

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, JUNE 18, 2005

OTTAWA, LE SAMEDI 18 JUIN 2005

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 12, 2005, 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 Government of Canada Publications, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

The *Canada Gazette* is also available free of charge on the Internet at <http://canadagazette.gc.ca>. It is accessible in Portable Document Format (PDF) and in HyperText Mark-up Language (HTML) as the alternate format. The on-line PDF format of Parts I, II and III is official since April 1, 2003, and will be published simultaneously with the printed copy.

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 12 janvier 2005 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 : Publications du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

La *Gazette du Canada* est aussi offerte gratuitement sur Internet au <http://gazetteducanada.gc.ca>. La publication y est accessible en format de document portable (PDF) et en langage hypertexte (HTML) comme média substitut. Le format PDF en direct des parties I, II et III est officiel depuis le 1^{er} avril 2003 et sera publié en même temps que la copie imprimée.

<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 Directorate, Public Works and Government Services Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S5, (613) 996-2495 (telephone), (613) 991-3540 (fax).

Bilingual texts received as late as six working days before the 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 Direction de la Gazette du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 350, rue Albert, 5^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, (613) 996-2495 (téléphone), (613) 991-3540 (télécopieur).

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

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

TABLE OF CONTENTS

Vol. 139, No. 25 — June 18, 2005

Government House	2158
(orders, decorations and medals)	
Government notices	2159
Appointments.....	2162
Parliament	
House of Commons	2175
Chief Electoral Officer.....	2175
Commissioner of Canada Elections	2175
Commissions	2176
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	2186
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	2196
(including amendments to existing regulations)	
Index	2289
Supplements	
Office of the Superintendent of Financial Institutions	

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 139, n° 25 — Le 18 juin 2005

Résidence du Gouverneur général	2158
(ordres, décorations et médailles)	
Avis du Gouvernement	2159
Nominations.....	2162
Parlement	
Chambre des communes	2175
Directeur général des élections	2175
Commissaire aux élections fédérales	2175
Commissions	2176
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	2186
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	2196
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	2291
Suppléments	
Bureau du surintendant des institutions financières	

GOVERNMENT HOUSE**AWARDS TO CANADIANS**

The Chancellery of Honours has announced that the Canadian Government has approved the following awards to Canadians:

- From the Government of France
Knight of the National Order of Merit
to Cdr Kenneth Holt
- From the Government of Italy
Grand Officer of the Order of Merit
to Commissioner Giuliano Zaccardelli
- From the Government of Germany
Cross of the Order of Merit
to Mr. Laurence Kardish
- From the Government of the United States of America
Meritorious Service Medal
to LCol Grant F. Dame
Maj Serge Pelletier

MARY DE BELLEFEUILLE-PERCY
Acting Chair
Honours Policy Sub-Committee

[25-1-o]

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL**DÉCORATIONS À DES CANADIENS**

La Chancellerie des distinctions honorifiques annonce que le Gouvernement du Canada a approuvé l'octroi des distinctions honorifiques suivantes à des Canadiens :

- Du Gouvernement de la France
Chevalier de l'Ordre national du Mérite
au Capf Kenneth Holt
- Du Gouvernement de l'Italie
Grand Officier de l'Ordre du Mérite
au Commissaire Giuliano Zaccardelli
- Du Gouvernement de l'Allemagne
Croix de l'Ordre du Mérite
à M. Laurence Kardish
- Du Gouvernement des États-Unis d'Amérique
Médaille du Service méritoire
au Lcol Grant F. Dame
Maj Serge Pelletier

Le président par intérim
Sous-comité de la politique en matière
de distinctions honorifiques
MARY DE BELLEFEUILLE-PERCY

[25-1-o]

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

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of Part 7, Division 3, of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Permit No. 4543-2-06351 is approved.

1. *Permittee*: Department of Public Works and Government Services, Moncton, New Brunswick.

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

3. *Term of Permit*: Permit is valid from July 17, 2005, to July 16, 2006.

4. *Loading Site(s)*: Robichaud Harbour, New Brunswick: 46°13.64' N, 64°23.01' W (NAD83), as described in the drawing "Dredge Area and Disposal Site Location Robichaud Harbour Westmorland County N.B." (May 6, 2005) submitted in support of the permit application.

5. *Disposal Site(s)*: Robichaud B: 46°13.87' N, 64°22.65' W (NAD83), as described in the drawing "Dredge Area and Disposal Site Location Robichaud Harbour Westmorland County N.B." (May 6, 2005) submitted in support of the permit application.

6. *Route to Disposal Site(s)*: As described in the drawing "Dredge Area and Disposal Site Location Robichaud Harbour Westmorland County N.B." (May 6, 2005) submitted in support of the permit application.

7. *Equipment*: Suction dredge.

8. *Method of Disposal*: Suction dredge via pipeline.

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

10. *Total Quantity to Be Disposed of*: Not to exceed 10 000 m³.

11. *Waste and Other Matter to Be Disposed of*: Dredged material.

12. *Requirements and Restrictions*:

12.1. The Permittee shall notify in writing the following individuals at least 48 hours prior to each occasion that dredging equipment is mobilized to a loading site. The notification shall include the equipment to be used, the name of the contractor, the contact for the contractor, and the expected period of dredging.

(a) Mr. Scott Lewis, Environmental Protection Branch, Environment Canada, Atlantic Region, Queen Square, 16th Floor, 45 Alderney Drive, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 2N6, (902) 426-3897 (fax), scott.lewis@ec.gc.ca (email);

(b) Mr. Matt Dill, Environmental Protection Branch, Environment Canada, Atlantic Region, Queen Square, 16th Floor, 45 Alderney Drive, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 2N6, (902) 426-7924 (fax), matt.dill@ec.gc.ca (email);

(c) Ms. Rachel Gautreau, Canadian Wildlife Service, Environment Canada, 17 Waterfowl Lane, Sackville, New Brunswick E4L 1G6, (506) 364-5062 (fax), rachel.gautreau@ec.gc.ca (email); and

(d) Mr. Earnest Ferguson, Area Habitat Coordinator, Fisheries and Oceans Canada, P.O. Box 3420, Station Main, Tracadie-Sheila, New Brunswick E1X 1G5, (506) 395-3809 (fax), fergusone@mar.dfo-mpo.gc.ca (email).

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

Avis est par les présentes donné que le permis n° 4543-2-06351 est approuvé conformément aux dispositions de la partie 7, section 3, de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

1. *Titulaire* : Ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Moncton (Nouveau-Brunswick).

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

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 17 juillet 2005 au 16 juillet 2006.

4. *Lieu(x) de chargement* : Havre Robichaud (Nouveau-Brunswick) : 46°13,64' N., 64°23,01' O. (NAD83), tel qu'il est décrit dans le dessin « Dredge Area and Disposal Site Location Robichaud Harbour Westmorland County N.B. » (6 mai 2005) soumis à l'appui de la demande de permis.

5. *Lieu(x) d'immersion* : Robichaud B : 46°13,87' N., 64°22,65' O. (NAD83), tel qu'il est décrit dans le dessin « Dredge Area and Disposal Site Location Robichaud Harbour Westmorland County N.B. » (6 mai 2005) soumis à l'appui de la demande de permis.

6. *Parcours à suivre* : Tel qu'il est décrit dans le dessin « Dredge Area and Disposal Site Location Robichaud Harbour Westmorland County N.B. » (6 mai 2005) soumis à l'appui de la demande de permis.

7. *Matériel* : Drague suceuse.

8. *Mode d'immersion* : Drague suceuse et canalisation.

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

10. *Quantité totale à immerger* : Maximum de 10 000 m³.

11. *Déchets et autres matières à immerger* : Matières draguées.

12. *Exigences et restrictions* :

12.1. Le titulaire doit aviser par écrit les personnes indiquées ci-dessous au moins 48 heures avant chaque déplacement du matériel de dragage au lieu de chargement. Chaque avis doit inclure le matériel qui sera utilisé, le nom de l'entrepreneur, le responsable pour l'entrepreneur et la durée prévue des opérations.

a) Monsieur Scott Lewis, Direction de la protection de l'environnement, Environnement Canada, Région de l'Atlantique, Queen Square, 16^e étage, 45, promenade Alderney, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 2N6, (902) 426-3897 (télécopieur), scott.lewis@ec.gc.ca (courriel);

b) Monsieur Matt Dill, Direction de la protection de l'environnement, Environnement Canada, Région de l'Atlantique, Queen Square, 16^e étage, 45, promenade Alderney, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 2N6, (902) 426-7924 (télécopieur), matt.dill@ec.gc.ca (courriel);

c) Madame Rachel Gautreau, Service canadien de la faune, Environnement Canada, 17 Waterfowl Lane, Sackville (Nouveau-Brunswick) E4L 1G6, (506) 364-5062 (télécopieur), rachel.gautreau@ec.gc.ca (courriel);

d) Monsieur Earnest Ferguson, Coordinateur régional de l'habitat, Pêches et Océans Canada, Case postale 3420, Succursale principale, Tracadie-Sheila (Nouveau-Brunswick) E1X 1G5, (506) 395-3809 (télécopieur), fergusone@mar.dfo-mpo.gc.ca (courriel).

12.2. The Canadian Coast Guard, Regional Operations Centre, 1-800-565-1633, is to be notified in advance of commencement of work so that appropriate Notices to Shipping may be issued.

12.3. The fee prescribed by the *Ocean Dumping Permit Fee Regulations (Site Monitoring)* shall be paid by the Permittee in accordance with those Regulations. Proof of payment of the remaining balance of \$2,350 shall be submitted to Mr. Scott Lewis, identified in paragraph 12.1, prior to January 16, 2006.

12.4. The Permittee shall prepare an environmental protection plan relating to the dredging and ocean disposal activities authorized by this permit. The plan shall be approved by Environment Canada prior to the commencement of the first dredging operation to be conducted under this permit. Modifications to the plan shall be made only with the written approval of Environment Canada.

12.5. A written report shall be submitted to Mr. Scott Lewis, identified in paragraph 12.1, within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the following information: the quantity of material disposed of and the dates on which the loading and disposal activities occurred for each site.

12.6. It is required that the Permittee admit any enforcement officer designated pursuant to subsection 217(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, to any place, ship, aircraft, platform or structure directly related to the loading or disposal at sea referred to under this permit, at any reasonable time throughout the duration of this permit.

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

12.8. The dredging and disposal at sea authorized by this permit shall only be carried out by the Permittee or by a person with written approval from the Permittee.

K. G. HAMILTON
*Environmental Protection
Atlantic Region*

[25-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Significant New Activity Notice No. 13712

Significant New Activity Notice

(Section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

Whereas the Ministers of the Environment and of Health have assessed information in respect of the substance Clarified oils (petroleum), catalytic cracked, reaction products with cresol and polymethylene polyphenylene isocyanate, Chemical Abstracts Service No. 68920-56-9,

Whereas the substance is not on the *Domestic Substances List*,

12.2. Le titulaire doit aviser le Centre régional des opérations de la Garde côtière canadienne au 1 800 565-1633 avant le début des travaux pour que les avis à la navigation appropriés soit délivrés.

12.3. Le titulaire doit payer le droit prescrit en vertu du *Règlement sur les prix à payer pour les permis d'immersion en mer (surveillance des sites)*. La preuve du paiement du solde résiduel de 2 350 \$ doit être soumise à M. Scott Lewis, dont les coordonnées figurent au paragraphe 12.1, avant le 16 janvier 2006.

12.4. Le titulaire doit préparer un plan de protection de l'environnement relatif aux opérations de dragage et d'immersion en mer désignées aux termes du présent permis. Le plan doit être approuvé par Environnement Canada avant que les premières opérations de dragage ne soient effectuées dans le cadre du permis. Aucune modification du plan ne sera autorisée sans l'approbation écrite d'Environnement Canada.

12.5. Le titulaire doit présenter un rapport écrit à M. Scott Lewis, dont les coordonnées figurent au paragraphe 12.1, dans les 30 jours suivant la date de la fin des opérations ou la date d'expiration du permis, selon la première échéance. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : la quantité et le type de matières immergées et les dates d'immersion et de chargement.

12.6. Le titulaire doit permettre à tout agent de l'autorité désigné en vertu du paragraphe 217(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* de procéder à la visite de toute plate-forme et de tout lieu, navire, aéronef ou autre ouvrage directement reliés au chargement ou à l'immersion en mer désignés aux termes du permis, et ce, à toute heure convenable pendant la durée du permis.

12.7. Une copie de ce permis et des documents et des dessins qui y sont mentionnés doivent être disponibles sur les lieux pendant les opérations de dragage.

12.8. Les opérations de dragage et d'immersion désignées aux termes du présent permis seront effectuées seulement par le titulaire ou par une personne qui a reçu l'approbation écrite du titulaire.

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

[25-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Avis de nouvelle activité n° 13712

Avis de nouvelle activité

[Article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

Attendu que les ministres de l'Environnement et de la Santé ont évalué les renseignements dont ils disposent concernant la substance Huiles de pétrole clarifiées, craquées catalytiquement, produits de réaction avec le crésol et le polyméthylène polyphénylène isocyanate, numéro de registre du Chemical Abstracts Service 68920-56-9,

Attendu que la substance n'est pas inscrite sur la *Liste intérieure*,

And whereas the Ministers suspect that a significant new activity in relation to the substance may result in the substance becoming toxic according to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*,

Therefore the Minister of the Environment indicates, pursuant to section 85 of that Act, that subsection 81(4) of the same Act applies with respect to the substance.

A significant new activity involving the substance is any new activity other than importing it or manufacturing it for use in industrial or commercial sealants and coatings.

