1 990,07
13.	401 et plus	1 059,14	2 451,51

PARTIE 24

AÉROPORT DE SANDSPIT

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	11,17	25,89
2.	10-15	22,33	51,78
3.	16-25	34,38	79,68
4.	26-45	60,27	139,55
5.	46-60	86,08	199,38
6.	61-89	137,79	319,08
7.	90-125	189,55	438,77
8.	126-150	224,00	518,51
9.	151-200	310,15	717,97
10.	201-250	405,00	937,42
11.	251-300	499,77	1 156,72
12.	301-400	594,55	1 376,12
13.	401 et plus	732,38	1 695,19

SCHEDULE IV — *Continued*ANNEXE IV (*suite*)PART 25
SASKATOON AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	12.31	28.54
2.	10-15	24.60	57.06
3.	16-25	37.88	87.81
4.	26-45	66.42	153.80
5.	46-60	94.87	219.72
6.	61-89	151.84	351.65
7.	90-125	208.89	483.55
8.	126-150	246.88	571.44
9.	151-200	341.81	791.25
10.	201-250	446.34	1,032.70
11.	251-300	550.79	1,274.78
12.	301-400	655.23	1,516.57
13.	401 or more	807.12	1,868.21

PARTIE 25
AÉROPORT DE SASKATOON

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	12,31	28,54
2.	10-15	24,60	57,06
3.	16-25	37,88	87,81
4.	26-45	66,42	153,80
5.	46-60	94,87	219,72
6.	61-89	151,84	351,65
7.	90-125	208,89	483,55
8.	126-150	246,88	571,44
9.	151-200	341,81	791,25
10.	201-250	446,34	1 032,70
11.	251-300	550,79	1 274,78
12.	301-400	655,23	1 516,57
13.	401 et plus	807,12	1 868,21

PART 26
SCHEFFERVILLE AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	10.46	24.26
2.	10-15	20.91	48.51
3.	16-25	32.21	74.65
4.	26-45	56.48	130.76
5.	46-60	80.65	186.81
6.	61-89	129.11	298.98
7.	90-125	177.61	411.13
8.	126-150	209.89	485.85
9.	151-200	290.61	672.74
10.	201-250	379.49	878.38
11.	251-300	468.30	1,083.86
12.	301-400	557.10	1,289.44
13.	401 or more	686.25	1,588.41

PARTIE 26
AÉROPORT DE SCHEFFERVILLE

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	10,46	24,26
2.	10-15	20,91	48,51
3.	16-25	32,21	74,65
4.	26-45	56,48	130,76
5.	46-60	80,65	186,81
6.	61-89	129,11	298,98
7.	90-125	177,61	411,13
8.	126-150	209,89	485,85
9.	151-200	290,61	672,74
10.	201-250	379,49	878,38
11.	251-300	468,30	1 083,86
12.	301-400	557,10	1 289,44
13.	401 et plus	686,25	1 588,41

PART 27
SEPT-ÎLES AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	11.61	26.91
2.	10-15	23.19	53.79
3.	16-25	35.72	82.78
4.	26-45	62.62	144.99
5.	46-60	89.43	207.14
6.	61-89	143.17	331.51
7.	90-125	196.93	455.85
8.	126-150	232.73	538.71
9.	151-200	322.23	745.93
10.	201-250	420.77	973.94
11.	251-300	519.26	1,201.78
12.	301-400	617.72	1,429.73
13.	401 or more	760.91	1,761.23

PARTIE 27
AÉROPORT DE SEPT-ÎLES

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	11,61	26,91
2.	10-15	23,19	53,79
3.	16-25	35,72	82,78
4.	26-45	62,62	144,99
5.	46-60	89,43	207,14
6.	61-89	143,17	331,51
7.	90-125	196,93	455,85
8.	126-150	232,73	538,71
9.	151-200	322,23	745,93
10.	201-250	420,77	973,94
11.	251-300	519,26	1 201,78
12.	301-400	617,72	1 429,73
13.	401 et plus	760,91	1 761,23

SCHEDULE IV — *Continued*

ANNEXE IV (suite)

PART 28
SMITHERS AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	11.35	26.31
2.	10-15	22.68	52.60
3.	16-25	34.93	80.94
4.	26-45	61.24	141.78
5.	46-60	87.45	202.55
6.	61-89	139.99	324.17
7.	90-125	192.58	445.78
8.	126-150	227.58	526.80
9.	151-200	315.11	729.45
10.	201-250	411.47	952.42
11.	251-300	507.78	1,175.22
12.	301-400	604.06	1,398.13
13.	401 or more	744.09	1,722.30

PART 29
TERRACE AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	11.30	26.20
2.	10-15	22.59	52.40
3.	16-25	34.79	80.63
4.	26-45	61.00	141.23
5.	46-60	87.10	201.76
6.	61-89	139.44	322.90
7.	90-125	191.82	444.02
8.	126-150	226.68	524.73
9.	151-200	313.87	726.57
10.	201-250	409.85	948.66
11.	251-300	505.77	1,170.58
12.	301-400	601.67	1,392.60
13.	401 or more	741.16	1,715.50

PART 30
TIMMINS AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	28.38	65.81
2.	10-15	56.75	131.63
3.	16-25	87.40	202.52
4.	26-45	153.20	354.78
5.	46-60	218.79	506.81
6.	61-89	350.28	811.13
7.	90-125	481.84	1,115.36
8.	126-150	569.43	1,318.10
9.	151-200	788.42	1,825.13
10.	201-250	1,029.55	2,383.01
11.	251-300	1,270.50	2,940.51
12.	301-400	1,511.41	3,498.23
13.	401 or more	1,861.77	4,309.35

PARTIE 28
AÉROPORT DE SMITHERS

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	11,35	26,31
2.	10-15	22,68	52,60
3.	16-25	34,93	80,94
4.	26-45	61,24	141,78
5.	46-60	87,45	202,55
6.	61-89	139,99	324,17
7.	90-125	192,58	445,78
8.	126-150	227,58	526,80
9.	151-200	315,11	729,45
10.	201-250	411,47	952,42
11.	251-300	507,78	1 175,22
12.	301-400	604,06	1 398,13
13.	401 et plus	744,09	1 722,30

PARTIE 29
AÉROPORT DE TERRACE

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	11,30	26,20
2.	10-15	22,59	52,40
3.	16-25	34,79	80,63
4.	26-45	61,00	141,23
5.	46-60	87,10	201,76
6.	61-89	139,44	322,90
7.	90-125	191,82	444,02
8.	126-150	226,68	524,73
9.	151-200	313,87	726,57
10.	201-250	409,85	948,66
11.	251-300	505,77	1 170,58
12.	301-400	601,67	1 392,60
13.	401 et plus	741,16	1 715,50

PARTIE 30
AÉROPORT DE TIMMINS

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	28,38	65,81
2.	10-15	56,75	131,63
3.	16-25	87,40	202,52
4.	26-45	153,20	354,78
5.	46-60	218,79	506,81
6.	61-89	350,28	811,13
7.	90-125	481,84	1 115,36
8.	126-150	569,43	1 318,10
9.	151-200	788,42	1 825,13
10.	201-250	1 029,55	2 383,01
11.	251-300	1 270,50	2 940,51
12.	301-400	1 511,41	3 498,23
13.	401 et plus	1 861,77	4 309,35

SCHEDULE IV — *Continued*ANNEXE IV (*suite*)PART 31
VAL-D'OR AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	10.50	24.34
2.	10-15	20.98	48.67
3.	16-25	32.32	74.89
4.	26-45	56.66	131.18
5.	46-60	80.91	187.42
6.	61-89	129.53	299.93
7.	90-125	178.18	412.44
8.	126-150	210.56	487.41
9.	151-200	291.54	674.89
10.	201-250	380.70	881.19
11.	251-300	469.79	1,087.33
12.	301-400	558.89	1,293.57
13.	401 or more	688.45	1,593.49

PART 32
WABUSH AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	29.63	68.71
2.	10-15	59.23	137.41
3.	16-25	91.24	211.43
4.	26-45	159.95	370.36
5.	46-60	228.44	529.12
6.	61-89	365.70	846.80
7.	90-125	503.05	1,164.45
8.	126-150	594.46	1,376.08
9.	151-200	823.11	1,905.41
10.	201-250	1,074.83	2,487.83
11.	251-300	1,326.36	3,069.84
12.	301-400	1,577.88	3,652.08
13.	401 or more	1,943.67	4,498.89

PART 33
WASKAGANISH AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	13.08	30.33
2.	10-15	26.14	60.64
3.	16-25	40.26	93.31
4.	26-45	70.60	163.45
5.	46-60	100.81	233.51
6.	61-89	161.39	373.73
7.	90-125	222.01	513.91
8.	126-150	262.36	607.31
9.	151-200	363.26	840.93
10.	201-250	474.36	1,097.98
11.	251-300	585.38	1,354.83
12.	301-400	696.38	1,611.80
13.	401 or more	857.81	1,985.51

PARTIE 31
AÉROPORT DE VAL-D'OR

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	10,50	24,34
2.	10-15	20,98	48,67
3.	16-25	32,32	74,89
4.	26-45	56,66	131,18
5.	46-60	80,91	187,42
6.	61-89	129,53	299,93
7.	90-125	178,18	412,44
8.	126-150	210,56	487,41
9.	151-200	291,54	674,89
10.	201-250	380,70	881,19
11.	251-300	469,79	1 087,33
12.	301-400	558,89	1 293,57
13.	401 et plus	688,45	1 593,49

PARTIE 32
AÉROPORT DE WABUSH

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	29,63	68,71
2.	10-15	59,23	137,41
3.	16-25	91,24	211,43
4.	26-45	159,95	370,36
5.	46-60	228,44	529,12
6.	61-89	365,70	846,80
7.	90-125	503,05	1 164,45
8.	126-150	594,46	1 376,08
9.	151-200	823,11	1 905,41
10.	201-250	1 074,83	2 487,83
11.	251-300	1 326,36	3 069,84
12.	301-400	1 577,88	3 652,08
13.	401 et plus	1 943,67	4 498,89

PARTIE 33
AÉROPORT DE WASKAGANISH

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	13,08	30,33
2.	10-15	26,14	60,64
3.	16-25	40,26	93,31
4.	26-45	70,60	163,45
5.	46-60	100,81	233,51
6.	61-89	161,39	373,73
7.	90-125	222,01	513,91
8.	126-150	262,36	607,31
9.	151-200	363,26	840,93
10.	201-250	474,36	1 097,98
11.	251-300	585,38	1 354,83
12.	301-400	696,38	1 611,80
13.	401 et plus	857,81	1 985,51

SCHEDULE IV — *Continued*

PART 34

WEMINDJI AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	13.08	30.33
2.	10-15	26.14	60.64
3.	16-25	40.26	93.31
4.	26-45	70.60	163.45
5.	46-60	100.81	233.51
6.	61-89	161.39	373.73
7.	90-125	222.01	513.91
8.	126-150	262.36	607.31
9.	151-200	363.26	840.93
10.	201-250	474.36	1,097.98
11.	251-300	585.38	1,354.83
12.	301-400	696.38	1,611.80
13.	401 or more	857.81	1,985.51

PART 35

WINDSOR AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	19.07	44.22
2.	10-15	38.12	88.41
3.	16-25	58.71	136.06
4.	26-45	102.93	238.32
5.	46-60	146.99	340.47
6.	61-89	235.31	544.89
7.	90-125	323.71	749.30
8.	126-150	382.54	885.51
9.	151-200	529.66	1,226.11
10.	201-250	691.63	1,600.90
11.	251-300	853.52	1,975.41
12.	301-400	1,015.34	2,350.09
13.	401 or more	1,250.75	2,894.98

ANNEXE IV (*suite*)

PARTIE 34

AÉROPORT DE WEMINDJI

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	13,08	30,33
2.	10-15	26,14	60,64
3.	16-25	40,26	93,31
4.	26-45	70,60	163,45
5.	46-60	100,81	233,51
6.	61-89	161,39	373,73
7.	90-125	222,01	513,91
8.	126-150	262,36	607,31
9.	151-200	363,26	840,93
10.	201-250	474,36	1 097,98
11.	251-300	585,38	1 354,83
12.	301-400	696,38	1 611,80
13.	401 et plus	857,81	1 985,51

PARTIE 35

AÉROPORT DE WINDSOR

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	19,07	44,22
2.	10-15	38,12	88,41
3.	16-25	58,71	136,06
4.	26-45	102,93	238,32
5.	46-60	146,99	340,47
6.	61-89	235,31	544,89
7.	90-125	323,71	749,30
8.	126-150	382,54	885,51
9.	151-200	529,66	1 226,11
10.	201-250	691,63	1 600,90
11.	251-300	853,52	1 975,41
12.	301-400	1 015,34	2 350,09
13.	401 et plus	1 250,75	2 894,98

20. Item 2¹ of Schedule VI to the Regulations is replaced by the following:

SCHEDULE VI
(Section 16)

AIRCRAFT PARKING CHARGES

Column I	Column II	Column III	Column IV	Column V	
Item	Airport	Aircraft Weight	Daily Charge (\$)	Monthly Charge (\$)	Annual Charge (\$)
2.	Blanc-Sablon	(a) 2 000 kg or less	9.55	76.66	484.75
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	9.55	76.66	581.68
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	16.91	342.73	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	31.26	637.61	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	48.44	981.11	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	73.11	1,472.23	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	122.24	2,453.83	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	170.76	3,435.04	
		(i) More than 300 000 kg	220.39	4,417.06	

21. Item 12¹ of Schedule VI to the Regulations is replaced by the following:

Column I	Column II	Column III	Column IV	Column V	
Item	Airport	Aircraft Weight	Daily Charge (\$)	Monthly Charge (\$)	Annual Charge (\$)
12.	Îles-de-la-Madeleine	(a) 2 000 kg or less	9.55	76.66	484.75
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	9.55	76.66	581.68
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	16.91	342.73	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	31.26	637.61	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	48.44	981.11	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	73.11	1,472.23	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	122.24	2,453.83	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	170.76	3,435.04	
		(i) More than 300 000 kg	220.39	4,417.06	

22. Item 14¹ of Schedule VI to the Regulations is replaced by the following:

Column I	Column II	Column III	Column IV	Column V	
Item	Airport	Aircraft Weight	Daily Charge (\$)	Monthly Charge (\$)	Annual Charge (\$)
14.	Mont-Joli	(a) 2 000 kg or less	10.54	84.62	535.11
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	10.54	84.62	642.10
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	18.66	378.33	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	34.51	703.86	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	53.47	1,083.04	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	80.70	1,625.17	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	134.94	2,708.76	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	188.51	3,791.91	
		(i) More than 300 000 kg	243.29	4,875.96	

¹ SOR/98-298

20. L'article 2¹ de l'annexe VI du même règlement est remplacé par ce qui suit :ANNEXE VI
(article 16)

REDEVANCES DE STATIONNEMENT DES AÉRONEFS

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V	
Article	Aéroport	Masse de l'aéronef	Redevance journalière (\$)	Redevance mensuelle (\$)	Redevance annuelle (\$)
2.	Aéroport de Blanc-Sablon	a) au plus 2 000 kg	9,55	76,66	484,75
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	9,55	76,66	581,68
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	16,91	342,73	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	31,26	637,61	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	48,44	981,11	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	73,11	1 472,23	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	122,24	2 453,83	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	170,76	3 435,04	
		i) plus de 300 000 kg	220,39	4 417,06	

21. L'article 12¹ de l'annexe VI du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V	
Article	Aéroport	Masse de l'aéronef	Redevance journalière (\$)	Redevance mensuelle (\$)	Redevance annuelle (\$)
12.	Aéroport des Îles-de-la-Madeleine	a) au plus 2 000 kg	9,55	76,66	484,75
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	9,55	76,66	581,68
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	16,91	342,73	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	31,26	637,61	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	48,44	981,11	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	73,11	1 472,23	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	122,24	2 453,83	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	170,76	3 435,04	
		i) plus de 300 000 kg	220,39	4 417,06	

22. L'article 14¹ de l'annexe VI du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V	
Article	Aéroport	Masse de l'aéronef	Redevance journalière (\$)	Redevance mensuelle (\$)	Redevance annuelle (\$)
14.	Aéroport de Mont-Joli	a) au plus 2 000 kg	10,54	84,62	535,11
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	10,54	84,62	642,10
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	18,66	378,33	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	34,51	703,86	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	53,47	1 083,04	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	80,70	1 625,17	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	134,94	2 708,76	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	188,51	3 791,91	
		i) plus de 300 000 kg	243,29	4 875,96	

¹ DORS/98-298

SCHEDULE VI — *Continued***23. Items 17¹ and 18¹ of Schedule VI to the Regulations are replaced by the following:**

Item	Column I Airport	Column II Aircraft Weight	Column III Daily Charge (\$)	Column IV Monthly Charge (\$)	Column V Annual Charge (\$)
17.	Prince George	(a) 2 000 kg or less	7.84	62.94	398.05
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	7.84	62.94	477.64
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	13.89	281.43	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	25.67	523.58	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	39.77	805.63	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	60.03	1,208.91	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	100.37	2,014.95	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	140.22	2,820.66	
		(i) More than 300 000 kg	180.97	3,627.05	
18.	Québec International	(a) 2 000 kg or less	7.48	60.05	379.73
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	7.78	63.08	477.68
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	13.24	268.47	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	24.49	499.48	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	37.94	768.56	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	57.27	1,153.28	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	95.75	1,922.23	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	133.77	2,690.87	
		(i) More than 300 000 kg	172.65	3,460.15	

24. Item 27¹ of Schedule VI to the Regulations is replaced by the following:

Item	Column I Airport	Column II Aircraft Weight	Column III Daily Charge (\$)	Column IV Monthly Charge (\$)	Column V Annual Charge (\$)
27.	Sept-Îles	(a) 2 000 kg or less	10.16	81.60	515.99
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	10.16	81.60	619.16
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	17.99	364.81	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	33.28	678.70	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	51.56	1,044.34	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	77.83	1,567.10	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	130.11	2,611.98	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	181.78	3,656.41	
		(i) More than 300 000 kg	234.59	4,701.73	

25. Items 30¹ and 31¹ of Schedule VI to the Regulations are replaced by the following:

Item	Column I Airport	Column II Aircraft Weight	Column III Daily Charge (\$)	Column IV Monthly Charge (\$)	Column V Annual Charge (\$)
30.	Timmins	(a) 2 000 kg or less	20.69	166.11	1,050.36
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	20.69	166.11	1,260.35
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	36.63	742.59	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	67.75	1,381.54	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	104.96	2,125.82	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	158.40	3,189.94	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	264.84	5,316.88	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	370.00	7,442.90	
		(i) More than 300 000 kg	477.51	9,570.74	
31.	Val-d'Or	(a) 2 000 kg or less	7.66	61.53	389.04
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	7.66	61.53	466.83
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	13.57	275.05	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	25.09	511.72	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	38.87	787.40	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	58.68	1,181.54	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	98.10	1,969.35	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	137.05	2,756.82	
		(i) More than 300 000 kg	176.88	3,544.96	

¹ SOR/98-298

ANNEXE VI (suite)

23. Les articles 17¹ et 18¹ de l'annexe VI du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V	
Article	Aéroport	Masse de l'aéronef	Redevance journalière (\$)	Redevance mensuelle (\$)	Redevance annuelle (\$)
17.	Aéroport de Prince George	a) au plus 2 000 kg	7,84	62,94	398,05
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	7,84	62,94	477,64
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	13,89	281,43	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	25,67	523,58	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	39,77	805,63	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	60,03	1 208,91	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	100,37	2 014,95	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	140,22	2 820,66	
		i) plus de 300 000 kg	180,97	3 627,05	
18.	Aéroport international de Québec	a) au plus 2 000 kg	7,48	60,05	379,73
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	7,78	63,08	477,68
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	13,24	268,47	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	24,49	499,48	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	37,94	768,56	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	57,27	1 153,28	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	95,75	1 922,23	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	133,77	2 690,87	
		i) plus de 300 000 kg	172,65	3 460,15	

24. L'article 27¹ de l'annexe VI du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V	
Article	Aéroport	Masse de l'aéronef	Redevance journalière (\$)	Redevance mensuelle (\$)	Redevance annuelle (\$)
27.	Aéroport de Sept-Îles	a) au plus 2 000 kg	10,16	81,60	515,99
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	10,16	81,60	619,16
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	17,99	364,81	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	33,28	678,70	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	51,56	1 044,34	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	77,83	1 567,10	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	130,11	2 611,98	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	181,78	3 656,41	
		i) plus de 300 000 kg	234,59	4 701,73	