A person that proposes a significant new activity set out in this notice for this substance shall provide the Minister of the Environment, at least 90 days prior to the commencement of the proposed significant new activity, with the following information:

- (1) A description of the proposed significant new activity in relation to the substance;
- (2) All information prescribed by Schedule VI of the *New Substances Notification Regulations*;
- (3) Subitems 3(1) to 3(4) prescribed by Schedule VII of these Regulations;
- (4) The concentration of the notified substance in the final product;
- (5) A skin sensitization test; and
- (6) A repeated dose mammalian toxicity test.

The above information will be assessed within 90 days of its being provided to the Minister of the Environment.

STÉPHANE DION
Minister of the Environment

EXPLANATORY NOTE

(This explanatory note is not part of the Significant New Activity Notice.)

A Significant New Activity Notice (SNAC Notice) is a legal document pursuant to subsection 81(4) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999) issued by the Minister, that lists the activities for a given substance in Canada for which there has been no finding of toxicity under the CEPA 1999. The SNAC Notice sets out the appropriate information that must be sent to the Minister for assessment prior to the commencement of a new activity as described in the SNAC Notice.

Substances that are not listed on the *Domestic Substances List* can only be imported or manufactured by the person who has met the requirements under sections 81 or 106 of the CEPA 1999. Under section 86 of the CEPA 1999, in circumstances where a SNAC Notice is issued for a new substance, it is the responsibility of every person who transfers the physical possession or control of the substance to notify all persons to whom the possession or control is transferred of the obligation to comply with the SNAC Notice and of the obligation to notify any new activity and all other information as described in the SNAC Notice. It is the responsibility of the users of the substance to be aware of and comply with the SNAC Notice and to submit a SNAC notification to the Minister prior to the commencement of a significant new activity associated with the substance.

A SNAC Notice does not constitute an endorsement from Environment Canada of the substance to which it relates nor an

Attendu que les ministres soupçonnent qu'une nouvelle activité relative à la substance peut rendre celle-ci toxique en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*,

Pour ces motifs, le ministre de l'Environnement assujettit, en vertu de l'article 85 de cette loi, la substance au paragraphe 81(4) de la même loi.

Une nouvelle activité touchant la substance est toute nouvelle activité autre que son importation ou sa fabrication pour utilisation comme revêtements ou enduits protecteurs industriels ou commerciaux.

Une personne ayant l'intention d'utiliser cette substance pour une nouvelle activité prévue par cet avis doit fournir au ministre de l'Environnement, au moins 90 jours avant le début de la nouvelle activité proposée, les renseignements suivants :

- (1) Une description de la nouvelle activité proposée relative à la substance;
- (2) Tous les renseignements prescrits à l'annexe VI du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*;
- (3) Les renseignements prévus aux paragraphes 3(1) à 3(4) prescrits à l'annexe VII de ce règlement;
- (4) La concentration de la substance déclarée dans le produit final;
- (5) Les données d'un essai de sensibilisation de la peau;
- (6) Les données provenant d'un essai de toxicité de doses répétées à l'égard des mammifères.

Les renseignements ci-dessus seront évalués dans les 90 jours après que le ministre de l'Environnement les aura reçus.

Le ministre de l'Environnement
STÉPHANE DION

NOTE EXPLICATIVE

(Cette note explicative ne fait pas partie de l'avis de nouvelle activité.)

Un avis de nouvelle activité est un document juridique en vertu du paragraphe 81(4) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)] publié par le ministre qui fait état des activités menées pour une substance donnée au Canada pour laquelle il n'existe aucune conclusion au sujet de sa toxicité en vertu de la LCPE (1999). Les exigences prescrites dans l'avis de nouvelle activité indiquent les renseignements à faire parvenir au ministre aux fins d'évaluation avant le début de la nouvelle activité décrite dans l'avis.

Les substances qui ne sont pas inscrites sur la *Liste intérieure* ne peuvent être importées ou fabriquées que par la personne qui respecte les exigences en vertu des articles 81 ou 106 de la Loi. Aux termes de l'article 86 de la LCPE (1999), dans les cas où un avis de nouvelle activité est publié pour une substance nouvelle, il incombe à quiconque transfère la possession matérielle ou le contrôle de la substance d'aviser tous ceux à qui il transfère la possession ou le contrôle de l'obligation de respecter l'avis de nouvelle activité ainsi que de l'obligation de déclarer toute nouvelle activité de même que toutes autres informations décrites dans l'avis. Il incombe également aux utilisateurs de la substance de connaître et de se conformer à l'avis de nouvelle activité et d'envoyer une déclaration de nouvelle activité au ministre avant le début d'une nouvelle activité associée à la substance.

Un avis de nouvelle activité ne constitue ni une approbation d'Environnement Canada à l'égard de la substance à laquelle il

exemption from any other laws or regulations that are in force in Canada and that may apply to the substance or activities involving the substance.

est associé ni une exemption à l'application de toutes autres lois ou règlements en vigueur au Canada pouvant également s'appliquer à la substance ou à des activités connexes impliquant la substance.

[25-1-o]

[25-1-o]

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

OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL

BUREAU DU REGISTRAIRE GÉNÉRAL

*Appointments**Nominations**Name and position/Nom et poste**Order in Council/Décret en conseil*

Bains, Jagtar National Capital Commission/Commission de la capitale nationale Member/Commissaire	2005-1111
Baril, Joseph Maurice Gérard Canadian Air Transport Security Authority/Administration canadienne de la sûreté du transport aérien Chairperson/Président	2005-981
Benoit, Brien Georges Patented Medicine Prices Review Board/Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés Member/Conseiller	2005-996
Business Development Bank of Canada/Banque de développement du Canada Directors of the Board of Directors/Administrateurs du Conseil d'administration	
Bergevin, Christiane	2005-1100
Grieve, Terry B.	2005-1015
Hyshka, John	2005-1016
Lever, Andrina	2005-1101
<i>Canada Elections Act/Loi électorale du Canada</i> Returning Officers/Directeurs de scrutin	
Crawford, G. William — Dartmouth—Cole Harbour	2005-1089
Désautels, Andrée — Drummond	2005-983
Galatiuk, Elizabeth — Calgary Centre-North/Calgary-Centre-Nord	2005-1090
Wyman, Elizabeth A. — Western Arctic	2005-982
Canada Mortgage and Housing Corporation/Société canadienne d'hypothèques et de logement Directors of the Board of Directors/Administrateurs du conseil d'administration	
Calla, Harold	2005-1108
Mooney, Gary	2005-1109
<i>Canada Pension Plan/Régime de pensions du Canada</i> Review Tribunal/Tribunal de révision Members/Membres	
Anderson-Mason, Andrea Dawn — Saint John	2005-1006
Campbell, Lloyd Andrew — Bridgewater	2005-1007
Castonguay, Arlette Léose — Cornwall	2005-1004
Cunningham, Louise Celestine — Brandon	2005-1003
Deveau, Gilles — Halifax	2005-1098
Gilson, Kimberley — Winnipeg	2005-1001
Green Warren, Philip — St. John's	2005-1099
Harland, Robert Harvey — Winnipeg	2005-1002
Higgs, Ernest Richard — Victoria	2005-1000
Kirk, Gayle Louise — Barrie	2005-1095
Lacroix, Claude François — Sudbury	2005-1096
Larsen, Milton Dwight — Halifax	2005-1008
Lee, Clemence Marie-Jeanne — Sudbury	2005-1097
MacNeil, John Hayes — Sydney	2005-1009

<i>Name and position/Nom et poste</i>	<i>Order in Council/Décret en conseil</i>
McFadyen, Carol Jean — Kelowna	2005-998
McLean, Wendy Elizabeth — Kamloops	2005-997
Moher, Brendan James — Peterborough	2005-1005
Walton, Frederick Kenneth — Victoria	2005-999
Wilson, Thomas George Scott — Belleville	2005-1094
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes	
Directors of the Board of Directors/Administrateurs du conseil d'administration	
Brennan, Ernest J.	2005-1022
Lemke, Terri M.	2005-1021
Canadian Institutes of Health Research/Instituts de recherche en santé du Canada	
Bernstein, Alan	2005-989
President/Président	
Members of the Governing Council/Membres du conseil d'administration	
McGrath, Patrick	2005-1091
Steinberg, Arnold	2005-1092
Thomlinson, Bill	2005-994
Canadian Nuclear Safety Commission/Commission canadienne de sûreté nucléaire	
Keen, Linda	2005-1011
Permanent Member and President/Commissaire permanent et président	
McDill, Moyra J.	2005-1012
Permanent Member/Commissaire permanent	
<i>Citizenship Act/Loi sur la citoyenneté</i>	
Citizenship Judges/Juges de la citoyenneté	
Miki, Arthur Kazumi	2005-1116
Northcote, L. Ann	2005-1117
Clark, David	2005-1017
Canadian Centre for Occupational Health and Safety/Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail	
Governor of the Council/Conseiller du Conseil	
Darichuk, The Hon./L'hon. Wallace M.	
Supreme Court of the Northwest Territories/Cour suprême des Territoires du Nord-Ouest	2005-1081
Deputy Judge/Juge adjoint	
Supreme Court of Yukon/Cour suprême du Yukon	2005-1082
Deputy Judge/Juge adjoint	
Demers, Michèle	2005-1088
Public Service Pension Advisory Committee/Comité consultatif sur la pension de la fonction publique	
Member/Membre	
DeVito, Sylvie	2005-971
Superior Court for the District of Montréal in the Province of Quebec/Cour supérieure pour le district de Montréal dans la province de Québec	
Puisne Judge/Juge puînée	
Dobie, Robert R.	2005-995
National Advisory Council on Aging/Conseil consultatif national sur le troisième âge	
Member/Membre	
Douglas, A. Lori	2005-967
Her Majesty's Court of Queen's Bench of Manitoba — Family Division/Cour du Banc de la Reine du Manitoba — Division de la famille	
Judge/Juge	
Dowhaniuk, Craig	2005-1110
Canada Council for the Arts/Conseil des Arts du Canada	
Member/Membre	

<i>Name and position/Nom et poste</i>	<i>Order in Council/Décret en conseil</i>
Favel, James R. Freshwater Fish Marketing Corporation/Office de commercialisation du poisson d'eau douce Director of the Board of Directors/Administrateur du conseil d'administration	2005-1027
Flynn, Maureen Canada Industrial Relations Board/Conseil canadien des relations industrielles Part-time Vice-Chairperson/Vice-président à temps partiel	2005-1107
Forster Smith, The Hon./L'hon. Heather Government of Ontario/Gouvernement de l'Ontario Administrator/Administrateur October 26 to 29, November 8 and 9 and from December 26, 2005, to January 3, 2006/Du 26 au 29 octobre, les 8 et 9 novembre et du 26 décembre 2005 au 3 janvier 2006	2005-1064
Genco, Tony Parc Downsview Park Inc. President and Chief Executive Officer/Président et premier dirigeant	2005-988
Green, The Hon./L'hon J. Derek Government of Newfoundland and Labrador/Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador Administrator/Administrateur August 5 to 17, 2005/Du 5 au 17 août 2005	2005-1063
Historic Sites and Monuments Board of Canada/Commission des lieux et monuments historiques du Canada Members/Commissaires Jerrett, Eric Kenneth Kritsch, Ingrid Diane Strong-Boag, Veronica	2005-992 2005-993 2005-991
Immigration and Refugee Board/Commission de l'immigration et du statut de réfugié Full-time Members/Commissaires à temps plein Crelinsten, Michael Popatia, Berzoor K. Savage, Harvey Waugh, Alexander Ross	2005-1119 2005-1031 2005-1118 2005-1030
Johnston, Victoria Renewable Resources Board/Office des ressources renouvelables Alternate Member/Remplaçant	2005-1028
Kingston Ross Pasnak Auditor/Vérificateur Canadian Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Agency/Office canadien de recherche, de développement des marchés et de promotion des bovins de boucherie	2005-1114
Kirkpatrick, The Hon./L'hon. Pamela A. Court of Appeal for British Columbia/Cour d'appel de la Colombie-Britannique Justice of Appeal/Juge d'appel Court of Appeal of Yukon/Cour d'appel du Yukon Justice of Appeal/Juge d'appel	2005-1120
LaLeune, Michael Canadian Artists and Producers Professional Relations Tribunal/Tribunal canadien des relations professionnelles artistes-producteurs Part-time Member/Membre à temps partiel	2005-1106
Lepage, Gilles Bank of Canada/Banque du Canada Director of the Board of Directors/Administrateur du conseil d'administration	2005-1018

<i>Name and position/Nom et poste</i>	<i>Order in Council/Décret en conseil</i>
MacDougall, Margaret Gail National Council of Welfare/Conseil national du bien-être social Member/Membre	2005-1010
McArdle, André Canadian Intergovernmental Conference Secretariat/Secrétariat des Conférences intergouvernementales canadiennes Secretary/Secrétaire	2005-1121
Ménard, Sister/Sœur Andrée Canadian Race Relations Foundation/Fondation canadienne des relations raciales Director of the Board of Directors/Administrateur du conseil d'administration	2005-1112
National Energy Board/Office national de l'énergie Member/Membre	
Bulger, John Stewart	2005-1013
Temporary Members/Membres temporaires	2005-1014
Donihee, James	
Hanebury, Judith B.	
National Parole Board/Commission nationale des libérations conditionnelles Part-time Members/Membres à temps partiel	
Lennon, Linda	2005-1025
Léveillé, Paul J.	2005-1026
St-Onge, Dorina	2005-1024
Walsh, Theresa	2005-1025
Natural Sciences and Engineering Research Council/Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie Members/Conseillers	
Blouw, Max	2005-1103
Farris, J. Haig deB.	2005-1105
McLaughlin, Murray	2005-1104
White, Mary Anne	2005-1104
<i>Payments in Lieu of Taxes Act/Loi sur les paiements versés en remplacement d'impôts</i>	2005-990
Members — Advisory Panel/Membres — Comité consultatif	
Alberta	
Beaupré, Roger	
Fenton, Alan	
Gagné, René	
MacKay, Angus	
Zacharopoulos, Ike	
British Columbia/Colombie-Britannique	
Burgess, Geoffrey	
Cavazzi, David	
Clark, David	
Delves, Diane M.	
Grover, Michael	
Johnstone, Tom	
Naish, Michael	
Wallace, Brian Q.C./c.r.	
Manitoba	
Dane-Newton, Marjorie	
Newman, Mark	
New Brunswick/Nouveau-Brunswick	
McDonald, Jim	
Newfoundland and Labrador/Terre-Neuve-et-Labrador	
Nagle, Gordon	
Northwest Territories/Territoires du Nord-Ouest	
MacDonald, Lauchlin	
Soderberg, John	
White, Jim	