25. Les articles 30¹ et 31¹ de l'annexe VI du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V	
Article	Aéroport	Masse de l'aéronef	Redevance journalière (\$)	Redevance mensuelle (\$)	Redevance annuelle (\$)
30.	Aéroport de Timmins	a) au plus 2 000 kg	20,69	166,11	1 050,36
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	20,69	166,11	1 260,35
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	36,63	742,59	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	67,75	1 381,54	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	104,96	2 125,82	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	158,40	3 189,94	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	264,84	5 316,88	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	370,00	7 442,90	
		i) plus de 300 000 kg	477,51	9 570,74	
31.	Aéroport de Val-d'Or	a) au plus 2 000 kg	7,66	61,53	389,04
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	7,66	61,53	466,83
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	13,57	275,05	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	25,09	511,72	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	38,87	787,40	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	58,68	1 181,54	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	98,10	1 969,35	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	137,05	2 756,82	
		i) plus de 300 000 kg	176,88	3 544,96	

¹ DORS/98-298

SCHEDULE VI — *Continued***26. Item 36¹ of Schedule VI to the Regulations is replaced by the following:**

Item	Column I Airport	Column II Aircraft Weight	Column III Daily Charge (\$)	Column IV Monthly Charge (\$)	Column V Annual Charge (\$)
36.	Windsor	(a) 2 000 kg or less	7.99	64.15	405.68
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	7.99	64.15	486.79
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	14.14	286.82	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	26.16	533.60	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	40.54	821.08	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	61.19	1,232.08	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	102.30	2,053.58	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	142.91	2,874.74	
		(i) More than 300 000 kg	184.44	3,696.59	

PART 3

AMENDMENTS EFFECTIVE JANUARY 1, 2000

27. Part 3 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

PART 3

CHARLOTTETOWN AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$39.95
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$41.13

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	11.40	Not more than 30 000 kg	14.74
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	14.36	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	18.18
3.	More than 45 000 kg	17.11	More than 70 000 kg	25.13

28. Part 9 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

PART 9

FREDERICTON AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$28.92
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$29.75

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	8.23	Not more than 30 000 kg	10.68
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	10.41	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	13.16
3.	More than 45 000 kg	12.37	More than 70 000 kg	18.20

¹ SOR/98-298

ANNEXE VI (suite)

26. L'article 36¹ de l'annexe VI du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V
Article	Aéroport	Masse de l'aéronef	Redevance journalière (\$)	Redevance mensuelle (\$)	Redevance annuelle (\$)
36.	Aéroport de Windsor	a) au plus 2 000 kg	7,99	64,15	405,68
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	7,99	64,15	486,79
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	14,14	286,82	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	26,16	533,60	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	40,54	821,08	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	61,19	1 232,08	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	102,30	2 053,58	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	142,91	2 874,74	
		i) plus de 300 000 kg	184,44	3 696,59	

PARTIE 3

ENTRÉE EN VIGUEUR LE 1^{ER} JANVIER 2000**27. La partie 3 de l'annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

PARTIE 3

AÉROPORT DE CHARLOTTETOWN

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 39,95 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 41,13 \$

TABLEAU

Article	Colonne I Masse de l'aéronef	Colonne II Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Colonne III Masse de l'aéronef	Colonne IV Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	11,40	Au plus 30 000 kg	14,74
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	14,36	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	18,18
3.	Plus de 45 000 kg	17,11	Plus de 70 000 kg	25,13

28. La partie 9 de l'annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 9

AÉROPORT DE FREDERICTON

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 28,92 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 29,75 \$

TABLEAU

Article	Colonne I Masse de l'aéronef	Colonne II Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Colonne III Masse de l'aéronef	Colonne IV Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	8,23	Au plus 30 000 kg	10,68
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	10,41	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	13,16
3.	Plus de 45 000 kg	12,37	Plus de 70 000 kg	18,20

¹ DORS/98-298

29. Part 11 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

PART 11

HALIFAX INTERNATIONAL AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$15.11
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$15.53

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	4.29	Not more than 30 000 kg	5.57
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	5.42	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	6.87
3.	More than 45 000 kg	6.47	More than 70 000 kg	7.64

30. Parts 16 to 18 of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

PART 16

PRINCE GEORGE AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for
 - (a) a fixed-wing aircraft that is a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$18.80; and
 - (b) a helicopter: \$15.32
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$19.34

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	5.36	Not more than 30 000 kg	6.96
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	6.78	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	8.55
3.	More than 45 000 kg	8.04	More than 70 000 kg	11.82

PART 17

QUÉBEC INTERNATIONAL AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$15.72
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$16.18

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	4.48	Not more than 30 000 kg	5.82
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	5.64	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	7.17
3.	More than 45 000 kg	6.73	More than 70 000 kg	9.90

29. La partie 11 de l'annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 11

AÉROPORT INTERNATIONAL DE HALIFAX

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 15,11 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 15,53 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	4,29	Au plus 30 000 kg	5,57
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	5,42	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	6,87
3.	Plus de 45 000 kg	6,47	Plus de 70 000 kg	7,64

30. Les parties 16 à 18 de l'annexe I du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

PARTIE 16

AÉROPORT DE PRINCE GEORGE

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur :

a) pour un aéronef à voilure fixe qui est un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, 18,80 \$

b) pour un hélicoptère, 15,32 \$.

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 19,34 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	5,36	Au plus 30 000 kg	6,96
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	6,78	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	8,55
3.	Plus de 45 000 kg	8,04	Plus de 70 000 kg	11,82

PARTIE 17

AÉROPORT INTERNATIONAL DE QUÉBEC

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 15,72 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 16,18 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	4,48	Au plus 30 000 kg	5,82
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	5,64	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	7,17
3.	Plus de 45 000 kg	6,73	Plus de 70 000 kg	9,90

PART 18

REGINA AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$12.89
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.28

TABLE

Column I		Column II	Column III		Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	
1.	Not more than 21 000 kg	3.67	Not more than 30 000 kg	4.77	
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.63	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	5.87	
3.	More than 45 000 kg	5.53	More than 70 000 kg	8.12	

31. Parts 21 and 22 of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

PART 21

ST. JOHN'S (TORBAY) AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$22.72
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$23.37

TABLE

Column I		Column II	Column III		Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	
1.	Not more than 21 000 kg	6.47	Not more than 30 000 kg	8.39	
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	8.15	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	10.35	
3.	More than 45 000 kg	9.72	More than 70 000 kg	14.29	

PART 22

SAINT JOHN AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$22.52
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$23.19

TABLE

Column I		Column II	Column III		Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	
1.	Not more than 21 000 kg	6.43	Not more than 30 000 kg	8.31	
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	8.12	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	10.25	
3.	More than 45 000 kg	9.64	More than 70 000 kg	14.18	

PARTIE 18

AÉROPORT DE REGINA

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 12,89 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,28 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III		Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	
1.	Au plus 21 000 kg	3,67	Au plus 30 000 kg	4,77	
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,63	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	5,87	
3.	Plus de 45 000 kg	5,53	Plus de 70 000 kg	8,12	

31. Les parties 21 et 22 de l'annexe I du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

PARTIE 21

AÉROPORT DE SAINT-JEAN (TORBAY)

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 22,72 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 23,37 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III		Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	
1.	Au plus 21 000 kg	6,47	Au plus 30 000 kg	8,39	
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	8,15	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	10,35	
3.	Plus de 45 000 kg	9,72	Plus de 70 000 kg	14,29	

PARTIE 22

AÉROPORT DE SAINT-JEAN

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 22,52 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 23,19 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III		Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	
1.	Au plus 21 000 kg	6,43	Au plus 30 000 kg	8,31	
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	8,12	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	10,25	
3.	Plus de 45 000 kg	9,64	Plus de 70 000 kg	14,18	

32. Part 24 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

PART 24

SASKATOON AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$16.76
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$17.25

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	4.78	Not more than 30 000 kg	6.21
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	6.01	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	7.64
3.	More than 45 000 kg	7.19	More than 70 000 kg	10.56

32. La partie 24 de l'annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 24

AÉROPORT DE SASKATOON

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 16,76 \$
2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 17,25 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	4,78	Au plus 30 000 kg	6,21
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	6,01	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	7,64
3.	Plus de 45 000 kg	7,19	Plus de 70 000 kg	10,56

33. Part 4 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

PART 4

CHARLOTTETOWN AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	36.67	85.04
2.	10-15	73.28	169.98
3.	16-25	112.89	261.62
4.	26-45	197.90	458.26
5.	46-60	282.61	654.64
6.	61-89	452.45	1,047.70
7.	90-125	622.43	1,440.72
8.	126-150	735.49	1,702.59
9.	151-200	1,018.25	2,357.53
10.	201-250	1,329.86	3,078.17
11.	251-300	1,641.07	3,798.26
12.	301-400	1,952.29	4,518.02
13.	401 or more	2,404.86	5,566.40

34. Part 10 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

PART 10

FREDERICTON AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	26.53	61.52
2.	10-15	53.04	123.00
3.	16-25	81.68	189.28
4.	26-45	143.21	331.58
5.	46-60	204.50	473.72
6.	61-89	327.39	758.11
7.	90-125	450.38	1,042.52
8.	126-150	532.22	1,231.98
9.	151-200	736.92	1,705.90
10.	201-250	962.29	2,227.36
11.	251-300	1,187.48	2,748.40
12.	301-400	1,412.66	3,269.68
13.	401 or more	1,740.15	4,027.82

33. La partie 4 de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 4

AÉROPORT DE CHARLOTTETOWN

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	36,67	85,04
2.	10-15	73,28	169,98
3.	16-25	112,89	261,62
4.	26-45	197,90	458,26
5.	46-60	282,61	654,64
6.	61-89	452,45	1 047,70
7.	90-125	622,43	1 440,72
8.	126-150	735,49	1 702,59
9.	151-200	1 018,25	2 357,53
10.	201-250	1 329,86	3 078,17
11.	251-300	1 641,07	3 798,26
12.	301-400	1 952,29	4 518,02
13.	401 et plus	2 404,86	5 566,40