<i>Name and position/Nom et poste</i>	<i>Order in Council/Décret en conseil</i>
Nova Scotia/Nouvelle-Écosse Boyne, Thomas O., Q.C./c.r. Clarke, Roberta, Q.C./c.r. Crooks, Frederick, Q.C./c.r.	
Nunavut Jacobsen, John Eric Zuker, Glenda	
Ontario Hamlin, Yvonne J. Kertzer, Morris Stuart, Victoria	
Prince Edward Island/Île-du-Prince-Édouard Kiley, Kevin	
Quebec/Québec Lareau, Gilles Picard, Jean Savoie, Louise	
Saskatchewan Gallagher, L. Bruce Konkin, Daniel	
Yukon King, Aletta Anne Yamada, James	
*Pierre-Louis, Martine National Parole Board/Commission nationale des libérations conditionnelles Full-time Member/Membre à temps plein	2005-1032
Pilotage Authority/Administration de pilotage Members/Membres	
Falaise, Daniel — Laurentian/Laurentides	2005-1043
Morin, Gilles M.-J. — Laurentian/Laurentides	2005-1044
Stoneman, J. S. (Jim) — Atlantic/Atlantique	2005-987
Vigneault, Jacques — Laurentian/Laurentides	2005-1045
Port Authority/Administration portuaire Directors/Administrateurs	
DeGaut, Lorne — Saint John	2005-1040
Lafrenière, Linda — Trois-Rivières	2005-985
Leblanc, Michel — Trois-Rivières	2005-986
McGrath, Anne Marie — Saint John	2005-1041
Podovnikoff, Peter — Fraser River/Fleuve Fraser	2005-984
Wheatley, John B. — Saint John	2005-1042
Raymond Chabot Grant Thornton Business Development Bank of Canada/Banque de développement du Canada Auditor/Vérificateur	2005-1102
Smith, The Hon./L'hon. Gene Anne Court of Appeal for Saskatchewan/Cour d'appel de la Saskatchewan Judge/Juge Her Majesty's Court of Queen's Bench for Saskatchewan/Cour du Banc de la Reine de la Saskatchewan Judge <i>ex officio</i> /Juge <i>ex officio</i>	2005-970
Smith, Les Atlantic Canada Opportunities Board/Conseil de promotion économique du Canada atlantique Member/Conseiller	2005-1023
Southin, The Hon./L'hon. Mary F. Government of British Columbia/Gouvernement de la Colombie-Britannique Administrator/Administrateur July 25 to August 31, 2005/Du 25 juillet au 31 août 2005	2005-1062

<i>Name and position/Nom et poste</i>	<i>Order in Council/Décret en conseil</i>
Spivak, Lori T. Her Majesty's Court of Queen's Bench of Manitoba/Cour du Banc de la Reine du Manitoba Judge/Juge	2005-966
Stewart, George H. Hazardous Materials Information Review Commission/Conseil de contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses Governor — Council/Membre — Bureau de direction	2005-1093
Supreme Court of British Columbia/Cour suprême de la Colombie-Britannique Judges/Juges Groves, Joel Smith, Nathan H., Q.C./c.r.	2005-969 2005-968
Thom, Margaret M. Northwest Territories/Territoires du Nord-Ouest Deputy Commissioner/Commissaire adjoint	2005-1115
VIA Rail Canada Inc. Directors of the Board of Directors/Administrateurs du conseil d'administration MacInnis, Margaret L. Ferrante, Angela	2005-1019 2005-1020
White Bird, Dennis Treaty Relations Commission of Manitoba/Commission des relations découlant des traités du Manitoba Treaty Commissioner/Commissaire	2005-1029
Wiseman, Gary N. Canadian Forces Grievance Board/Comité des griefs des Forces canadiennes Part-time Member/Membre à temps partiel	2005-1113

June 9, 2005

Le 9 juin 2005

JACQUELINE GRAVELLE

Manager

[25-1-o]

La gestionnaire

JACQUELINE GRAVELLE

[25-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY**RADIOCOMMUNICATION ACT***Notice No. SMSE-006-05 — Amendment of Radio Standards Specification-133 (RSS-133)*

Notice is hereby given that Industry Canada is amending Radio Standards Specification-133 (RSS-133), which sets out minimum requirements for the certification of transmitters and receivers in a radiocommunication system to provide Personal Communications Services (PCS) in the 1 850-1 910 MHz and 1 930-1 990 MHz bands.

The RSS was amended in order to include technical requirements for the efficient utilization of the bands 1 850-1 910 MHz and 1 930-1 990 MHz to align with the frequency plan in Industry Canada's Standard Radio System Plan-510 (SRSP-510), Issue 3, for PCS. Also, additional technical specifications were included to account for technology changes of PCS devices. Other changes comprise general reformatting of the document and contact information updates. This revised RSS is

Radio Standards Specifications-133 (RSS-133), Issue 3, 2 GHz *Personal Communications*.

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION***Avis n° SMSE-006-05 — Modification du Cahier des charges sur les normes radioélectriques-133 (CNR-133)*

Avis est par la présente donné qu'Industrie Canada modifie le Cahier des charges sur les normes radioélectriques-133 (CNR-133), qui prescrit les exigences minimales requises pour la certification des émetteurs et des récepteurs radio des stations qui fournissent des services de communications personnelles (SCP) dans les bandes 1 850-1 910 MHz et 1 930-1 990 MHz.

Ce CNR a été modifié pour incorporer les prescriptions techniques visant à assurer l'utilisation efficace des bandes 1 850-1 910 MHz et 1 930-1 990 MHz et pour harmoniser son contenu avec le plan de fréquences des SCP qui se trouve dans le Plan normalisé de réseaux hertziens-510 (PNRH-510), 3^e édition, publié par Industrie Canada. Aussi, des prescriptions techniques ont été ajoutées pour tenir compte de l'évolution technologique des dispositifs SCP. Les autres modifications comprennent des modifications générales au format du document et la mise à jour de l'information sur les contacts. La version modifiée s'intitule :

Cahier des charges sur les normes radioélectriques-133 (CNR-133), 3^e édition, *Services de communications personnelles dans la bande de 2 GHz*.

General information

The above document will come into force as of the date of publication of this notice.

This document has been coordinated with the Radio Advisory Board of Canada (RABC).

The Radio Equipment Technical Standards Lists will be amended to reflect the above change.

Any inquiries regarding this notice should be directed to the Manager, Radio Equipment Standards, (613) 990-4699 (telephone), (613) 991-3961 (fax), res.nmr@ic.gc.ca (email).

Interested parties should submit their comments within 90 days of the date of publication of this notice. Shortly after the close of the comment period, all comments received will be posted on Industry Canada's Spectrum Management and Telecommunications Web site at <http://strategis.gc.ca/spectrum>.

Submitting comments

Respondents are requested to provide their comments in electronic format (WordPerfect, Microsoft Word, Adobe PDF or ASCII TXT) along with a note specifying the software, version number and operating system used to the following email address: res.nmr@ic.gc.ca.

Written submissions should be addressed to the Director General, Spectrum Engineering, 300 Slater Street, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0C8.

All submissions should cite the *Canada Gazette*, Part I, the publication date, the title, and the notice reference number (SMSE-006-05).

Obtaining copies

Copies of this notice and documents referred to are available electronically on the Spectrum Management and Telecommunications Web site at <http://strategis.gc.ca/spectrum>.

Official printed copies of *Canada Gazette* notices can be obtained from the *Canada Gazette* Web site at <http://canadagazette.gc.ca/publication-e.html> or by calling the sales counter of Canadian Government Publishing at (613) 941-5995 or 1-800-635-7943.

May 20, 2005

R. W. McCAUGHERN
*Director General
Spectrum Engineering*

[25-1-o]

Renseignements généraux

Le document susmentionné entrera en vigueur à la date de publication du présent avis.

Ce document a fait l'objet d'une coordination avec le Conseil consultatif canadien de la radio (CCCR).

Des modifications seront apportées aux listes des normes applicables au matériel radio afin de refléter les changements susmentionnés.

Toute question sur cet avis devrait être adressée au gestionnaire, Normes du matériel radioélectrique, (613) 990-4699 (téléphone), (613) 991-3961 (télécopieur), res.nmr@ic.gc.ca (courriel).

Les intéressés disposent de 90 jours après la date de publication du présent avis pour présenter leurs observations. Peu après la clôture de la période de commentaires, toutes les observations reçues seront affichées sur le site Web Gestion du spectre et télécommunications à l'adresse <http://strategis.gc.ca/spectre>.

Présentation des commentaires

Les intéressés sont invités à envoyer leurs commentaires sous forme électronique (WordPerfect, Microsoft Word, Adobe PDF ou ASCII TXT) à l'adresse suivante : res.nmr@ic.gc.ca. Les documents doivent être accompagnés d'une note précisant le logiciel, la version du logiciel et le système d'exploitation utilisés.

Les commentaires sur papier doivent être adressés au Directeur général, Génie du spectre, 300, rue Slater, Ottawa (Ontario), Canada K1A 0C8.

Tous les commentaires doivent citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, la date de publication, le titre et le numéro de référence de l'avis (SMSE-006-05).

Pour obtenir des copies

L'avis de la *Gazette du Canada* ainsi que les documents cités sont disponibles électroniquement sur le site Web Gestion du spectre et télécommunications à l'adresse suivante : <http://strategis.gc.ca/spectre>.

On peut obtenir la version imprimée officielle des avis de la *Gazette du Canada* en consultant le site Web de la *Gazette du Canada* à l'adresse <http://gazetteducanada.gc.ca/publication-f.html> ou en communiquant avec le comptoir des ventes des Éditions du gouvernement du Canada au (613) 941-5995 ou au 1 800 635-7943.

Le 20 mai 2005

*Le directeur général
Génie du spectre*
R. W. McCAUGHERN

[25-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORT**CANADA SHIPPING ACT***Western Canada Marine Response Corporation*

Notice of an amendment to the bulk oil cargo fees charged by Western Canada Marine Response Corporation pursuant to an arrangement required by paragraphs 660.2(2)(b) and 660.2(4)(b) of the *Canada Shipping Act*

MINISTÈRE DES TRANSPORTS**LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA***Western Canada Marine Response Corporation*

Avis de modification aux droits sur les produits pétroliers en vrac prélevés par la Western Canada Marine Response Corporation en vertu d'une entente prescrite aux alinéas 660.2(2)b) et 660.2(4)b) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*

Description

Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) is currently a certified 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 bordering British Columbia (including the shorelines associated with such waters) and excluding waters north of 60° north latitude.

Definitions

1. 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 (DPPV)*)
- “designated oil handling facility” means an oil handling facility that is designated pursuant to subsection 660.2(8) of the Act and is located in WCMRC’s geographic area. (*installation de manutention d’hydrocarbures agréée*)
- “ship” means a ship within the meaning of section 660.2 of the Act. (*navire*)
- “ship (bulk oil)” means a ship that is constructed or adapted primarily to carry bulk oil in its cargo spaces. (*navire (avec produits pétroliers en vrac)*)

Bulk Oil Cargo Fees

2. The bulk oil cargo fees that are payable to WCMRC in relation to an arrangement required by paragraphs 660.2(2)(b) and 4(b) of the Act are the bulk oil cargo fees set out in Part I of this notice.

3. Nothing in this notice is intended to modify, replace or amend the registration fees established by and payable to WCMRC, and published in the August 21, 1999 edition of the *Canada Gazette*, Part I.

PART I

4. This Part applies to the loading and unloading of oil within WCMRC’s Geographic Area of Response (GAR).

5. In relation to an arrangement with WCMRC, the total BOCF payable by a designated oil handling facility shall be determined by multiplying the total number of tonnes of bulk oil unloaded and (in the case of bulk oil intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude) loaded at the designated oil handling facility by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 7 and 8 of this Part.

6. In relation to an arrangement with WCMRC, the total BOCF payable by a ship (bulk oil) shall be determined,

- (a) in the case of bulk oil loaded onto the ship (bulk oil) and intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude, by multiplying the total number of tonnes of bulk oil loaded at an oil handling facility that is within WCMRC’s geographic area and that does not have an arrangement with WCMRC, by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 7 and 8 of this Part;

Description

La Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) est un organisme d’intervention agréé 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 longeant la Colombie-Britannique (y compris leurs rivages) à l’exception des eaux situées au nord du 60° parallèle de latitude nord.

Définitions

1. Les définitions suivantes sont retenues dans le présent avis des droits :
- « asphalte » Dérivé d’hydrocarbure, commercialement appelé bitume routier, bitume de pavage ou asphalte non mélangé pour étanchéité des toits, qui a une densité égale ou supérieure à un, qui est solide à 15 °C et qui coule à l’état solide vers le fond lorsqu’il est immergé dans l’eau. (*asphalt*)
- « DPPV » Droits sur les produits pétroliers en vrac. (*bulk oil cargo fee (BOCF)*)
- « installation de manutention d’hydrocarbures agréée » Installation de manutention d’hydrocarbures agréée aux termes du paragraphe 660.2(8) de la Loi et qui est située dans la zone géographique de la WCMRC. (*designated oil handling facility*)
- « Loi » *Loi sur la marine marchande du Canada. (Act)*
- « navire » Un navire au sens de l’article 660.2 de la Loi. (*ship*)
- « navire (avec produits pétroliers en vrac) » Navire construit ou adapté principalement en vue du transport de produits pétroliers en vrac dans ses cales. (*ship (bulk oil)*)

Droits sur les produits pétroliers en vrac

2. Les droits sur les produits pétroliers en vrac exigibles par la WCMRC relativement à une entente prévue aux alinéas 660.2(2)(b) et (4)(b) de la Loi sont les droits prévus à la partie I du présent avis.

3. Cet avis n’a pas pour effet de modifier ou de remplacer les droits d’inscription fixés et prélevés par la WCMRC et qui ont été publiés dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 21 août 1999.

PARTIE I

4. Cette partie s’applique au chargement et au déchargement de produits pétroliers dans la zone géographique de la WCMRC.

5. Relativement à une entente avec la WCMRC, le total des DPPV prélevés auprès d’une installation de manutention d’hydrocarbures agréée qui a conclu une entente avec la WCMRC est déterminé en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargés et (dans le cas de produits pétroliers en vrac destinés à l’étranger ou à des destinations au nord du 60° parallèle de latitude nord) chargés à l’installation de manutention d’hydrocarbures agréée, par les DPPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 7 et 8 des présentes.

6. Relativement à une entente avec la WCMRC, le total des DPPV prélevés auprès d’un navire (avec produits pétroliers en vrac) est déterminé comme suit :

- a) dans le cas de produits pétroliers en vrac chargés sur le navire (avec produits pétroliers en vrac) et destinés à l’étranger ou à des destinations au nord du 60° parallèle de latitude nord, en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac chargés à une installation de manutention d’hydrocarbures qui est dans la zone géographique de la WCMRC et

(b) in the case of bulk oil unloaded from the ship (bulk oil), by multiplying the total number of tonnes of bulk oil unloaded at an oil handling facility that is within WCMRC's geographic area and that does not have an arrangement with WCMRC, by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 7 and 8 of this Part;

(c) in the case of bulk oil loaded onto the ship (bulk oil) outside WCMRC's geographic area which is transferred within WCMRC's geographic area to another ship for use as fuel by such ship, by multiplying the total number of tonnes of bulk oil transferred by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 7 and 8 of this Part;

(d) in the case of bulk oil received by the ship (bulk oil) within WCMRC's geographic area from another ship as cargo where such bulk oil is intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude, by multiplying the total number of tonnes of bulk oil received by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 7 and 8 of this Part.

7. The BOCF applicable in respect of oil (other than asphalt) is

(a) an amended fee of sixty-seven and one-tenth cents (\$0.671) per tonne, plus all applicable taxes from July 1, 2005, to December 31, 2005; and

(b) an amended fee of seventy-nine and six-tenths cents (\$0.796) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2006.

8. The BOCF applicable in respect of asphalt is

(a) an amended fee of thirty-four and eight-tenths cents (\$0.348) per tonne, plus all applicable taxes from July 1, 2005, to December 31, 2005; and

(b) an amended fee of forty-one and one-tenth cents (\$0.411) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2006.

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 Bonnie Leonard, Marine Safety, Operations and Environmental Programs, Environmental Response, Transport Canada, Place de Ville, Tower C, 10th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N8, (613) 990-4887 (telephone), (613) 993-8196 (fax), leonarb@tc.gc.ca (email). All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, the name of the response organization submitting the list of proposed amended fees, and the date of publication of the notice of proposed amended fees.

qui n'a pas conclu d'entente avec la WCMRC, par les DPPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 7 et 8 des présentes;

b) dans le cas de produits pétroliers en vrac déchargés du navire (avec produits pétroliers en vrac), en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargés à une installation de manutention d'hydrocarbures qui est dans la zone géographique de la WCMRC et qui n'a pas conclu d'entente avec la WCMRC, par les DPPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 7 et 8 des présentes;

c) dans le cas de produits pétroliers en vrac chargés sur un navire (avec produits pétroliers en vrac) à l'extérieur de la zone géographique de la WCMRC qui sont transbordés dans la zone géographique de la WCMRC sur un autre navire pour lui servir de carburant, en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac transbordés, par les DPPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 7 et 8 des présentes;

d) dans le cas de produits pétroliers en vrac chargés sur un navire (avec produits pétroliers en vrac) à l'intérieur de la zone géographique de la WCMRC à titre de cargaison si ces produits sont destinés à l'étranger ou au nord du 60° parallèle de latitude nord, en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac chargés, par les DPPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 7 et 8 des présentes.

7. Les DPPV applicables aux produits pétroliers autres que l'asphalte sont les suivants :

a) soixante-sept cents et un dixième (67,1 ¢) la tonne du 1^{er} juillet au 31 décembre 2005, taxes applicables en sus;

b) soixante-dix-neuf cents et six dixièmes (79,6 ¢) la tonne à compter du 1^{er} janvier 2006, taxes applicables en sus.

8. Les DPPV applicables relativement à l'asphalte sont les suivants :

a) trente-quatre cents et huit dixièmes (34,8 ¢) la tonne du 1^{er} juillet au 31 décembre 2005, taxes applicables en sus;

b) quarante-et-un cents et un dixième (41,1 ¢) la tonne à compter du 1^{er} janvier 2006, 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 de la publication de l'avis, déposer un avis d'opposition motivé auprès de Bonnie Leonard, Sécurité Maritime, Exploitation et programmes environnementaux, Interventions environnementales, Transport Canada, Place de Ville, Tour C, 10^e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8, (613) 990-4887 (téléphone), (613) 993-8196 (télécopieur), leonarb@tc.gc.ca (courriel). Les observations doivent signaler 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 de l'avis.

BANK OF CANADA

Balance sheet as at June 1, 2005

ASSETS		LIABILITIES AND CAPITAL	
Deposits in foreign currencies		Bank notes in circulation.....	\$ 42,816,950,651
U.S. dollars.....	\$ 219,870,740	Deposits	
Other currencies	<u>3,481,555</u>	Government of Canada	\$ 913,153,266
	\$ 223,352,295	Banks.....	168,580,695
Advances		Other members of the Canadian	
To members of the Canadian		Payments Association.....	6,325,894
Payments Association.....	46,487,213	Other	<u>372,137,797</u>
To Governments.....	<u> </u>		1,460,197,652
	46,487,213	Liabilities in foreign currencies	
Investments* (at amortized values)		Government of Canada	130,764,777
Treasury bills of Canada.....	13,919,086,743	Other	<u> </u>
Other securities issued or guaranteed by Canada maturing within three years.....	10,248,997,059		130,764,777
Other securities issued or guaranteed by Canada maturing in over three years but not over five years.....	5,945,901,474	Other liabilities	
Other securities issued or guaranteed by Canada maturing in over five years but not over ten years	8,580,926,475	Securities sold under repurchase agreements.....	
Other securities issued or guaranteed by Canada maturing in over ten years	5,445,831,489	All other liabilities	<u>367,943,235</u>
Other bills			367,943,235
Other investments.....	<u>38,038,287</u>	Capital	
	44,178,781,527	Share capital	5,000,000
Bank premises	132,616,391	Statutory reserve.....	<u>25,000,000</u>
Other assets			30,000,000
Securities purchased under resale agreements			
All other assets.....	<u>224,618,889</u>		
	224,618,889		
	\$ 44,805,856,315		\$ 44,805,856,315

***NOTE**

Total par value included in Government bonds loaned from the Bank's investments.

\$

I declare that the foregoing return is correct according to the books of the Bank.

I declare that the foregoing return is to the best of my knowledge and belief correct, and shows truly and clearly the financial position of the Bank, as required by section 29 of the *Bank of Canada Act*.

Ottawa, June 2, 2005

Ottawa, June 2, 2005

W. D. SINCLAIR
Acting Chief AccountantPIERRE DUGUAY
Deputy Governor

BANQUE DU CANADABilan au 1^{er} juin 2005

ACTIF		PASSIF ET CAPITAL	
Dépôts en devises étrangères		Billets de banque en circulation	42 816 950 651 \$
Devises américaines	219 870 740 \$	Dépôts	
Autres devises	<u>3 481 555</u>	Gouvernement du Canada	913 153 266 \$
	223 352 295 \$	Banques	168 580 695
Avances		Autres membres de l'Association canadienne des paiements	6 325 894
Aux membres de l'Association canadienne des paiements	46 487 213	Autres	<u>372 137 797</u>
Aux gouvernements	<u> </u>		1 460 197 652
	46 487 213	Passif en devises étrangères	
Placements*		Gouvernement du Canada	130 764 777
(à la valeur comptable nette)		Autres	<u> </u>
Bons du Trésor du Canada	13 919 086 743		130 764 777
Autres valeurs mobilières émises ou garanties par le Canada, échéant dans les trois ans	10 248 997 059	Autres éléments du passif	
Autres valeurs mobilières émises ou garanties par le Canada, échéant dans plus de trois ans mais dans au plus cinq ans	5 945 901 474	Titres vendus dans le cadre de conventions de rachat	
Autres valeurs mobilières émises ou garanties par le Canada, échéant dans plus de cinq ans mais dans au plus dix ans	8 580 926 475	Tous les autres éléments du passif	<u>367 943 235</u>
Autres valeurs mobilières émises ou garanties par le Canada, échéant dans plus de dix ans	5 445 831 489		367 943 235
Autres bons	<u>38 038 287</u>	Capital	
Autres placements	<u> </u>	Capital-actions	5 000 000
	44 178 781 527	Réserve légale	<u>25 000 000</u>
Immeubles de la Banque	132 616 391		30 000 000
Autres éléments de l'actif			
Titres achetés dans le cadre de conventions de revente	224 618 889		
Tous les autres éléments de l'actif	<u> </u>		
	224 618 889		
	<u>44 805 856 315 \$</u>		<u>44 805 856 315 \$</u>

***NOTA**

Le total inclut la valeur nominale totale des titres d'État empruntés des placements de la Banque.

\$

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, au vu des livres de la Banque.

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, à ma connaissance, et qu'il montre fidèlement et clairement la situation financière de la Banque, en application de l'article 29 de la *Loi sur la Banque du Canada*.

Ottawa, le 2 juin 2005

Ottawa, le 2 juin 2005

Le comptable en chef suppléant
W. D. SINCLAIR

Le sous-gouverneur
PIERRE DUGUAY

BANQUE DU CANADA

Bilan au 8 juin 2005

ACTIF		PASSIF ET CAPITAL	
Dépôts en devises étrangères		Billets de banque en circulation	42 802 703 827 \$
Devises américaines	223 777 637 \$	Dépôts	
Autres devises	<u>3 518 134</u>	Gouvernement du Canada	1 348 711 492 \$
	227 295 771 \$	Banques	45 366 850
Avances		Autres membres de l'Association canadienne des paiements	4 249 962
Aux membres de l'Association canadienne des paiements		Autres	<u>363 856 185</u>
Aux gouvernements			1 762 184 489
Placements*		Passif en devises étrangères	
(à la valeur comptable nette)		Gouvernement du Canada	134 406 332
Bons du Trésor du Canada	14 255 604 242	Autres	<u>134 406 332</u>
Autres valeurs mobilières émises ou garanties par le Canada, échéant dans les trois ans	10 248 923 850	Autres éléments du passif	
Autres valeurs mobilières émises ou garanties par le Canada, échéant dans plus de trois ans mais dans au plus cinq ans	5 945 977 839	Titres vendus dans le cadre de conventions de rachat	
Autres valeurs mobilières émises ou garanties par le Canada, échéant dans plus de cinq ans mais dans au plus dix ans	8 580 788 210	Tous les autres éléments du passif	<u>403 169 040</u>
Autres valeurs mobilières émises ou garanties par le Canada, échéant dans plus de dix ans	5 445 705 144		403 169 040
Autres bons		Capital	
Autres placements	<u>38 038 287</u>	Capital-actions	5 000 000
	44 515 037 572	Réserve légale	<u>25 000 000</u>
Immeubles de la Banque	133 003 002		30 000 000
Autres éléments de l'actif			
Titres achetés dans le cadre de conventions de revente			
Tous les autres éléments de l'actif	<u>257 127 343</u>		
	257 127 343		
	<u>45 132 463 688 \$</u>		<u>45 132 463 688 \$</u>

***NOTA**

Le total inclut la valeur nominale totale des titres d'État empruntés des placements de la Banque.

\$

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, au vu des livres de la Banque.

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, à ma connaissance, et qu'il montre fidèlement et clairement la situation financière de la Banque, en application de l'article 29 de la *Loi sur la Banque du Canada*.

Ottawa, le 9 juin 2005

Ottawa, le 9 juin 2005

Le comptable en chef suppléant
W. D. SINCLAIRLe premier sous-gouverneur
W. P. JENKINS

PARLIAMENT**HOUSE OF COMMONS**

First Session, Thirty-Eighth Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 2, 2004.

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

WILLIAM C. CORBETT
Clerk of the House of Commons

CHIEF ELECTORAL OFFICER**CANADA ELECTIONS ACT**

Return of a Member Elected at the May 24, 2005 By-election

Notice is hereby given that the above-mentioned notice was published as Extra Vol. 139, No. 6, on Tuesday, June 7, 2005.