34. La partie 10 de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 10

AÉROPORT DE FREDERICTON

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	26,53	61,52
2.	10-15	53,04	123,00
3.	16-25	81,68	189,28
4.	26-45	143,21	331,58
5.	46-60	204,50	473,72
6.	61-89	327,39	758,11
7.	90-125	450,38	1 042,52
8.	126-150	532,22	1 231,98
9.	151-200	736,92	1 705,90
10.	201-250	962,29	2 227,36
11.	251-300	1 187,48	2 748,40
12.	301-400	1 412,66	3 269,68
13.	401 et plus	1 740,15	4 027,82

35. Part 13 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

PART 13

HALIFAX INTERNATIONAL AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	17.91	36.20
2.	10-15	35.77	72.36
3.	16-25	55.09	111.37
4.	26-45	96.59	195.08
5.	46-60	137.96	278.70
6.	61-89	220.81	446.02
7.	90-125	303.78	613.38
8.	126-150	359.01	724.87
9.	151-200	497.06	1,003.70
10.	201-250	649.08	1,310.49
11.	251-300	800.96	1,617.06
12.	301-400	952.84	1,923.77
13.	401 or more	1,173.76	2,369.83

35. La partie 13 de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 13

AÉROPORT INTERNATIONAL DE HALIFAX

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	17,91	36,20
2.	10-15	35,77	72,36
3.	16-25	55,09	111,37
4.	26-45	96,59	195,08
5.	46-60	137,96	278,70
6.	61-89	220,81	446,02
7.	90-125	303,78	613,38
8.	126-150	359,01	724,87
9.	151-200	497,06	1 003,70
10.	201-250	649,08	1 310,49
11.	251-300	800,96	1 617,06
12.	301-400	952,84	1 923,77
13.	401 et plus	1 173,76	2 369,83

36. Parts 18 to 20 of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:

PART 18

PRINCE GEORGE AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	14.04	32.58
2.	10-15	28.10	65.14
3.	16-25	43.27	100.24
4.	26-45	75.83	175.59
5.	46-60	108.31	250.86
6.	61-89	173.38	401.47
7.	90-125	238.50	552.06
8.	126-150	281.85	652.40
9.	151-200	390.24	903.36
10.	201-250	509.58	1,179.52
11.	251-300	628.85	1,455.45
12.	301-400	748.08	1,731.51
13.	401 or more	921.52	2,132.96

36. Les parties 18 à 20 de l'annexe IV du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

PARTIE 18

AÉROPORT DE PRINCE GEORGE

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	14,04	32,58
2.	10-15	28,10	65,14
3.	16-25	43,27	100,24
4.	26-45	75,83	175,59
5.	46-60	108,31	250,86
6.	61-89	173,38	401,47
7.	90-125	238,50	552,06
8.	126-150	281,85	652,40
9.	151-200	390,24	903,36
10.	201-250	509,58	1 179,52
11.	251-300	628,85	1 455,45
12.	301-400	748,08	1 731,51
13.	401 et plus	921,52	2 132,96

PART 19

QUÉBEC INTERNATIONAL AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	14.43	33.47
2.	10-15	28.85	66.91
3.	16-25	44.42	102.98
4.	26-45	77.89	180.36
5.	46-60	111.25	257.67
6.	61-89	178.08	412.39
7.	90-125	244.98	567.08
8.	126-150	289.52	670.13
9.	151-200	400.85	927.92
10.	201-250	523.43	1,211.55
11.	251-300	645.92	1,494.97
12.	301-400	768.41	1,778.52
13.	401 or more	946.54	2,190.90

PARTIE 19

AÉROPORT INTERNATIONAL DE QUÉBEC

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	14,43	33,47
2.	10-15	28,85	66,91
3.	16-25	44,42	102,98
4.	26-45	77,89	180,36
5.	46-60	111,25	257,67
6.	61-89	178,08	412,39
7.	90-125	244,98	567,08
8.	126-150	289,52	670,13
9.	151-200	400,85	927,92
10.	201-250	523,43	1 211,55
11.	251-300	645,92	1 494,97
12.	301-400	768,41	1 778,52
13.	401 et plus	946,54	2 190,90

PART 20

REGINA AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	11.84	27.43
2.	10-15	23.65	54.86
3.	16-25	36.42	84.43
4.	26-45	63.86	147.86
5.	46-60	91.21	211.24
6.	61-89	145.98	338.09
7.	90-125	200.83	464.89
8.	126-150	237.35	549.38
9.	151-200	328.63	760.72
10.	201-250	429.12	993.25
11.	251-300	529.54	1,225.59
12.	301-400	629.95	1,458.06
13.	401 or more	775.98	1,796.12

PARTIE 20

AÉROPORT DE REGINA

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	11,84	27,43
2.	10-15	23,65	54,86
3.	16-25	36,42	84,43
4.	26-45	63,86	147,86
5.	46-60	91,21	211,24
6.	61-89	145,98	338,09
7.	90-125	200,83	464,89
8.	126-150	237,35	549,38
9.	151-200	328,63	760,72
10.	201-250	429,12	993,25
11.	251-300	529,54	1 225,59
12.	301-400	629,95	1 458,06
13.	401 et plus	775,98	1 796,12

37. Parts 22 and 23 of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:

37. Les parties 22 et 23 de l'annexe IV du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

PART 22

ST. JOHN'S (TORBAY) AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	20.83	48.36
2.	10-15	41.66	96.63
3.	16-25	64.15	148.68
4.	26-45	112.50	260.48
5.	46-60	160.66	372.12
6.	61-89	257.17	595.55
7.	90-125	353.79	818.94
8.	126-150	418.08	967.79
9.	151-200	578.89	1,340.07
10.	201-250	755.92	1,749.71
11.	251-300	932.85	2,159.02
12.	301-400	1,109.74	2,568.52
13.	401 or more	1,367.00	3,164.08

PARTIE 22

AÉROPORT DE SAINT-JEAN (TORBAY)

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	20,83	48,36
2.	10-15	41,66	96,63
3.	16-25	64,15	148,68
4.	26-45	112,50	260,48
5.	46-60	160,66	372,12
6.	61-89	257,17	595,55
7.	90-125	353,79	818,94
8.	126-150	418,08	967,79
9.	151-200	578,89	1 340,07
10.	201-250	755,92	1 749,71
11.	251-300	932,85	2 159,02
12.	301-400	1 109,74	2 568,52
13.	401 et plus	1 367,00	3 164,08

PART 23

SAINT JOHN AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	20.66	47.94
2.	10-15	41.31	95.85
3.	16-25	63.64	147.46
4.	26-45	111.56	258.30
5.	46-60	159.33	369.05
6.	61-89	255.07	590.63
7.	90-125	350.90	812.17
8.	126-150	414.62	959.82
9.	151-200	574.09	1,329.00
10.	201-250	749.68	1,735.23
11.	251-300	925.13	2,141.20
12.	301-400	1,100.56	2,547.29
13.	401 or more	1,355.70	3,137.93

PARTIE 23

AÉROPORT DE SAINT-JEAN

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	20,66	47,94
2.	10-15	41,31	95,85
3.	16-25	63,64	147,46
4.	26-45	111,56	258,30
5.	46-60	159,33	369,05
6.	61-89	255,07	590,63
7.	90-125	350,90	812,17
8.	126-150	414,62	959,82
9.	151-200	574,09	1 329,00
10.	201-250	749,68	1 735,23
11.	251-300	925,13	2 141,20
12.	301-400	1 100,56	2 547,29
13.	401 et plus	1 355,70	3 137,93

38. Part 25 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

PART 25

SASKATOON AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	15.39	35.68
2.	10-15	30.75	71.33
3.	16-25	47.35	109.76
4.	26-45	83.03	192.25
5.	46-60	118.59	274.65
6.	61-89	189.80	439.56
7.	90-125	261.11	604.44
8.	126-150	308.60	714.30
9.	151-200	427.26	989.06
10.	201-250	557.93	1,290.88
11.	251-300	688.49	1,593.48
12.	301-400	819.04	1,895.71
13.	401 or more	1,008.90	2,335.26

38. La partie 25 de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 25

AÉROPORT DE SASKATOON

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	15,39	35,68
2.	10-15	30,75	71,33
3.	16-25	47,35	109,76
4.	26-45	83,03	192,25
5.	46-60	118,59	274,65
6.	61-89	189,80	439,56
7.	90-125	261,11	604,44
8.	126-150	308,60	714,30
9.	151-200	427,26	989,06
10.	201-250	557,93	1 290,88
11.	251-300	688,49	1 593,48
12.	301-400	819,04	1 895,71
13.	401 et plus	1 008,90	2 335,26

39. Items 17 and 18 of Schedule VI to the Regulations are replaced by the following:

Item	Column I Airport	Column II Aircraft Weight	Column III Daily Charge (\$)	Column IV Monthly Charge (\$)	Column V Annual Charge (\$)
17.	Prince George	(a) 2 000 kg or less	9.31	74.77	472.88
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	9.31	74.77	567.44
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	16.50	334.34	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	30.50	622.01	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	47.25	957.09	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	71.32	1,436.19	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	119.24	2,393.76	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	166.58	3,350.94	
		(i) More than 300 000 kg	214.99	4,308.94	
18.	Québec International	(a) 2 000 kg or less	8.85	71.04	449.22
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	9.20	74.62	565.10
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	15.66	317.60	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	28.97	590.88	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	44.88	909.21	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	67.75	1,364.33	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	113.27	2,274.00	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	158.25	3,183.30	
		(i) More than 300 000 kg	204.24	4,093.36	

39. Les articles 17 et 18 de l'annexe VI du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Article	Colonne I Aéroport	Colonne II Masse de l'aéronef	Colonne III Redevance journalière (\$)	Colonne IV Redevance mensuelle (\$)	Colonne V Redevance annuelle (\$)
17.	Aéroport de Prince George	a) au plus 2 000 kg	9,31	74,77	472,88
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	9,31	74,77	567,44
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	16,50	334,34	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	30,50	622,01	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	47,25	957,09	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	71,32	1 436,19	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	119,24	2 393,76	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	166,58	3 350,94	
		i) plus de 300 000 kg	214,99	4 308,94	
18.	Aéroport international de Québec	a) au plus 2 000 kg	8,85	71,04	449,22
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	9,20	74,62	565,10
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	15,66	317,60	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	28,97	590,88	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	44,88	909,21	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	67,75	1 364,33	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	113,27	2 274,00	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	158,25	3 183,30	
		i) plus de 300 000 kg	204,24	4 093,36	

PART 4

AMENDMENTS EFFECTIVE JANUARY 1, 2001

40. Part 3 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

PART 3

CHARLOTTETOWN AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$51.54
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$53.06

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	14.71	Not more than 30 000 kg	19.01
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	18.52	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	23.45
3.	More than 45 000 kg	22.07	More than 70 000 kg	32.42

41. Part 9 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

PART 9

FREDERICTON AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$35.57
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$36.59

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	10.12	Not more than 30 000 kg	13.14
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	12.80	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	16.19
3.	More than 45 000 kg	15.22	More than 70 000 kg	22.39

42. Parts 16 and 17 of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

PART 16

PRINCE GEORGE AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for
 - (a) a fixed-wing aircraft that is a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$22.43; and
 - (b) a helicopter: \$18.28
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$23.07

PARTIE 4

ENTRÉE EN VIGUEUR LE 1^{er} JANVIER 2001**40. La partie 3 de l'annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

PARTIE 3

AÉROPORT DE CHARLOTTETOWN

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 51,54 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 53,06 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	14,71	Au plus 30 000 kg	19,01
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	18,52	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	23,45
3.	Plus de 45 000 kg	22,07	Plus de 70 000 kg	32,42

41. La partie 9 de l'annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 9

AÉROPORT DE FREDERICTON

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 35,57 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 36,59 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	10,12	Au plus 30 000 kg	13,14
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	12,80	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	16,19
3.	Plus de 45 000 kg	15,22	Plus de 70 000 kg	22,39

42. Les parties 16 et 17 de l'annexe I du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

PARTIE 16

AÉROPORT DE PRINCE GEORGE

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur :

a) pour un aéronef à voilure fixe qui est un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, 22,43 \$;

b) pour un hélicoptère, 18,28 \$.

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 23,07 \$

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	6.39	Not more than 30 000 kg	8.30
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	8.09	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	10.20
3.	More than 45 000 kg	9.59	More than 70 000 kg	14.10

PART 17

QUÉBEC INTERNATIONAL AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$18.16
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$18.69

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	5.17	Not more than 30 000 kg	6.72
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	6.51	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	8.28
3.	More than 45 000 kg	7.77	More than 70 000 kg	11.43

43. Part 22 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

PART 22

SAINT JOHN AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$28.83
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$29.68

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	8.23	Not more than 30 000 kg	10.64
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	10.39	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	13.12
3.	More than 45 000 kg	12.34	More than 70 000 kg	18.15

TABLEAU

Article	Colonne I Masse de l'aéronef	Colonne II Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Colonne III Masse de l'aéronef	Colonne IV Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	6,39	Au plus 30 000 kg	8,30
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	8,09	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	10,20
3.	Plus de 45 000 kg	9,59	Plus de 70 000 kg	14,10

PARTIE 17

AÉROPORT INTERNATIONAL DE QUÉBEC

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 18,16 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 18,69 \$

TABLEAU

Article	Colonne I Masse de l'aéronef	Colonne II Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Colonne III Masse de l'aéronef	Colonne IV Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	5,17	Au plus 30 000 kg	6,72
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	6,51	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	8,28
3.	Plus de 45 000 kg	7,77	Plus de 70 000 kg	11,43

43. La partie 22 de l'annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 22

AÉROPORT DE SAINT-JEAN

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 28,83 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 29,68 \$

TABLEAU

Article	Colonne I Masse de l'aéronef	Colonne II Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Colonne III Masse de l'aéronef	Colonne IV Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	8,23	Au plus 30 000 kg	10,64
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	10,39	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	13,12
3.	Plus de 45 000 kg	12,34	Plus de 70 000 kg	18,15

44. Part 4 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

PART 4

CHARLOTTETOWN AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	47.30	109.70
2.	10-15	94.53	219.27
3.	16-25	145.63	337.49
4.	26-45	255.29	591.16
5.	46-60	364.57	844.49
6.	61-89	583.66	1,351.53
7.	90-125	802.93	1,858.53
8.	126-150	948.78	2,196.34
9.	151-200	1,313.54	3,040.83
10.	201-250	1,715.52	3,970.84
11.	251-300	2,116.98	4,899.76
12.	301-400	2,518.45	5,828.25
13.	401 or more	3,102.27	7,180.66

44. La partie 4 de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 4

AÉROPORT DE CHARLOTTETOWN

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	47,30	109,70
2.	10-15	94,53	219,27
3.	16-25	145,63	337,49
4.	26-45	255,29	591,16
5.	46-60	364,57	844,49
6.	61-89	583,66	1 351,53
7.	90-125	802,93	1 858,53
8.	126-150	948,78	2 196,34
9.	151-200	1 313,54	3 040,83
10.	201-250	1 715,52	3 970,84
11.	251-300	2 116,98	4 899,76
12.	301-400	2 518,45	5 828,25
13.	401 et plus	3 102,27	7 180,66

45. Part 10 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

PART 10

FREDERICTON AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	32.63	75.67
2.	10-15	65.24	151.29
3.	16-25	100.47	232.81
4.	26-45	176.15	407.84
5.	46-60	251.54	582.68
6.	61-89	402.69	932.48
7.	90-125	553.97	1,282.30
8.	126-150	654.63	1,515.34
9.	151-200	906.41	2,098.26
10.	201-250	1,183.62	2,739.65
11.	251-300	1,460.60	3,380.53
12.	301-400	1,737.57	4,021.71
13.	401 or more	2,140.38	4,954.22

45. La partie 10 de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 10

AÉROPORT DE FREDERICTON

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	32,63	75,67
2.	10-15	65,24	151,29
3.	16-25	100,47	232,81
4.	26-45	176,15	407,84
5.	46-60	251,54	582,68
6.	61-89	402,69	932,48
7.	90-125	553,97	1 282,30
8.	126-150	654,63	1 515,34
9.	151-200	906,41	2 098,26
10.	201-250	1 183,62	2 739,65
11.	251-300	1 460,60	3 380,53
12.	301-400	1 737,57	4 021,71
13.	401 et plus	2 140,38	4 954,22

46. Parts 18 and 19 of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:

46. Les parties 18 et 19 de l'annexe IV du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

PART 18

PARTIE 18

PRINCE GEORGE AIRPORT

AÉROPORT DE PRINCE GEORGE

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	16.75	38.87
2.	10-15	33.52	77.71
3.	16-25	51.62	119.59
4.	26-45	90.47	209.48
5.	46-60	129.21	299.28
6.	61-89	206.84	478.95
7.	90-125	284.53	658.61
8.	126-150	336.25	778.31
9.	151-200	465.56	1,077.71
10.	201-250	607.93	1,407.17
11.	251-300	750.22	1,736.35
12.	301-400	892.46	2,065.69
13.	401 or more	1,099.37	2,544.62

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	16,75	38,87
2.	10-15	33,52	77,71
3.	16-25	51,62	119,59
4.	26-45	90,47	209,48
5.	46-60	129,21	299,28
6.	61-89	206,84	478,95
7.	90-125	284,53	658,61
8.	126-150	336,25	778,31
9.	151-200	465,56	1 077,71
10.	201-250	607,93	1 407,17
11.	251-300	750,22	1 736,35
12.	301-400	892,46	2 065,69
13.	401 et plus	1 099,37	2 544,62

PART 19

PARTIE 19

QUÉBEC INTERNATIONAL AIRPORT

AÉROPORT INTERNATIONAL DE QUÉBEC

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	16.67	38.66
2.	10-15	33.32	77.28
3.	16-25	51.31	118.94
4.	26-45	89.96	208.32
5.	46-60	128.49	297.61
6.	61-89	205.68	476.31
7.	90-125	282.95	654.98
8.	126-150	334.40	774.00
9.	151-200	462.98	1,071.75
10.	201-250	604.56	1,399.34
11.	251-300	746.04	1,726.69
12.	301-400	887.51	2,054.19
13.	401 or more	1,093.25	2,530.49

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	16,67	38,66
2.	10-15	33,32	77,28
3.	16-25	51,31	118,94
4.	26-45	89,96	208,32
5.	46-60	128,49	297,61
6.	61-89	205,68	476,31
7.	90-125	282,95	654,98
8.	126-150	334,40	774,00
9.	151-200	462,98	1 071,75
10.	201-250	604,56	1 399,34
11.	251-300	746,04	1 726,69
12.	301-400	887,51	2 054,19
13.	401 et plus	1 093,25	2 530,49

47. Part 23 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

47. La partie 23 de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PART 23

PARTIE 23

SAINT JOHN AIRPORT

AÉROPORT DE SAINT-JEAN

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	26.44	61.36
2.	10-15	52.88	122.69
3.	16-25	81.46	188.75
4.	26-45	142.80	330.62
5.	46-60	203.94	472.38
6.	61-89	326.49	756.01
7.	90-125	449.15	1,039.58
8.	126-150	530.71	1,228.57
9.	151-200	734.84	1,701.12
10.	201-250	959.59	2,221.09
11.	251-300	1,184.17	2,740.74
12.	301-400	1,408.72	3,260.53
13.	401 or more	1,735.30	4,016.55

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	26,44	61,36
2.	10-15	52,88	122,69
3.	16-25	81,46	188,75
4.	26-45	142,80	330,62
5.	46-60	203,94	472,38
6.	61-89	326,49	756,01
7.	90-125	449,15	1 039,58
8.	126-150	530,71	1 228,57
9.	151-200	734,84	1 701,12
10.	201-250	959,59	2 221,09
11.	251-300	1 184,17	2 740,74
12.	301-400	1 408,72	3 260,53
13.	401 et plus	1 735,30	4 016,55

48. Items 17 and 18 of Schedule VI to the Regulations are replaced by the following:

Item	Column I Airport	Column II Aircraft Weight	Column III Daily Charge (\$)	Column IV Monthly Charge (\$)	Column V Annual Charge (\$)
17.	Prince George	(a) 2 000 kg or less	11.06	88.83	561.78
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	11.06	88.83	674.12
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	19.60	397.20	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	36.23	738.95	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	56.13	1,137.02	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	84.73	1,706.19	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	141.66	2,843.79	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	197.90	3,980.92	
		(i) More than 300 000 kg	255.41	5,119.02	
18.	Québec International	(a) 2 000 kg or less	10.22	82.05	518.85
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	10.63	86.19	652.69
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	18.09	366.83	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	33.46	682.47	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	51.84	1,050.14	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	78.25	1,575.80	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	130.83	2,626.47	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	182.78	3,676.71	
		(i) More than 300 000 kg	235.90	4,727.83	