[25-1-o]

COMMISSIONER OF CANADA ELECTIONS**CANADA ELECTIONS ACT***Compliance agreement*

This notice is published by the Commissioner of Canada Elections, pursuant to section 521 of the *Canada Elections Act*, S.C. 2000, c. 9, as amended.

On June 3, 2005, the Commissioner of Canada Elections entered into a compliance agreement with Barry Reid of Meaford, Ontario, Canada, pursuant to section 517 of the *Canada Elections Act*.

In this agreement, Barry Reid admits to violating section 7 of the *Canada Elections Act*, as he requested a second ballot on June 21, 2004, at advance poll 607 in the electoral district of Grey—Bruce—Owen Sound, after having already voted at advance poll 610 on June 19, 2004.

Prior to the conclusion of the agreement, the Commissioner of Canada Elections took into account that Barry Reid made a contribution to a non-partisan charitable organization, that he admitted responsibility for the acts that constitute the offence and that he undertook to comply with the provisions of the Act in the future.

In summary, the compliance agreement required Barry Reid to

- admit to the truthfulness of the facts and his responsibility for the acts that constitute the offence;
- recognize the importance of complying with the provisions of the *Canada Elections Act*; and
- undertake to vote only once in future elections.

June 9, 2005

RAYMOND A. LANDRY
Commissioner of Canada Elections

[25-1-o]

PARLEMENT**CHAMBRE DES COMMUNES**

Première session, trente-huitième 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 2 octobre 2004.

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
WILLIAM C. CORBETT

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS**LOI ÉLECTORALE DU CANADA**

Rapport d'un député élu à l'élection partielle du 24 mai 2005

Avis est par les présentes donné que l'avis susmentionné a été publié dans l'édition spéciale vol. 139, n° 6, le mardi 7 juin 2005.

[25-1-o]

COMMISSAIRE AUX ÉLECTIONS FÉDÉRALES**LOI ÉLECTORALE DU CANADA***Transaction*

Le présent avis est publié par le commissaire aux élections fédérales, en vertu de l'article 521 de la *Loi électorale du Canada*, L.C. 2000, ch. 9, telle qu'elle est modifiée.

Le 3 juin 2005, le commissaire aux élections fédérales, en vertu de l'article 517 de la *Loi électorale du Canada*, a conclu une transaction avec Barry Reid de la ville de Meaford (Ontario), Canada.

Dans cette transaction, Barry Reid reconnaît avoir enfreint l'article 7 de la *Loi électorale du Canada*, en ce qu'il a demandé un deuxième bulletin de vote le 21 juin 2004 au bureau de vote par anticipation 607 dans la circonscription de Grey—Bruce—Owen Sound après avoir voté par anticipation le 19 juin 2004 au bureau de vote par anticipation 610.

Avant la conclusion de la transaction, le commissaire aux élections fédérales a tenu compte du fait que Barry Reid a versé un don à une œuvre de bienfaisance enregistrée non partisane, qu'il a admis la responsabilité des gestes constituant l'infraction et qu'il s'est engagé à respecter les dispositions de la Loi à l'avenir.

En résumé, les modalités de la transaction exigeaient que Barry Reid :

- admette la véracité des faits et sa responsabilité pour les faits constitutifs de l'infraction;
- reconnaisse l'importance de respecter les dispositions de la *Loi électorale du Canada*;
- s'engage à ne voter qu'une seule fois lors d'élections futures.

Le 9 juin 2005

Le commissaire aux élections fédérales
RAYMOND A. LANDRY

[25-1-o]

COMMISSIONS**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****APPEALS***Notice No. HA-2005-001*

The Canadian International Trade Tribunal will hold public hearings to consider the appeals listed hereunder. The hearings will be held beginning at 9:30 a.m., in the Tribunal's hearing room, 18th Floor, Standard Life Centre, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0G7, unless specified with an asterisk hereunder. Interested persons planning to attend should contact the Tribunal at (613) 990-2419 for further information and to ensure that the hearings will be held as scheduled.

Excise Tax Act

Appellant v. Respondent (Minister of National Revenue)

July 2005

Date	Appeal Number	Appellant
*14	AP-2002-012	Quay Developments Ltd. Subsection 121(3)

Customs Act

Appellant v. Respondent (President of the Canada Border Services Agency, formerly the Commissioner of the Canada Customs and Revenue Agency)

July 2005

Date	Appeal Number	Appellant
19 and 20	AP-2004-024 to AP-2004-030 to AP-2004-046 Goods in Issue:	Mammoet Canada Western Ltd. Mammoet Canada Eastern Ltd.
	Dates of Entry: Tariff Items at Issue Appellant: Respondent:	Kamag Modular Transporters, Scheuerle Modular Platform Trailers and Goldhofer Heavy-Duty Modules September 10, 1998, to August 4, 2002 8425.42.00, 8427.90.90 and 8428.90.00 8709.19.90 and 8716.39.30
21	AP-2003-045 Goods in Issue:	Norsk Fitness Products Inc. Various Magnetic Therapy Products
	Dates of Entry: Tariff Items at Issue Appellant: Respondent:	April 18, 2000, to July 11, 2002 8505.19.90 6307.90.99, 6406.99.90, 7117.19.90 and 9404.90.90
25	AP-2004-057 Goods in Issue: Date of Entry: Tariff Items at Issue Appellant: Respondent:	Canadian Tire Corporation Limited Roller Support Stands January 25, 2001 8466.20.00.99 7326.90.90.29

* The hearing will begin at 2 p.m. (local time), and will be held at the following location: Morris J. Wosk Centre for Dialogue, 3rd Floor, 580 West Hastings Street, Vancouver, British Columbia.

June 10, 2005

By order of the Tribunal
HÉLÈNE NADEAU
Secretary

[25-1-o]

COMMISSIONS**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****APPELS***Avis n° HA-2005-001*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur tiendra des audiences publiques afin d'entendre les appels mentionnés ci-dessous. Les audiences débuteront à 9 h 30 et auront lieu dans la salle d'audience du Tribunal, 18^e étage, Standard Life Centre, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, à moins qu'un appel ci-dessous ne soit marqué d'un astérisque. Les personnes intéressées qui ont l'intention d'assister aux audiences doivent s'adresser au Tribunal en composant le (613) 990-2419 si elles désirent plus de renseignements ou si elles veulent confirmer la date des audiences.

Loi sur la taxe d'accise

Appelante c. intimé (le ministre du Revenu national)

Juillet 2005

Date	Numéro d'appel	Appelante
*14	AP-2002-012	Quay Developments Ltd. Paragraphe 121(3)

Loi sur les douanes

Appelante c. intimé (le président de l'Agence des services frontaliers du Canada, anciennement le commissaire de l'Agence des douanes et du revenu du Canada)

Juillet 2005

Date	Numéro d'appel	Appelante
19 et 20	AP-2004-024 à AP-2004-030 à AP-2004-046 Marchandises en litige :	Mammoet Canada Western Ltd. Mammoet Canada Eastern Ltd.
	Dates d'entrée : Numéros tarifaires en litige Appelante : Intimé :	Transporteurs modulaires de Kamag, remorques plate-forme modulaires de Scheuerle et modules pour gros travaux de Goldhofer Du 10 septembre 1998 au 4 août 2002 8425.42.00, 8427.90.90 et 8428.90.00 8709.19.90 et 8716.39.30
21	AP-2003-045 Marchandises en litige :	Norsk Fitness Products Inc. Divers produits thérapeutiques magnétiques
	Dates d'entrée : Numéros tarifaires en litige Appelante : Intimé :	Du 18 avril 2000 au 11 juillet 2002 8505.19.90 6307.90.99, 6406.99.90, 7117.19.90 et 9404.90.90
25	AP-2004-057 Marchandises en litige : Date d'entrée : Numéros tarifaires en litige Appelante : Intimé :	Canadian Tire Corporation Limited Supports pour rouleaux Le 25 janvier 2001 8466.20.00.99 7326.90.90.29

* L'audience débutera à 14 h (heure locale) à l'endroit suivant : Centre Morris J. Wosk for Dialogue, 3^e étage, 580, rue Hastings Ouest, Vancouver (Colombie-Britannique).

Le 10 juin 2005

Par ordre du Tribunal
Le secrétaire
HÉLÈNE NADEAU

[25-1-o]

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

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

- Central Building, Les Terrasses de la Chaudière, Room G-5, 1 Promenade du Portage, Gatineau, Quebec K1A 0N2, (819) 997-2429 (telephone), 994-0423 (TDD), (819) 994-0218 (facsimile);
- Metropolitan Place, Suite 1410, 99 Wyse Road, Dartmouth, Nova Scotia B3A 4S5, (902) 426-7997 (telephone), 426-6997 (TDD), (902) 426-2721 (facsimile);
- Kensington Building, Suite 1810, 275 Portage Avenue, Winnipeg, Manitoba R3B 2B3, (204) 983-6306 (telephone), 983-8274 (TDD), (204) 983-6317 (facsimile);
- 530-580 Hornby Street, Vancouver, British Columbia V6C 3B6, (604) 666-2111 (telephone), 666-0778 (TDD), (604) 666-8322 (facsimile);
- C.R.T.C. Documentation Centre, 205 Viger Avenue W, Suite 504, Montréal, Quebec H2Z 1G2, (514) 283-6607 (telephone), 283-8316 (TDD), (514) 283-3689 (facsimile);
- C.R.T.C. Documentation Centre, 55 St. Clair Avenue E, Suite 624, Toronto, Ontario M4T 1M2, (416) 952-9096 (telephone), (416) 954-6343 (facsimile);
- C.R.T.C. Documentation Centre, Cornwall Professional Building, Room 103, 2125 11th Avenue, Regina, Saskatchewan S4P 3X3, (306) 780-3422 (telephone), (306) 780-3319 (facsimile);
- C.R.T.C. Documentation Centre, 10405 Jasper Avenue, Suite 520, Edmonton, Alberta T5J 3N4, (780) 495-3224 (telephone), (780) 495-3214 (facsimile).

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.

Secretary General

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

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

2005-238

June 7, 2005

CTV Television Inc.
Across Canada

Approved — Addition of a condition of licence that will allow the licensee to avail itself of the incentive program for English-language Canadian television drama, as noted in the Decision.

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

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

- Édifice central, Les Terrasses de la Chaudière, Pièce G5, 1, promenade du Portage, Gatineau (Québec) K1A 0N2, (819) 997-2429 (téléphone), 994-0423 (ATS), (819) 994-0218 (télécopieur);
- Place Metropolitan, Bureau 1410, 99, chemin Wyse, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B3A 4S5, (902) 426-7997 (téléphone), 426-6997 (ATS), (902) 426-2721 (télécopieur);
- Édifice Kensington, Pièce 1810, 275, avenue Portage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2B3, (204) 983-6306 (téléphone), 983-8274 (ATS), (204) 983-6317 (télécopieur);
- 580, rue Hornby, Bureau 530, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3B6, (604) 666-2111 (téléphone), 666-0778 (ATS), (604) 666-8322 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., 205, avenue Viger Ouest, Bureau 504, Montréal (Québec) H2Z 1G2, (514) 283-6607 (téléphone), 283-8316 (ATS), (514) 283-3689 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., 55, avenue St. Clair Est, Bureau 624, Toronto (Ontario) M4T 1M2, (416) 952-9096 (téléphone), (416) 954-6343 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., Édifice Cornwall Professional, Pièce 103, 2125, 11^e Avenue, Regina (Saskatchewan) S4P 3X3, (306) 780-3422 (téléphone), (306) 780-3319 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., 10405, avenue Jasper, Bureau 520, Edmonton (Alberta) T5J 3N4, (780) 495-3224 (téléphone), (780) 495-3214 (télécopieur).

Les interventions doivent parvenir au Secrétaire général, 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.

Secrétaire général

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.

2005-238

Le 7 juin 2005

CTV Television Inc.
L'ensemble du Canada

Approuvé — Ajout d'une condition de licence qui permettra à la titulaire de se prévaloir du programme de mesures incitatives pour les émissions dramatiques canadiennes de langue anglaise, telle qu'elle est indiquée dans la décision.

<p>2005-239</p> <p>Joco Communications Inc. Sturgeon Falls, Ontario</p> <p>Approved — Increase of the effective radiated power from 50 watts to 1 350 watts and increase of the antenna height of the radio programming undertaking CFSF-FM Sturgeon Falls.</p>	<p>June 8, 2005</p>	<p>2005-239</p> <p>Joco Communications Inc. Sturgeon Falls (Ontario)</p> <p>Approuvé — Augmentation de la puissance apparente rayonnée de 50 watts à 1 350 watts et augmentation de la hauteur de l'antenne de l'entreprise de programmation de radio CFSF-FM Sturgeon Falls.</p>	<p>Le 8 juin 2005</p>
<p>2005-240</p> <p>Les Communications Matane inc. Matane and Les Méchins, Quebec</p> <p>Approved — Change of the frequency of the transmitter CHRM-FM-1 Les Méchins from 104.1 MHz (channel 281LP) to 91.3 MHz (channel 217LP) for the radio programming undertaking CHRM-FM Matane.</p>	<p>June 8, 2005</p>	<p>2005-240</p> <p>Les Communications Matane inc. Matane et Les Méchins (Québec)</p> <p>Approuvé — Changement de la fréquence de l'émetteur CHRM-FM-1 Les Méchins de 104,1 MHz (canal 281FP) à 91,3 MHz (canal 217FP) de l'entreprise de programmation de radio CHRM-FM Matane.</p>	<p>Le 8 juin 2005</p>
<p>2005-241</p> <p>Northwest Broadcasting Inc. Thunder Bay and Pigeon River, Ontario</p> <p>Denied — Transfer of the effective control of Northwest Broadcasting Inc. to H.F. Dougall Company, Limited.</p>	<p>June 10, 2005</p>	<p>2005-241</p> <p>Northwest Broadcasting Inc. Thunder Bay et Pigeon River (Ontario)</p> <p>Refusé — Transfert du contrôle effectif de Northwest Broadcasting Inc. à H.F. Dougall Company, Limited.</p>	<p>Le 10 juin 2005</p>
<p>2005-242</p> <p>Jim Pattison Broadcast Group Ltd. (the general partner) and Jim Pattison Industries Ltd. (the limited partner), carrying on business as Jim Pattison Broadcast Group Limited Partnership Medicine Hat, Alberta</p> <p>Approved — New English-language FM radio programming undertaking at Medicine Hat to replace its AM station CHAT. The licence will expire August 31, 2011.</p>	<p>June 10, 2005</p>	<p>2005-242</p> <p>Jim Pattison Broadcast Group Ltd. (l'associé commandité) et Jim Pattison Industries Ltd. (l'associé commanditaire), faisant affaires sous le nom de Jim Pattison Broadcast Group Limited Partnership Medicine Hat (Alberta)</p> <p>Approuvé — Nouvelle entreprise de programmation de radio FM de langue anglaise à Medicine Hat en remplacement de la station AM, CHAT. La licence expirera le 31 août 2011.</p>	<p>Le 10 juin 2005</p>

[25-1-o]

[25-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC NOTICE 2005-55

The Commission has received the following applications. The deadline for submission of interventions and/or comments is July 12, 2005.