48. Les articles 17 et 18 de l'annexe VI du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V
Article	Aéroport	Masse de l'aéronef	Redevance journalière (\$)	Redevance mensuelle (\$)	Redevance annuelle (\$)
17.	Aéroport de Prince George	a) au plus 2 000 kg	11,06	88,83	561,78
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	11,06	88,83	674,12
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	19,60	397,20	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	36,23	738,95	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	56,13	1 137,02	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	84,73	1 706,19	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	141,66	2 843,79	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	197,90	3 980,92	
		i) plus de 300 000 kg	255,41	5 119,02	
18.	Aéroport international de Québec	a) au plus 2 000 kg	10,22	82,05	518,85
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	10,63	86,19	652,69
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	18,09	366,83	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	33,46	682,47	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	51,84	1 050,14	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	78,25	1 575,80	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	130,83	2 626,47	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	182,78	3 676,71	
		i) plus de 300 000 kg	235,90	4 727,83	

PART 5

AMENDMENTS EFFECTIVE JANUARY 1, 2002

49. Part 3 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

PART 3

CHARLOTTETOWN AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$66.49
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$68.45

TABLE

Item	Column I	Column II	Column III	Column IV
	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	18.98	Not more than 30 000 kg	24.52
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	23.89	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	30.25
3.	More than 45 000 kg	28.47	More than 70 000 kg	38.92

50. Part 9 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

PART 9

FREDERICTON AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$43.75
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$45.01

TABLE

Item	Column I	Column II	Column III	Column IV
	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	12.45	Not more than 30 000 kg	16.16
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	15.74	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	19.91
3.	More than 45 000 kg	18.72	More than 70 000 kg	27.23

51. Parts 16 and 17 of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

PART 16

PRINCE GEORGE AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for
 - (a) a fixed-wing aircraft that is a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$26.76; and
 - (b) a helicopter: \$21.81
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$27.52

PARTIE 5

ENTRÉE EN VIGUEUR LE 1^{er} JANVIER 2002**49. La partie 3 de l'annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

PARTIE 3

AÉROPORT DE CHARLOTTETOWN

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 66,49 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 68,45 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	18,98	Au plus 30 000 kg	24,52
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	23,89	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	30,25
3.	Plus de 45 000 kg	28,47	Plus de 70 000 kg	38,92

50. La partie 9 de l'annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 9

AÉROPORT DE FREDERICTON

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 43,75 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 45,01 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	12,45	Au plus 30 000 kg	16,16
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	15,74	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	19,91
3.	Plus de 45 000 kg	18,72	Plus de 70 000 kg	27,23

51. Les parties 16 et 17 de l'annexe I du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

PARTIE 16

AÉROPORT DE PRINCE GEORGE

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur :

a) pour un aéronef à voilure fixe qui est un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, 26,76 \$;

b) pour un hélicoptère, 21,81 \$.

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 27,52 \$

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	7.62	Not more than 30 000 kg	9.90
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	9.65	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	12.17
3.	More than 45 000 kg	11.44	More than 70 000 kg	16.82

PART 17

QUÉBEC INTERNATIONAL AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$20.59
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$21.19

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	5.86	Not more than 30 000 kg	7.62
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	7.38	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	9.39
3.	More than 45 000 kg	8.81	More than 70 000 kg	12.96

52. Part 22 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

PART 22

SAINT JOHN AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$36.90
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$37.99

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	10.53	Not more than 30 000 kg	13.62
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	13.30	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	16.79
3.	More than 45 000 kg	15.80	More than 70 000 kg	21.28

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	7,62	Au plus 30 000 kg	9,90
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	9,65	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	12,17
3.	Plus de 45 000 kg	11,44	Plus de 70 000 kg	16,82

PARTIE 17

AÉROPORT INTERNATIONAL DE QUÉBEC

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 20,59 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 21,19 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	5,86	Au plus 30 000 kg	7,62
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	7,38	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	9,39
3.	Plus de 45 000 kg	8,81	Plus de 70 000 kg	12,96

52. La partie 22 de l'annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 22

AÉROPORT DE SAINT-JEAN

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 36,90 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 37,99 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	10,53	Au plus 30 000 kg	13,62
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	13,30	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	16,79
3.	Plus de 45 000 kg	15,80	Plus de 70 000 kg	21,28

53. Part 4 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

53. La partie 4 de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PART 4

PARTIE 4

CHARLOTTETOWN AIRPORT

AÉROPORT DE CHARLOTTETOWN

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	61.02	141.51
2.	10-15	121.94	282.86
3.	16-25	187.86	435.36
4.	26-45	329.32	762.60
5.	46-60	470.30	1,089.39
6.	61-89	752.92	1,743.47
7.	90-125	1,035.78	2,397.50
8.	126-150	1,223.93	2,833.28
9.	151-200	1,694.47	3,922.67
10.	201-250	2,213.02	5,122.38
11.	251-300	2,730.90	6,320.69
12.	301-400	3,248.80	7,518.83
13.	401 or more	4,001.93	9,263.05

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	61,02	141,51
2.	10-15	121,94	282,86
3.	16-25	187,86	435,36
4.	26-45	329,32	762,60
5.	46-60	470,30	1 089,39
6.	61-89	752,92	1 743,47
7.	90-125	1 035,78	2 397,50
8.	126-150	1 223,93	2 833,28
9.	151-200	1 694,47	3 922,67
10.	201-250	2 213,02	5 122,38
11.	251-300	2 730,90	6 320,69
12.	301-400	3 248,80	7 518,83
13.	401 et plus	4 001,93	9 263,05

54. Part 10 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

54. La partie 10 de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PART 10

PARTIE 10

FREDERICTON AIRPORT

AÉROPORT DE FREDERICTON

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	40.13	93.07
2.	10-15	80.25	186.09
3.	16-25	123.58	286.36
4.	26-45	216.66	501.64
5.	46-60	309.39	716.70
6.	61-89	495.31	1,146.95
7.	90-125	681.38	1,577.23
8.	126-150	805.07	1,863.87
9.	151-200	1,114.88	2,580.86
10.	201-250	1,455.85	3,369.77
11.	251-300	1,796.54	4,158.05
12.	301-400	2,137.21	4,946.70
13.	401 or more	2,632.67	6,093.69

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	40,13	93,07
2.	10-15	80,25	186,09
3.	16-25	123,58	286,36
4.	26-45	216,66	501,64
5.	46-60	309,39	716,70
6.	61-89	495,31	1 146,95
7.	90-125	681,38	1 577,23
8.	126-150	805,07	1 863,87
9.	151-200	1 114,88	2 580,86
10.	201-250	1 455,85	3 369,77
11.	251-300	1 796,54	4 158,05
12.	301-400	2 137,21	4 946,70
13.	401 et plus	2 632,67	6 093,69

55. Parts 18 and 19 of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:

55. Les parties 18 et 19 de l'annexe IV du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

PART 18

PARTIE 18

PRINCE GEORGE AIRPORT

AÉROPORT DE PRINCE GEORGE

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	19.98	46.37
2.	10-15	39.99	92.71
3.	16-25	61.58	142.67
4.	26-45	107.93	249.91
5.	46-60	154.15	357.04
6.	61-89	246.76	571.39
7.	90-125	339.44	785.72
8.	126-150	401.15	928.52
9.	151-200	555.41	1,285.71
10.	201-250	725.26	1,678.75
11.	251-300	895.01	2,071.47
12.	301-400	1,064.70	2,464.37
13.	401 or more	1,311.55	3,035.73

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	19,98	46,37
2.	10-15	39,99	92,71
3.	16-25	61,58	142,67
4.	26-45	107,93	249,91
5.	46-60	154,15	357,04
6.	61-89	246,76	571,39
7.	90-125	339,44	785,72
8.	126-150	401,15	928,52
9.	151-200	555,41	1 285,71
10.	201-250	725,26	1 678,75
11.	251-300	895,01	2 071,47
12.	301-400	1 064,70	2 464,37
13.	401 et plus	1 311,55	3 035,73

PART 19

PARTIE 19

QUÉBEC INTERNATIONAL AIRPORT

AÉROPORT INTERNATIONAL DE QUÉBEC

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	18.90	43.84
2.	10-15	37.78	87.64
3.	16-25	58.19	134.88
4.	26-45	102.01	236.23
5.	46-60	145.71	337.49
6.	61-89	233.24	540.14
7.	90-125	320.87	742.75
8.	126-150	379.21	877.72
9.	151-200	525.02	1,215.36
10.	201-250	685.57	1,586.85
11.	251-300	846.01	1,958.07
12.	301-400	1,006.44	2,329.45
13.	401 or more	1,239.75	2,869.58

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	18,90	43,84
2.	10-15	37,78	87,64
3.	16-25	58,19	134,88
4.	26-45	102,01	236,23
5.	46-60	145,71	337,49
6.	61-89	233,24	540,14
7.	90-125	320,87	742,75
8.	126-150	379,21	877,72
9.	151-200	525,02	1 215,36
10.	201-250	685,57	1 586,85
11.	251-300	846,01	1 958,07
12.	301-400	1 006,44	2 329,45
13.	401 et plus	1 239,75	2 869,58

56. Part 23 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

56. La partie 23 de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PART 23

PARTIE 23

SAINT JOHN AIRPORT

AÉROPORT DE SAINT-JEAN

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	33.84	78.54
2.	10-15	67.69	157.04
3.	16-25	104.27	241.60
4.	26-45	182.78	423.19
5.	46-60	261.04	604.65
6.	61-89	417.91	967.69
7.	90-125	574.91	1,330.66
8.	126-150	679.31	1,572.57
9.	151-200	940.60	2,177.43
10.	201-250	1,228.28	2,843.00
11.	251-300	1,515.74	3,508.15
12.	301-400	1,803.16	4,173.48
13.	401 or more	2,221.18	5,141.18

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	33,84	78,54
2.	10-15	67,69	157,04
3.	16-25	104,27	241,60
4.	26-45	182,78	423,19
5.	46-60	261,04	604,65
6.	61-89	417,91	967,69
7.	90-125	574,91	1 330,66
8.	126-150	679,31	1 572,57
9.	151-200	940,60	2 177,43
10.	201-250	1 228,28	2 843,00
11.	251-300	1 515,74	3 508,15
12.	301-400	1 803,16	4 173,48
13.	401 et plus	2 221,18	5 141,18