1. Bell Canada
Toronto, Hamilton/Niagara, Oshawa, Kitchener, London, Windsor, Ottawa, and surrounding areas at each location in Ontario; and Montréal, Gatineau, Sherbrooke, Québec, and surrounding areas at each location in Quebec
To amend the regional licences of the terrestrial distribution undertakings serving the above-mentioned locations.
2. Shaw Pay-Per-View Ltd.
Western Canada
To amend the licence of the regional English-language direct-to-home (DTH) pay-per-view (PPV) programming undertaking.
3. Shaw Pay-Per-View Ltd.
Western Canada
To renew the licence of the regional English-language terrestrial pay-per-view (PPV) programming undertaking expiring August 31, 2005.

June 7, 2005

[25-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS PUBLIC 2005-55

Le Conseil a été saisi des demandes qui suivent. La date limite pour le dépôt des interventions ou des observations est le 12 juillet 2005.

1. Bell Canada
Toronto, Hamilton/Niagara, Oshawa, Kitchener, London, Windsor, Ottawa et les environs de chacune de ces villes de l'Ontario, et Montréal, Gatineau, Sherbrooke, Québec et les environs de chacune de ces villes du Québec
En vue de modifier les licences régionales des entreprises terrestres de distribution de radiodiffusion desservant les endroits susmentionnés.
2. Shaw Pay-Per-View Ltd.
Région de l'Ouest du Canada
En vue de modifier la licence de l'entreprise régionale de programmation de télévision à la carte par satellite de radiodiffusion directe (SRD) de langue anglaise.
3. Shaw Pay-Per-View Ltd.
Région de l'Ouest du Canada
En vue de renouveler la licence de l'entreprise régionale de programmation terrestre de télévision à la carte de langue anglaise qui expirera le 31 août 2005.

Le 7 juin 2005

[25-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

PUBLIC NOTICE 2005-56

The Commission has received the following applications. The deadline for submission of interventions and/or comments is July 12, 2005.

1. Atlantic Stereo Ltd.
Moncton, New Brunswick
To renew the licence of the commercial radio programming undertaking CJXL-FM Moncton, expiring August 31, 2005.
2. Miramichi Fellowship Center, Inc.
Miramichi, New Brunswick
To amend the licence of the radio programming undertaking CJFY-FM Blackville, New Brunswick.
3. 3077457 Nova Scotia Limited
Fredericton, New Brunswick
For the use of frequency 93.3 MHz (channel 227LP) with an effective radiated power of 50 watts (non-directional antenna/ antenna height of 32 metres) for the operation of the low-power English language FM radio broadcasting undertaking approved in *Low-power tourist information service in Fredericton*, Broadcasting Decision CRTC 2004-524 (Decision 2004-524), November 26, 2004.
4. Blackburn Radio Inc.
Wingham, Ontario
To change the authorized contours by increasing the average effective radiated power from 21 200 watts to 70 140 watts and by decreasing the antenna height (maximum effective radiated power of 100 000 watts/antenna height of 217 metres), relating to the licence of the radio programming undertaking CIBU-FM Wingham.
5. La Clé d'la Baie en Huronie — Association culturelle francophone
Penetanguishene, Ontario
To change the authorized contours by increasing the effective radiated power from 4 493 watts to an average effective radiated power of 8 600 watts, by increasing the antenna height and by relocating the antenna (maximum effective radiated power of 40 000 watts/antenna height of 274 metres). The existing channel 201 will be retained but will be upgraded from a Class B to a Class C1, relating to the licence of the radio programming undertaking CFRH-FM Penetanguishene.
6. BEA-VER Communications Inc.
Chatham and Windsor, Ontario
To change the authorized contours of CKUE-FM Chatham by decreasing the effective radiated power from 42 000 watts to an average effective radiated power of 36 400 watts and by decreasing the antenna height (maximum effective radiated power of 50 000 watts/antenna height of 91.2 metres), relating to the licence of the radio programming undertaking CKUE-FM Chatham.
7. 591989 B.C. Ltd.
Barrie, Ontario
To change the authorized contours by increasing the effective radiated power from 795 watts to an average effective radiated

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

AVIS PUBLIC 2005-56

Le Conseil a été saisi des demandes qui suivent. La date limite pour le dépôt des interventions ou des observations est le 12 juillet 2005.

1. Atlantic Stereo Ltd.
Moncton (Nouveau-Brunswick)
En vue de renouveler la licence de l'entreprise de programmation de radio commerciale CJXL-FM Moncton, qui expire le 31 août 2005.
2. Miramichi Fellowship Center, Inc.
Miramichi (Nouveau-Brunswick)
En vue de modifier la licence de l'entreprise de programmation de radio CJFY-FM Blackville (Nouveau-Brunswick).
3. 3077457 Nova Scotia Limited
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
Afin d'utiliser la fréquence 93,3 MHz (canal 227FP) avec une puissance apparente rayonnée de 50 watts (antenne non directionnelle/hauteur de l'antenne de 32 mètres) pour l'exploitation de l'entreprise de programmation de radio FM de faible puissance de langue anglaise approuvée dans *Service d'information touristique de faible puissance à Fredericton*, décision de radiodiffusion CRTC 2004-524 (décision 2004-524), 26 novembre 2004.
4. Blackburn Radio Inc.
Wingham (Ontario)
Afin de modifier le périmètre de rayonnement autorisé en augmentant la puissance apparente rayonnée moyenne de 21 200 watts à 70 140 watts et en diminuant la hauteur de l'antenne (puissance apparente rayonnée maximale de 100 000 watts/hauteur de l'antenne de 217 mètres), relativement à la licence de l'entreprise de programmation de radio CIBU-FM Wingham.
5. La Clé d'la Baie en Huronie — Association culturelle francophone
Penetanguishene (Ontario)
Afin de modifier le périmètre de rayonnement autorisé en augmentant la puissance apparente rayonnée de 4 493 watts à une puissance apparente rayonnée moyenne de 8 600 watts, en augmentant la hauteur de l'antenne et en déplaçant l'émetteur (puissance apparente rayonnée maximale de 40 000 watts/hauteur de l'antenne de 274 mètres). Le canal 201 actuel sera conservé, toutefois il sera augmenté et passera de la Classe B à la Classe C1, relativement à la licence de l'entreprise de programmation de radio CFRH-FM Penetanguishene.
6. BEA-VER Communications Inc.
Chatham et Windsor (Ontario)
Afin de modifier le périmètre de rayonnement autorisé de CKUE-FM Chatham en diminuant la puissance apparente rayonnée de 42 000 watts à une puissance apparente rayonnée moyenne de 36 400 watts et en diminuant la hauteur de l'antenne (puissance apparente rayonnée maximale de 50 000 watts/hauteur de l'antenne de 91,2 mètres), relativement à la licence de l'entreprise de programmation de radio CKUE-FM Chatham.
7. 591989 B.C. Ltd.
Barrie (Ontario)
Afin de modifier le périmètre de rayonnement autorisé en augmentant la puissance apparente rayonnée de 795 watts à

power of 4 300 watts and by increasing the antenna height (maximum effective radiated power of 7 500 watts/antenna height of 303.5 metres), relating to the licence of the radio programming undertaking CIQB-FM Barrie.

8. Sur Sagar Radio Inc.
Toronto, Ontario

To amend the licence of their transitional digital radio programming undertaking at Toronto, which was approved in *Stand-alone ethnic transitional digital radio undertaking in Toronto*, Broadcasting Decision CRTC 2003-118, April 17, 2003.

June 7, 2005

[25-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC NOTICE 2005-57

Call for comments on the proposed addition of Channel One Russia Worldwide TV to the lists of eligible satellite services for distribution on a digital basis

Comments on the Canadian Cable Television Association's (CCTA) request must be received by the Commission no later than July 11, 2005. A copy of the comments must be received by the CCTA no later than the deadline for receipt of comments by the Commission. The CCTA may file a written reply to any comments received concerning its request. This reply should be filed with the Commission and a copy sent to the person who submitted the comments by no later than July 26, 2005.

June 7, 2005

[25-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC NOTICE 2005-58

The Commission has received the following applications. The deadline for submission of interventions and/or comments is July 15, 2005.

1. Newcap Inc., on behalf of CKVN Radiolink System Inc.
Winnipeg, Manitoba
Seeking authority to transfer the effective control of Radiolink to Newcap.
2. Newcap Inc.
St. John's, Newfoundland and Labrador
To renew the licence of the radio programming undertaking CJYQ St. John's, expiring August 31, 2005.
3. CKDU-FM Society
Halifax, Nova Scotia
To renew the licence of the community based campus radio programming undertaking CKDU-FM Halifax, expiring August 31, 2005.
4. Radio Nord Joli Inc.
Saint-Gabriel-de-Brandon and Saint-Zénon, Quebec
To renew the licence of the Type B community radio programming undertaking CFNJ-FM Saint-Gabriel-de-Brandon and its transmitter CFNJ-FM-1 Saint-Zénon, expiring August 31, 2005.

une puissance apparente rayonnée moyenne de 4 300 watts et en augmentant la hauteur de l'antenne (puissance apparente rayonnée maximale de 7 500 watts/hauteur de l'antenne de 303,5 mètres), relativement à la licence de l'entreprise de programmation de radio CIQB-FM Barrie.

8. Sur Sagar Radio Inc.
Toronto (Ontario)

En vue de modifier la licence de l'entreprise de programmation de radio numérique de transition à Toronto, approuvée dans *Entreprise de radio numérique transitoire autonome à caractère ethnique à Toronto*, décision de radiodiffusion CRTC 2003-118, 17 avril 2003.

Le 7 juin 2005

[25-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS PUBLIC 2005-57

Appel d'observations en vue d'ajouter Channel One Russia Worldwide TV aux listes de services par satellite admissibles à une distribution en mode numérique

Les observations sur les demandes de l'Association canadienne de télévision par câble (ACTC) doivent parvenir au Conseil au plus tard le 11 juillet 2005. Une copie des observations doit avoir été reçue par l'ACTC au plus tard à cette date. L'ACTC peut déposer une réplique écrite à toute observation reçue à l'égard de sa demande. Cette réplique doit être déposée auprès du Conseil au plus tard le 26 juillet 2005 et une copie doit être signifiée dans chaque cas à l'auteur de l'observation.

Le 7 juin 2005

[25-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS PUBLIC 2005-58

Le Conseil a été saisi des demandes qui suivent. La date limite pour le dépôt des interventions ou des observations est le 15 juillet 2005.

1. Newcap Inc., au nom de CKVN Radiolink System Inc.
Winnipeg (Manitoba)
En vue d'obtenir l'autorisation d'effectuer le transfert du contrôle effectif de Radiolink vers Newcap.
2. Newcap Inc.
St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)
En vue de renouveler la licence de l'entreprise de programmation de radio CJYQ St. John's, qui expire le 31 août 2005.
3. CKDU-FM Society
Halifax (Nouvelle-Écosse)
En vue de renouveler la licence de l'entreprise de programmation radio de campus axée sur la communauté CKDU-FM Halifax, qui expire le 31 août 2005.
4. Radio Nord Joli Inc.
Saint-Gabriel-de-Brandon et Saint-Zénon (Québec)
En vue de renouveler la licence de l'entreprise de programmation de radio communautaire de Type B CFNJ-FM Saint-Gabriel-de-Brandon et de son émetteur CFNJ-FM-1 Saint-Zénon, qui expire le 31 août 2005.

5. Canadian Broadcasting Corporation
Coronation, Alberta
To amend the licence of television programming undertaking CBXT Edmonton, Alberta.
6. CFCP Radio Ltd.
Courtenay, British Columbia
To renew the licence of the commercial radio programming undertaking CFCP-FM Courtenay, expiring August 31, 2005.

June 10, 2005

[25-1-o]

5. Société Radio-Canada
Coronation (Alberta)
En vue de modifier la licence de l'entreprise de programmation de télévision CBXT Edmonton, Alberta.
6. CFCP Radio Ltd.
Courtenay (Colombie-Britannique)
En vue de renouveler la licence de l'entreprise de programmation de radio commerciale CFCP-FM Courtenay, qui expire le 31 août 2005.