57. Items 17 and 18 of Schedule VI to the Regulations are replaced by the following:

Item	Column I Airport	Column II Aircraft Weight	Column III Daily Charge (\$)	Column IV Monthly Charge (\$)	Column V Annual Charge (\$)
17.	Prince George	(a) 2 000 kg or less	13.14	105.53	667.39
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	13.14	105.53	800.85
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	23.28	471.87	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	43.04	877.87	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	66.68	1,350.78	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	100.66	2,026.95	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	168.29	3,378.42	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	235.11	4,729.33	
		(i) More than 300 000 kg	303.43	6,081.40	
18.	Québec International	(a) 2 000 kg or less	11.59	93.04	588.49
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	12.05	97.74	740.15
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	20.51	415.99	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	37.94	773.92	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	58.79	1,190.86	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	88.74	1,786.96	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	148.36	2,978.42	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	207.27	4,169.39	
		(i) More than 300 000 kg	267.51	5,361.36	

57. Les articles 17 et 18 de l'annexe VI du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V
Article	Aéroport	Masse de l'aéronef	Redevance journalière (\$)	Redevance mensuelle (\$)	Redevance annuelle (\$)
17.	Aéroport de Prince George	a) au plus 2 000 kg	13,14	105,53	667,39
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	13,14	105,53	800,85
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	23,28	471,87	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	43,04	877,87	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	66,68	1 350,78	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	100,66	2 026,95	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	168,29	3 378,42	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	235,11	4 729,33	
		i) plus de 300 000 kg	303,43	6 081,40	
18.	Aéroport international de Québec	a) au plus 2 000 kg	11,59	93,04	588,49
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	12,05	97,74	740,15
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	20,51	415,99	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	37,94	773,92	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	58,79	1 190,86	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	88,74	1 786,96	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	148,36	2 978,42	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	207,27	4 169,39	
		i) plus de 300 000 kg	267,51	5 361,36	

PART 6

AMENDMENTS EFFECTIVE JANUARY 1, 2003

58. Part 3 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

PART 3

CHARLOTTETOWN AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$85.77
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$88.30

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	24.48	Not more than 30 000 kg	31.63
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	30.82	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	38.92
3.	More than 45 000 kg	36.73	More than 70 000 kg	38.92

59. Part 9 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

PART 9

FREDERICTON AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$53.81
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$55.36

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	15.31	Not more than 30 000 kg	19.88
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	19.36	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	24.49
3.	More than 45 000 kg	23.03	More than 70 000 kg	27.23

60. Parts 16 and 17 of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

PART 16

PRINCE GEORGE AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for
 - (a) a fixed-wing aircraft that is a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$31.92; and
 - (b) a helicopter: \$26.02
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$32.83

PARTIE 6

ENTRÉE EN VIGUEUR LE 1^{ER} JANVIER 2003**58. La partie 3 de l'annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

PARTIE 3

AÉROPORT DE CHARLOTTETOWN

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 85,77 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 88,30 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	24,48	Au plus 30 000 kg	31,63
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	30,82	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	38,92
3.	Plus de 45 000 kg	36,73	Plus de 70 000 kg	38,92

59. La partie 9 de l'annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 9

AÉROPORT DE FREDERICTON

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 53,81 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 55,36 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	15,31	Au plus 30 000 kg	19,88
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	19,36	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	24,49
3.	Plus de 45 000 kg	23,03	Plus de 70 000 kg	27,23

60. Les parties 16 et 17 de l'annexe I du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

PARTIE 16

AÉROPORT DE PRINCE GEORGE

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur :

a) pour un aéronef à voilure fixe qui est un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, 31,92 \$;

b) pour un hélicoptère, 26,02 \$.

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 32,83 \$

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	9.09	Not more than 30 000 kg	11.81
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	11.51	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	14.52
3.	More than 45 000 kg	13.65	More than 70 000 kg	17.25

PART 17

QUÉBEC INTERNATIONAL AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$23.02
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$23.69

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	6.55	Not more than 30 000 kg	8.52
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	8.25	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	10.50
3.	More than 45 000 kg	9.85	More than 70 000 kg	14.49

61. Part 22 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

PART 22

SAINT JOHN AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$47.23
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$48.63

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	13.48	Not more than 30 000 kg	17.43
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	17.02	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	21.28
3.	More than 45 000 kg	20.22	More than 70 000 kg	21.28

TABLEAU

Article	Colonne I Masse de l'aéronef	Colonne II Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Colonne III Masse de l'aéronef	Colonne IV Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	9,09	Au plus 30 000 kg	11,81
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	11,51	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	14,52
3.	Plus de 45 000 kg	13,65	Plus de 70 000 kg	17,25

PARTIE 17

AÉROPORT INTERNATIONAL DE QUÉBEC

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 23,02 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 23,69 \$

TABLEAU

Article	Colonne I Masse de l'aéronef	Colonne II Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Colonne III Masse de l'aéronef	Colonne IV Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	6,55	Au plus 30 000 kg	8,52
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	8,25	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	10,50
3.	Plus de 45 000 kg	9,85	Plus de 70 000 kg	14,49

61. La partie 22 de l'annexe I du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 22

AÉROPORT DE SAINT-JEAN

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 47,23 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 48,63 \$

TABLEAU

Article	Colonne I Masse de l'aéronef	Colonne II Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Colonne III Masse de l'aéronef	Colonne IV Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	13,48	Au plus 30 000 kg	17,43
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	17,02	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	21,28
3.	Plus de 45 000 kg	20,22	Plus de 70 000 kg	21,28

62. Part 4 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

PART 4

CHARLOTTETOWN AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	78.72	182.55
2.	10-15	157.30	364.89
3.	16-25	242.34	561.61
4.	26-45	424.82	983.75
5.	46-60	606.69	1,405.31
6.	61-89	971.27	2,249.08
7.	90-125	1,336.16	3,092.78
8.	126-150	1,578.87	3,654.93
9.	151-200	2,185.87	5,060.24
10.	201-250	2,854.80	6,607.87
11.	251-300	3,522.86	8,153.69
12.	301-400	4,190.95	9,699.29
13.	401 or more	5,162.49	11,949.33

63. Part 10 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

PART 10

FREDERICTON AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	49.36	114.48
2.	10-15	98.71	228.89
3.	16-25	152.00	352.22
4.	26-45	266.49	617.02
5.	46-60	380.55	881.54
6.	61-89	609.23	1,410.75
7.	90-125	838.10	1,939.99
8.	126-150	990.24	2,292.56
9.	151-200	1,371.30	3,174.46
10.	201-250	1,790.70	4,144.82
11.	251-300	2,209.74	5,114.40
12.	301-400	2,628.77	6,084.44
13.	401 or more	3,238.18	7,495.24

62. La partie 4 de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 4

AÉROPORT DE CHARLOTTETOWN

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	78,72	182,55
2.	10-15	157,30	364,89
3.	16-25	242,34	561,61
4.	26-45	424,82	983,75
5.	46-60	606,69	1 405,31
6.	61-89	971,27	2 249,08
7.	90-125	1 336,16	3 092,78
8.	126-150	1 578,87	3 654,93
9.	151-200	2 185,87	5 060,24
10.	201-250	2 854,80	6 607,87
11.	251-300	3 522,86	8 153,69
12.	301-400	4 190,95	9 699,29
13.	401 et plus	5 162,49	11 949,33

63. La partie 10 de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 10

AÉROPORT DE FREDERICTON

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	49,36	114,48
2.	10-15	98,71	228,89
3.	16-25	152,00	352,22
4.	26-45	266,49	617,02
5.	46-60	380,55	881,54
6.	61-89	609,23	1 410,75
7.	90-125	838,10	1 939,99
8.	126-150	990,24	2 292,56
9.	151-200	1 371,30	3 174,46
10.	201-250	1 790,70	4 144,82
11.	251-300	2 209,74	5 114,40
12.	301-400	2 628,77	6 084,44
13.	401 et plus	3 238,18	7 495,24

64. Parts 18 and 19 of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:

64. Les parties 18 et 19 de l'annexe IV du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

PART 18

PRINCE GEORGE AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	23.84	55.32
2.	10-15	47.71	110.60
3.	16-25	73.46	170.21
4.	26-45	128.76	298.14
5.	46-60	183.90	425.95
6.	61-89	294.38	681.67
7.	90-125	404.95	937.36
8.	126-150	478.57	1,107.72
9.	151-200	662.60	1,533.85
10.	201-250	865.24	2,002.75
11.	251-300	1,067.75	2,471.26
12.	301-400	1,270.19	2,939.99
13.	401 or more	1,564.68	3,621.63

PARTIE 18

AÉROPORT DE PRINCE GEORGE

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	23,84	55,32
2.	10-15	47,71	110,60
3.	16-25	73,46	170,21
4.	26-45	128,76	298,14
5.	46-60	183,90	425,95
6.	61-89	294,38	681,67
7.	90-125	404,95	937,36
8.	126-150	478,57	1 107,72
9.	151-200	662,60	1 533,85
10.	201-250	865,24	2 002,75
11.	251-300	1 067,75	2 471,26
12.	301-400	1 270,19	2 939,99
13.	401 et plus	1 564,68	3 621,63

PART 19

QUÉBEC INTERNATIONAL AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	21.13	49.01
2.	10-15	42.24	97.98
3.	16-25	65.06	150.80
4.	26-45	114.05	264.11
5.	46-60	162.90	377.31
6.	61-89	260.76	603.88
7.	90-125	358.73	830.39
8.	126-150	423.96	981.29
9.	151-200	586.97	1,358.77
10.	201-250	766.47	1,774.10
11.	251-300	945.84	2,189.12
12.	301-400	1,125.20	2,604.33
13.	401 or more	1,386.04	3,208.19

PARTIE 19

AÉROPORT INTERNATIONAL DE QUÉBEC

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	21,13	49,01
2.	10-15	42,24	97,98
3.	16-25	65,06	150,80
4.	26-45	114,05	264,11
5.	46-60	162,90	377,31
6.	61-89	260,76	603,88
7.	90-125	358,73	830,39
8.	126-150	423,96	981,29
9.	151-200	586,97	1 358,77
10.	201-250	766,47	1 774,10
11.	251-300	945,84	2 189,12
12.	301-400	1 125,20	2 604,33
13.	401 et plus	1 386,04	3 208,19