Le 10 juin 2005

[25-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC NOTICE 2005-59

The Commission has received the following applications. The deadline for submission of interventions and/or comments is July 15, 2005.

1. Bell ExpressVu Inc. (the general partner), and BCE Inc. and 4119649 Canada Inc. (partners in BCE Holdings G.P., a general partnership that is the limited partner), carrying on business as Bell ExpressVu Limited Partnership Across Canada

To renew the licence of the national satellite relay distribution undertaking expiring August 31, 2005.

2. Bell ExpressVu Inc. (the general partner), and BCE Inc. and 4119649 Canada Inc. (partners in BCE Holdings G.P., a general partnership that is the limited partner), carrying on business as Bell ExpressVu Limited Partnership Across Canada

To renew the licence of the national direct-to-home pay-per-view programming undertaking known as Bell ExpressVu Limited Partnership (ExpressVu), expiring August 31, 2005.

June 10, 2005

[25-1-o]

NAFTA SECRETARIAT

DECISION

Hard red spring wheat from Canada

Notice is hereby given, pursuant to rule 70 of the *NAFTA Article 1904 Panel Rules*, that the panel established to review the Final Determination of material injury to a domestic industry made by the United States International Trade Commission, concerning Hard Red Spring Wheat from Canada, issued its decision on June 7, 2005 (Secretariat File No. USA-CDA-2003-1904-06).

In the June 7, 2005 decision, the binational panel affirmed in part and remanded in part the agency's determination respecting Hard Red Spring Wheat from Canada.

The binational panel instructed the investigating authority to provide its determination on remand by June 8, 2005.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS PUBLIC 2005-59

Le Conseil a été saisi des demandes qui suivent. La date limite pour le dépôt des interventions ou des observations est le 15 juillet 2005.

1. Bell ExpressVu Inc. (l'associé commandité), BCE Inc. et 4119649 Canada Inc. (associés dans la société en nom collectif appelée Holdings BCE s.e.n.c., qui est l'associé commanditaire), faisant affaires sous le nom de Bell ExpressVu Limited Partnership
L'ensemble du Canada

En vue de renouveler la licence de l'entreprise nationale de distribution par relais satellite qui expire le 31 août 2005.

2. Bell ExpressVu Inc. (l'associé commandité), BCE Inc. et 4119649 Canada Inc. (associés dans la société en nom collectif appelée Holdings BCE s.e.n.c., qui est l'associé commanditaire), faisant affaires sous le nom de Bell ExpressVu Limited Partnership
L'ensemble du Canada

En vue de renouveler la licence nationale de l'entreprise de programmation de télévision à la carte par satellite de radiodiffusion directe connue sous le nom de Bell ExpressVu Limited Partnership (ExpressVu), qui expire le 31 août 2005.

Le 10 juin 2005

[25-1-o]

SECRETARIAT DE L'ALÉNA

DÉCISION

Blé de force roux de printemps du Canada

Avis est donné par les présentes, conformément au paragraphe 70 des *Règles des groupes spéciaux (article 1904 — ALÉNA)*, que le groupe spécial chargé de réviser la décision définitive en matière de dommage sensible à une branche de production nationale rendue par le United States International Trade Commission, au sujet du « Blé de force roux de printemps du Canada », a rendu sa décision le 7 juin 2005 (dossier du Secrétariat n° USA-CDA-2003-1904-06).

Dans la décision du 7 juin 2005, le groupe spécial a confirmé en partie et renvoyé en partie la décision de l'autorité chargée de l'enquête au sujet du « Blé de force roux de printemps du Canada ».

Le groupe spécial binational a demandé à l'autorité chargée de l'enquête de lui communiquer sa décision consécutive au renvoi au plus tard le 8 juin 2005.

Copies of the complete decision may be obtained from Canadian Government Publishing, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9, (613) 941-5995 or 1-800-635-7943.

Explanatory note

Chapter 19 of the North American Free Trade Agreement establishes a procedure for replacing domestic judicial review of determinations in antidumping and countervailing duty cases involving imports from a NAFTA country with review by binational panels.

These panels are established, when a Request for Panel Review is received by the NAFTA Secretariat, to act in place of national courts to review final determinations expeditiously to determine whether they are in accordance with the antidumping or countervailing duty law of the country that made the determination.

Under Article 1904 of the North American Free Trade Agreement which came into force on January 1, 1994, the Government of Canada, the Government of the United States and the Government of Mexico established the *Rules of Procedure for Article 1904 Binational Panel Reviews*. These Rules were published in the *Canada Gazette*, Part I, on January 1, 1994.

Requests for information concerning the present notice or concerning the *NAFTA Article 1904 Panel Rules* should be addressed to the Canadian Secretary, NAFTA Secretariat, Canadian Section, 90 Sparks Street, Suite 705, Ottawa, Ontario K1P 5B4, (613) 992-9388.

FRANÇOY RAYNAULD
Canadian Secretary

[25-1-o]

NAFTA SECRETARIAT

REQUEST FOR PANEL REVIEW

Certain softwood lumber products from Canada

Notice is hereby given, in accordance with the *Special Import Measures Act* (as amended by the *North American Free Trade Agreement Implementation Act*), that on May 31, 2005, a Request for Panel Review of the Antidumping Duty Determination under section 129 of the Uruguay Round Agreement Act made by the United States Department of Commerce, International Trade Administration, concerning Certain Softwood Lumber Products from Canada, was filed by counsel for West Fraser Mills Ltd. with the United States Section of the NAFTA Secretariat, pursuant to Article 1904 of the North American Free Trade Agreement.

The final determination was published in the *Federal Register* on May 2, 2005 [70 Fed. Reg. 22636].

The panel review will be conducted in accordance with the *NAFTA Article 1904 Panel Rules*. Subrule 35(1)(c) of the above-mentioned Rules provides that

- (i) a Party or interested person may challenge the final determination in whole or in part by filing a Complaint in accordance with rule 39 within 30 days after the filing of the first Request for Panel Review (the deadline for filing a Complaint is June 30, 2005);

On peut se procurer des copies de la version intégrale de la décision en s'adressant aux Éditions du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9, (613) 941-5995 ou 1 800 635-7943.

Note explicative

Le chapitre 19 de l'Accord de libre-échange nord-américain substitue à l'examen judiciaire national des décisions rendues en matière de droits antidumping et compensateurs touchant les produits importés du territoire d'un pays de l'ALÉNA, une procédure de révision par des groupes spéciaux binationaux.

De tels groupes spéciaux sont formés lorsqu'une demande de révision par un groupe spécial est reçue au Secrétariat de l'ALÉNA. Ils tiennent lieu d'un tribunal national et examinent, dans les meilleurs délais, la décision définitive afin de déterminer si elle est conforme à la législation sur les droits antidumping ou compensateurs du pays où elle a été rendue.

Conformément à l'article 1904 de l'Accord de libre-échange nord-américain entré en vigueur le 1^{er} janvier 1994, le gouvernement du Canada, le gouvernement des États-Unis et le gouvernement du Mexique ont établi les *Règles de procédure des groupes spéciaux binationaux formés en vertu de l'article 1904*. Ces règles ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 1^{er} janvier 1994.

Toutes les demandes de renseignements concernant le présent avis ou les *Règles des groupes spéciaux (article 1904 — ALÉNA)* doivent être adressées au Secrétaire canadien, Secrétariat de l'ALÉNA, Section canadienne, 90, rue Sparks, Pièce 705, Ottawa (Ontario) K1P 5B4, (613) 992-9388.

Le secrétaire canadien
FRANÇOY RAYNAULD

[25-1-o]

SECRÉTARIAT DE L'ALÉNA

DEMANDE DE RÉVISION PAR UN GROUPE SPÉCIAL

Certains produits de bois d'œuvre résineux du Canada

Avis est donné par les présentes, conformément à la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (modifiée par la *Loi de mise en œuvre de l'Accord de libre-échange nord-américain*), que le 31 mai 2005, une demande de révision par un groupe spécial de la décision définitive en matière de droits antidumping rendue par le United States Department of Commerce, International Trade Administration, en vertu de la section 129 de l'Acte des Accords du Cycle d'Uruguay, concernant « Certains produits de bois d'œuvre résineux du Canada » a été déposée par l'avocat représentant West Fraser Mills Ltd. auprès de la section des États-Unis du Secrétariat de l'ALÉNA, conformément à l'article 1904 de l'Accord de libre-échange nord-américain.

La décision définitive a été publiée dans le *Federal Register* le 2 mai 2005 [70 Fed. Reg. 22636].

La révision par un groupe spécial sera effectuée conformément aux *Règles des groupes spéciaux (article 1904 — ALÉNA)*. L'alinéa 35(1)(c) des règles susmentionnées prévoit :

- (i) qu'une Partie ou une personne intéressée peut s'opposer à tout ou partie de la décision définitive en déposant une plainte, conformément à la règle 39, dans les 30 jours suivant le dépôt de la première demande de révision par un groupe spécial (le 30 juin 2005 constitue la date limite pour déposer une plainte);

(ii) a Party, an investigating authority or other interested person who does not file a Complaint but who intends to participate in the panel review shall file a Notice of Appearance in accordance with rule 40 within 45 days after the filing of the first Request for Panel Review (the deadline for filing a Notice of Appearance is July 15, 2005); and

(iii) the panel review shall be limited to the allegations of error of fact or law, including challenges to the jurisdiction of the investigating authority, that are set out in the Complaints filed in the panel review and to the procedural and substantive defenses raised in the panel review.

Notices of Appearance and Complaints pertaining to the present panel review, USA-CDA-2005-1904-04, should be filed with the United States Secretary at the NAFTA Secretariat, U.S. Section, Commerce Building, Suite 2061, 14th Street and Constitution Avenue NW, Washington, DC 20230, United States.

Explanatory note

Chapter 19 of the North American Free Trade Agreement establishes a procedure for replacing domestic judicial review of determinations in antidumping and countervailing duty panel reviews involving imports from a NAFTA country with review by binational panels.

These panels are established, when a Request for Panel Review is received by the NAFTA Secretariat, to act in place of national courts to review final determinations expeditiously to determine whether they are in accordance with the antidumping or countervailing duty law of the country that made the determination.

Under Article 1904 of the North American Free Trade Agreement which came into force on January 1, 1994, the Government of Canada, the Government of the United States and the Government of Mexico established the *NAFTA Article 1904 Panel Rules*. These Rules were published in the *Canada Gazette*, Part I, on January 1, 1994.

Requests for information concerning the present notice or concerning the *NAFTA Article 1904 Panel Rules* should be addressed to the Canadian Secretary, NAFTA Secretariat, Canadian Section, 90 Sparks Street, Suite 705, Ottawa, Ontario K1P 5B4, (613) 992-9388.

FRANÇOY RAYNAULD
Canadian Secretary

[25-1-o]

(ii) qu'une Partie, l'autorité chargée de l'enquête ou une autre personne intéressée qui ne dépose pas de plainte mais qui entend participer à la révision par un groupe spécial doit déposer un avis de comparution, conformément à la règle 40, dans les 45 jours suivant le dépôt de la première demande de révision par un groupe spécial (le 15 juillet 2005 constitue la date limite pour déposer un avis de comparution);

(iii) que la révision par un groupe spécial se limite aux erreurs de fait ou de droit, y compris toute contestation de la compétence de l'autorité chargée de l'enquête, invoquées dans les plaintes déposées dans le cadre de la révision ainsi qu'aux questions de procédure ou de fond soulevées en défense au cours de la révision.

Les avis de comparution et les plaintes dans la présente demande de révision, USA-CDA-2005-1904-04, doivent être déposés auprès de la secrétaire des États-Unis à l'adresse suivante : NAFTA Secretariat, U.S. Section, Commerce Building, Suite 2061, 14th Street and Constitution Avenue NW, Washington, DC 20230, United States.

Note explicative

Le chapitre 19 de l'Accord de libre-échange nord-américain substitue à l'examen judiciaire national des décisions rendues en matière de droits antidumping et compensateurs touchant les produits importés du territoire d'un pays de l'ALÉNA, une procédure de révision par des groupes spéciaux binationaux.

De tels groupes spéciaux sont formés lorsqu'une demande de révision par un groupe spécial est reçue au Secrétariat de l'ALÉNA. Ils tiennent lieu d'un tribunal national et examinent, dans les meilleurs délais, la décision définitive afin de déterminer si elle est conforme à la législation sur les droits antidumping ou compensateurs du pays où elle a été rendue.

Conformément à l'article 1904 de l'Accord de libre-échange nord-américain entré en vigueur le 1^{er} janvier 1994, le gouvernement du Canada, le gouvernement des États-Unis et le gouvernement du Mexique ont établi les *Règles des groupes spéciaux (article 1904 — ALÉNA)*. Ces règles ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 1^{er} janvier 1994.

Toutes les demandes de renseignements concernant le présent avis ou les *Règles des groupes spéciaux (article 1904 — ALÉNA)* doivent être adressées au Secrétaire canadien, Secrétariat de l'ALÉNA, Section canadienne, 90, rue Sparks, Pièce 705, Ottawa (Ontario) K1P 5B4, (613) 992-9388.

Le secrétaire canadien
FRANÇOY RAYNAULD

[25-1-o]

NATIONAL ENERGY BOARD

APPLICATION TO EXPORT ELECTRICITY TO THE UNITED STATES

ENMAX Energy Marketing Inc.

Notice is hereby given that, by an application dated June 15, 2005, ENMAX Energy Marketing Inc. (the "Applicant") has applied to the National Energy Board (the "Board") under Division II of Part VI of the *National Energy Board Act* (the "Act") for authorization to export up to 400 megawatts of firm power and up to 1 000 megawatts of interruptible power; and up to 3 504 gigawatt-hours per year of firm energy and up to 8 760 gigawatt-hours per year of interruptible energy for a period of ten years.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

DEMANDE VISANT L'EXPORTATION D'ÉLECTRICITÉ AUX ÉTATS-UNIS

ENMAX Energy Marketing Inc.