65. Part 23 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

65. La partie 23 de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PART 23

PARTIE 23

SAINT JOHN AIRPORT

AÉROPORT DE SAINT-JEAN

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	43.32	100.53
2.	10-15	86.64	201.01
3.	16-25	133.47	309.25
4.	26-45	233.96	541.68
5.	46-60	334.13	773.95
6.	61-89	534.92	1,238.64
7.	90-125	735.88	1,703.24
8.	126-150	869.52	2,012.89
9.	151-200	1,203.97	2,787.11
10.	201-250	1,572.20	3,639.04
11.	251-300	1,940.15	4,490.43
12.	301-400	2,308.04	5,342.05
13.	401 or more	2,843.11	6,580.71

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	43,32	100,53
2.	10-15	86,64	201,01
3.	16-25	133,47	309,25
4.	26-45	233,96	541,68
5.	46-60	334,13	773,95
6.	61-89	534,92	1 238,64
7.	90-125	735,88	1 703,24
8.	126-150	869,52	2 012,89
9.	151-200	1 203,97	2 787,11
10.	201-250	1 572,20	3 639,04
11.	251-300	1 940,15	4 490,43
12.	301-400	2 308,04	5 342,05
13.	401 et plus	2 843,11	6 580,71

66. Items 17 and 18 of Schedule VI to the Regulations are replaced by the following:

Item	Column I Airport	Column II Aircraft Weight	Column III Daily Charge (\$)	Column IV Monthly Charge (\$)	Column V Annual Charge (\$)
17.	Prince George	(a) 2 000 kg or less	15.61	125.37	792.86
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	15.61	125.37	951.41
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	27.66	560.58	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	51.13	1,042.91	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	79.22	1,604.73	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	119.58	2,408.02	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	199.93	4,013.56	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	279.31	5,618.44	
		(i) More than 300 000 kg	360.47	7,224.70	
18.	Québec International	(a) 2 000 kg or less	12.96	104.02	657.93
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	13.47	109.27	827.49
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	22.93	465.08	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	42.42	865.24	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	65.73	1,331.38	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	99.21	1,997.82	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	165.87	3,329.87	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	231.73	4,661.38	
		(i) More than 300 000 kg	299.08	5,994.00	

66. Les articles 17 et 18 de l'annexe VI du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V
Article	Aéroport	Masse de l'aéronef	Redevance journalière (\$)	Redevance mensuelle (\$)	Redevance annuelle (\$)
17.	Aéroport de Prince George	a) au plus 2 000 kg	15,61	125,37	792,86
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	15,61	125,37	951,41
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	27,66	560,58	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	51,13	1 042,91	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	79,22	1 604,73	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	119,58	2 408,02	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	199,93	4 013,56	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	279,31	5 618,44	
		i) plus de 300 000 kg	360,47	7 224,70	
18.	Aéroport international de Québec	a) au plus 2 000 kg	12,96	104,02	657,93
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	13,47	109,27	827,49
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	22,93	465,08	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	42,42	865,24	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	65,73	1 331,38	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	99,21	1 997,82	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	165,87	3 329,87	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	231,73	4 661,38	
		i) plus de 300 000 kg	299,08	5 994,00	

PART 7

COMING INTO FORCE

- 67. (1) Sections 1 to 16 come into force on January 1, 1999.**
- (2) Sections 17 to 26 come into force on April 1, 1999.**
- (3) Sections 27 to 39 come into force on January 1, 2000.**
- (4) Sections 40 to 48 come into force on January 1, 2001.**
- (5) Sections 49 to 57 come into force on January 1, 2002.**
- (6) Sections 58 to 66 come into force on January 1, 2003.**

[40-1-o]

PARTIE 7

ENTRÉE EN VIGUEUR

- 67. (1) Les articles 1 à 16 entrent en vigueur le 1^{er} janvier 1999.**
- (2) Les articles 17 à 26 entrent en vigueur le 1^{er} avril 1999.**
- (3) Les articles 27 à 39 entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2000.**
- (4) Les articles 40 à 48 entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2001.**
- (5) Les articles 49 à 57 entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2002.**
- (6) Les articles 58 à 66 entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2003.**

[40-1-o]

INDEX

No. 40 — October 3, 1998

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canadian International Trade Tribunal**

- Information processing and related telecommunications services — Determination 2540
- Professional, administrative and management support services — Determination 2540
- 12-gauge shotshells — Expiry of finding 2541

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

- *Addresses of CRTC offices — Interventions 2542
- Decisions
 - 98-438 to 98-453 2547
- Public Notices
 - 1998-98 2543
 - 1998-99 — Call for applications for a broadcasting licence to carry on a (radio) programming undertaking to serve Victoria, British Columbia 2544
 - 1998-100 — Call for applications for a broadcasting licence to carry on a (radio) programming undertaking to serve Kelowna, British Columbia 2545

GOVERNMENT NOTICES**Fisheries and Oceans, Dept. of**

- Canada Shipping Act
 - Atlantic Emergency Response Team (ALERT) Inc. 2528
 - Eastern Canada Response Corporation Ltd. 2530
 - Great Lakes Response Corporation of Canada 2532

Health, Dept. of

- Food and Drugs Act and Controlled Drugs and Substances Act
 - Addition, amendments and update 2535

Industry, Dept. of

- Senators called 2537

National Revenue, Dept. of

- Income Tax Act
 - Revocation of registration of a charity 2537

Superintendent of Financial Institutions, Office of the Bank Act

- Ajax Holding Corporation, order to hold shares 2537

GOVERNMENT NOTICES (conc.)**Transport, Dept. of**

- Canada Marine Act
 - Assignment and assumption agreement and asset transfer agreement 2538

MISCELLANEOUS NOTICES

- Anglo American Clays Corporation, documents deposited .. 2549
- ASSOCIATION PUBLICITAIRE DES CONCESSIONNAIRES JEEP/EAGLE DU QUÉBEC INC. (L'), surrender of charter 2549
- AXA Pacific Insurance Company and AXA Insurance (Canada), transfer and assumption agreement 2549
- INDUSTRIAL POLYMER CENTRE (WESTERN), surrender of charter 2550
- Ontario, Ministry of Transportation of, bridge over the Moon River, Ont. 2550
- Ontario, Ministry of Transportation of, bridges over the Musquash River, Ont. 2550
- Ordre des Dominicains ou Frères Prêcheurs au Canada (L'), relocation of head office 2551
- *President's Choice Financial Trust Company, letters patent 2551
- T. & F. Joint Ventures, stream channel diversions in the Indian River, Y.T. 2552
- *Toa-Re Insurance Company of America (The), application for an order 2552

PARLIAMENT**Chief Electoral Officer**

- Canada Elections Act
 - Return of a member elected at the by-election held on September 14, 1998 in the electoral district of Sherbrooke, Quebec (*Published as Extra No. 5, dated Thursday, September 24, 1998*) 2539

House of Commons

- *Filing applications for private bills (1st Session, 36th Parliament) 2539

PROPOSED REGULATIONS**Transport, Dept. of**

- Aeronautics Act
 - Regulations Amending the Air Services Charges Regulations 2554

INDEX

N° 40 — Le 3 octobre 1998

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

Anglo American Clays Corporation, dépôt de documents	2549
ASSOCIATION PUBLICITAIRE DES CONCESSIONNAIRES JEEP/EAGLE DU QUÉBEC INC. (L'), abandon de charte	2549
AXA Pacifique Compagnie d'Assurance et AXA Assurances (Canada), accord de transfert et de prise en charge	2549
INDUSTRIAL POLYMER CENTRE (WESTERN), abandon de charte	2550
Ontario, ministère des Transports de l', pont au-dessus de la rivière Moon (Ont.)	2550
Ontario, ministère des Transports de l', ponts au-dessus de la rivière Musquash (Ont.).....	2550
Ordre des Dominicains ou Frères Prêcheurs au Canada (L'), changement de lieu du siège social	2551
*Société de fiducie financière Choix du Président, lettres patentes.....	2551
T. & F. Joint Ventures, dérivation de cours d'eau dans la rivière Indian (Yuk.).....	2552
*Toa-Re Insurance Company of America (The), demande d'ordonnance.....	2552

AVIS DU GOUVERNEMENT**Industrie, min. de l'**

Sénateurs appelés	2537
-------------------------	------

Pêches et des Océans, min. des

Loi sur la marine marchande du Canada	
Atlantic Emergency Response Team (« Alert ») Inc.	2528
Great Lakes Response Corporation of Canada.....	2532
Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée	2530

Revenu national, min. du

Loi de l'impôt sur le revenu	
Annulation d'enregistrement d'un organisme de bienfaisance	2537

Santé, min. de la

Loi sur les aliments et drogues et Loi réglementant certaines drogues et autres substances	
Ajout, mise à jour et modifications	2535

Surintendant des institutions financières, bureau du

Loi sur les banques	
Ajax Holding Corporation, arrêté pour la détention d'actions	2537

AVIS DU GOUVERNEMENT (fin)**Transports, min. des**

Loi maritime du Canada	
Entente sur la cession de droits et la prise en charge d'obligations et entente sur le transfert des éléments d'actif	2538

COMMISSIONS**Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications
canadiennes**

*Adresses des bureaux du CRTC — Interventions	2542
Avis publics	
1998-98	2543
1998-99 — Appel de demandes de licence de radiodiffusion visant l'exploitation d'une entreprise de programmation (radio) pour desservir Victoria (Colombie-Britannique).....	2544
1998-100 — Appel de demandes de licence de radiodiffusion visant l'exploitation d'une entreprise de programmation (radio) pour desservir Kelowna (Colombie-Britannique).....	2545

Décisions

98-438 à 98-453	2547
-----------------------	------

Tribunal canadien du commerce extérieur

Cartouches de fusils de calibre 12 — Expiration des conclusions	2541
Services de soutien professionnel et services de soutien à la gestion — Décision	2540
Traitement de l'information et services de télécommunications connexes — Décision	2540

PARLEMENT**Chambre des communes**

*Demandes introductives de projets de loi privés (1 ^{re} session, 36 ^e législature)	2539
--	------

Directeur général des élections

Loi électorale du Canada	
Rapport d'un député élu à l'élection partielle tenue le 14 septembre 1998 dans la circonscription électorale de Sherbrooke (Québec) [<i>Publié dans l'édition spéciale n° 5 en date du jeudi 24 septembre 1998</i>]	2539

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Transports, min. des**

Loi sur l'aéronautique	
Règlement modifiant le Règlement sur les redevances des services aéronautiques.....	2554



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