Avis est par les présentes donné que le 15 juin 2005, ENMAX Energy Marketing Inc. (le « demandeur ») a déposé auprès de l'Office national de l'énergie (l'« Office »), aux termes de la section II de la partie VI de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (la « Loi »), une demande en vue d'obtenir l'autorisation d'exporter jusqu'à 400 mégawatts de puissance garantie et jusqu'à 1 000 mégawatts de puissance interruptible; et jusqu'à 3 504 gigawattheures par année d'énergie garantie et jusqu'à 8 760 gigawattheures par année d'énergie interruptible, pendant une période de dix ans.

The Board wishes to obtain the views of interested parties on this application before issuing a permit or recommending to the Governor in Council that a public hearing be held. The directions on procedure that follow explain in detail the procedure that will be used.

1. The Applicant shall deposit and keep on file, for public inspection during normal business hours, copies of the application at its offices located at 141 50th Avenue SE, Calgary, Alberta T2G 4S7, (403) 514-2850 (telephone), (403) 515-3581 (fax), and provide a copy of the application to any person who requests one. A copy of the application is also available for viewing during normal business hours in the Board's Library, at 444 Seventh Avenue SW, Room 1002, Calgary, Alberta T2P 0X8.

2. Submissions that any party wishes to present shall be filed with the Secretary of the Board, 444 Seventh Avenue SW, Calgary, Alberta T2P 0X8, (403) 292-5503 (fax), and with the Applicant by July 18, 2005.

3. Pursuant to subsection 119.06(2) of the Act, the Board shall have regard to all considerations that appear to it to be relevant. In particular, the Board is interested in the views of submitters with respect to

- (a) the effect of the exportation of the electricity on provinces other than that from which the electricity is to be exported;
- (b) the impact of the exportation on the environment; and
- (c) whether the Applicant has
 - (i) informed those who have declared an interest in buying electricity for consumption in Canada of the quantities and classes of service available for sale, and
 - (ii) given an opportunity to purchase electricity on terms and conditions as favourable as the terms and conditions specified in the application to those who, within a reasonable time of being so informed, demonstrate an intention to buy electricity for consumption in Canada.

4. Any answer to submissions that the Applicant wishes to present in response to items 2 and 3 of this notice of application and directions on procedure shall be filed with the Secretary of the Board and served on the party that filed the submission by August 2, 2005.

5. For further information on the procedures governing the Board's examination, contact Michel L. Mantha, Secretary, (403) 299-2714 (telephone), (403) 292-5503 (fax).

MICHEL L. MANTHA
Secretary

[25-1-o]

YUKON ENVIRONMENTAL AND SOCIO-ECONOMIC ASSESSMENT BOARD

YUKON ENVIRONMENTAL AND SOCIO-ECONOMIC ASSESSMENT ACT

Proposed rules

Pursuant to subsection 34(1) of the *Yukon Environmental and Socio-economic Assessment Act*, notice is hereby given that the Yukon Environmental and Socio-economic Assessment Board is proposing rules applicable to the conduct of evaluations by designated offices, the conduct of screenings by the executive committee and the conduct of reviews by panels of the Board.

L'Office souhaite obtenir les commentaires des parties intéressées sur cette demande avant de délivrer un permis ou de recommander au gouverneur en conseil qu'une audience publique soit tenue. Les instructions relatives à la procédure énoncées ci-après expliquent en détail la procédure qui sera suivie.

1. Le demandeur doit déposer et conserver en dossier, aux fins d'examen public pendant les heures normales d'ouverture, des copies de la demande, à ses bureaux situés au 141 50th Avenue SE, Calgary (Alberta) T2G 4S7, (403) 514-2850 (téléphone), (403) 515-3581 (télécopieur). Le demandeur doit fournir une copie de la demande à quiconque en fait la demande. Il est également possible de consulter un exemplaire de la demande, pendant les heures normales d'ouverture, à la bibliothèque de l'Office située au 444 Seventh Avenue SW, Pièce 1002, Calgary (Alberta) T2P 0X8.

2. Les parties qui désirent déposer des commentaires doivent le faire auprès du secrétaire de l'Office, au 444 Seventh Avenue SW, Calgary (Alberta) T2P 0X8, (403) 292-5503 (télécopieur), ainsi qu'auprès du demandeur, au plus tard le 18 juillet 2005.

3. Conformément au paragraphe 119.06(2) de la Loi, l'Office tiendra compte de tous les facteurs qu'il estime pertinents. Il s'intéresse, en particulier, aux commentaires sur les questions suivantes:

- a) les conséquences de l'exportation de l'électricité sur les provinces autres que la province exportatrice;
- b) les conséquences de l'exportation sur l'environnement;
- c) le fait que le demandeur :
 - (i) a informé quiconque s'est montré intéressé par l'achat d'électricité pour consommation au Canada des quantités et des catégories de services offerts,
 - (ii) a permis l'achat d'électricité à des conditions aussi favorables que celles indiquées dans la demande à ceux qui ont, dans un délai raisonnable suivant la communication de ce fait, manifesté l'intention d'acheter de l'électricité pour consommation au Canada.

4. Si le demandeur souhaite répondre aux commentaires visés aux points 2 et 3 du présent avis de demande et des présentes instructions relatives à la procédure, il doit déposer sa réponse auprès du secrétaire de l'Office et en signifier copie à la partie qui a déposé le commentaire, au plus tard le 2 août 2005.

5. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes régissant l'examen mené par l'Office, prière de communiquer avec Michel L. Mantha, secrétaire, (403) 299-2714 (téléphone), (403) 292-5503 (télécopieur).

Le secrétaire
MICHEL L. MANTHA

[25-1-o]

OFFICE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIOÉCONOMIQUE DU YUKON

LOI SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIOÉCONOMIQUE AU YUKON

Projet de règles

Conformément au paragraphe 34(1) de la *Loi sur l'évaluation environnementale et socioéconomique au Yukon*, avis est donné que l'Office d'évaluation environnementale et socioéconomique du Yukon se propose d'établir des règles applicables à la conduite d'examen qu'effectueront des bureaux désignés, de préétudes qu'effectuera le comité de direction et d'études qu'effectueront ses comités restreints.

The Board invites written representations concerning the proposed rules. The Board will accept written representations received on or before September 30, 2005. All such representations should be delivered to the Board at 3059 3rd Avenue, Whitehorse, Yukon or mailed to the Board at P.O. Box 31642, Whitehorse, Yukon Y1A 6L2. Representations may also be submitted to the Board by email to yesab@yesab.ca, or by fax to (867) 668-6425.

The Board will not be acknowledging representations received, but it will give full and fair consideration to such representations before the proposed rules are finalized.

The proposed rules are available on the Board's Web site at www.yesab.ca, or may be obtained by contacting the Board's office at the address set out above or by calling (867) 668-6420.

June 18, 2005

DALE J. EFTODA
Chair
Yukon Environmental and
Socio-economic Assessment Board

[25-1-o]

L'Office vous invite à lui présenter des observations écrites au sujet du projet de règles. Il acceptera les observations écrites qu'il aura reçues au plus tard le 30 septembre 2005. Ces observations devront être déposées au 3059, 3^e Avenue, Whitehorse (Yukon), ou être envoyées par la poste à l'adresse suivante : Case postale 31642, Whitehorse (Yukon) Y1A 6L2. Les observations pourront également être présentées soit par courriel à l'adresse yesab@yesab.ca, soit par télécopieur au (867) 668-6425.

L'Office n'accusera pas réception des observations, mais elles seront prises en compte de façon complète et équitable avant que le projet de règles ne soit arrêté définitivement.

Le texte du projet de règles se trouve sur le site Web de l'Office à l'adresse www.yesab.ca. On peut aussi se le procurer en communiquant avec le bureau de l'Office à l'adresse indiquée ci-dessus ou encore en composant le (867) 668-6420.

Le 18 juin 2005

Le président
Office d'évaluation environnementale et
socioéconomique du Yukon

DALE J. EFTODA

[25-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**ABITIBI CONSOLIDATED, MACKENZIE DIVISION****PLANS DEPOSITED**

Abitibi Consolidated, Mackenzie Division hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport 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, Abitibi Consolidated, Mackenzie Division has deposited with the Minister of Transport, at Vancouver, British Columbia, and in the office of the Government Agent at 540 Mackenzie Boulevard, Mackenzie, British Columbia, under drawing Nos. J24-05-02 dwg to J24-05-04 dwg, a description of the site and plans of a bridge carrying the OS92000 Road at kilometre 3+370 over Duckling Creek, near Mackenzie. The clearance above the 100-year flood level is 6.0 m with a channel width of over 15 m.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 800 Burrard Street, Suite 620, Vancouver, British Columbia V6Z 2J8. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Victoria, June 8, 2005

ABITIBI CONSOLIDATED, MACKENZIE DIVISION

[25-1-o]

ALBERTA INFRASTRUCTURE AND TRANSPORTATION**PLANS DEPOSITED**

Alberta Infrastructure and Transportation hereby gives notice that an application has been made to the federal Minister of Transport 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, Alberta Infrastructure and Transportation has deposited with the federal Minister of Transport, at Edmonton, Alberta, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Northern Alberta, at Edmonton, under deposit No. 052 2560, a description of the site and plans of the proposed repairs to the bridge over the Assineau River, on Highway 2, approximately 8 km southwest of Canyon Creek, located at NW 20-73-08-W5M.

Comments may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of this notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Sherwood Park, June 3, 2005

MPA ENGINEERING LTD.

[25-1-o]

AVIS DIVERS**ABITIBI CONSOLIDATED, MACKENZIE DIVISION****DÉPÔT DE PLANS**

La société Abitibi Consolidated, Mackenzie Division donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, 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 Abitibi Consolidated, Mackenzie Division a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, à Vancouver (Colombie-Britannique), et au bureau de l'agent du gouvernement situé au 540, boulevard Mackenzie, Mackenzie (Colombie-Britannique), sous les numéros de dessin J24-05-02 dwg à J24-05-04 dwg, une description de l'emplacement et les plans d'un pont sur le chemin OS92000 à la borne kilométrique 3+370 au-dessus du ruisseau Duckling, près de Mackenzie. La hauteur libre au-dessus du niveau des crues centennaires est de 6,0 m et la largeur du chenal est de plus de 15 m.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 800, rue Burrard, Bureau 620, Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Victoria, le 8 juin 2005

ABITIBI CONSOLIDATED, MACKENZIE DIVISION

[25-1]

ALBERTA INFRASTRUCTURE AND TRANSPORTATION**DÉPÔT DE PLANS**

Le Alberta Infrastructure and Transportation (le ministère de l'infrastructure et des transports de l'Alberta) donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre fédéral des Transports, 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 Alberta Infrastructure and Transportation a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre fédéral des Transports, à Edmonton (Alberta), et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du nord de l'Alberta, à Edmonton, sous le numéro de dépôt 052 2560, une description de l'emplacement et les plans des réparations que l'on propose d'effectuer au pont au-dessus de la rivière Assineau, sur la route 2, à environ 8 km au sud-ouest du ruisseau Canyon, dans le quart nord-ouest de la section 20, canton 73, rang 8, à l'ouest du cinquième méridien.

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 201, rue Front Nord, Bureau 703, Sarnia (Ontario) N7T 8B1. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Sherwood Park, le 3 juin 2005

MPA ENGINEERING LTD.

[25-1]

**ALBERTA INFRASTRUCTURE AND
TRANSPORTATION****PLANS DEPOSITED**

Alberta Infrastructure and Transportation hereby gives notice that an application has been made to the federal Minister of Transport 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, Alberta Infrastructure and Transportation has deposited with the federal Minister of Transport, at Edmonton, Alberta, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Northern Alberta, at Edmonton, under deposit No. 052 2561, a description of the site and plans of the proposed repairs to the bridge over the Willow River, on Highway 754, approximately 11 km southwest of Wabasca, located at ISE 12-80-26-W4M.

Comments may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of this notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Sherwood Park, June 3, 2005

MPA ENGINEERING LTD.

[25-1-o]

ALFRED PICARD AND BEVERLY TARANTINO**PLANS DEPOSITED**

Alfred Picard and Beverly Tarantino hereby give notice that an application has been made to the Minister of Transport 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, Alfred Picard and Beverly Tarantino have deposited with the Minister of Transport and in the office of the Government Agent at Campbell River, British Columbia, under deposit No. 1000113, a description of the site and plans of the existing oyster and mussel rafts in Gorge Harbour, at Cortes Island, in front of Lot A, Plan 51249, Section 23.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 800 Burrard Street, Suite 620, Vancouver, British Columbia V6Z 2J8. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Cortes Island, June 10, 2005

ALFRED PICARD

[25-1-o]

**ALBERTA INFRASTRUCTURE AND
TRANSPORTATION****DÉPÔT DE PLANS**

Le Alberta Infrastructure and Transportation (le ministère de l'infrastructure et des transports de l'Alberta) donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre fédéral des Transports, 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 Alberta Infrastructure and Transportation a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre fédéral des Transports, à Edmonton (Alberta), et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du nord de l'Alberta, à Edmonton, sous le numéro de dépôt 052 2561, une description de l'emplacement et les plans des réparations que l'on propose d'effectuer au pont au-dessus de la rivière Willow, sur la route 754, à environ 11 km au sud-ouest de Wabasca, dans le quart sud-est de la section 12, canton 80, rang 26, à l'ouest du quatrième méridien.

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 201, rue Front Nord, Bureau 703, Sarnia (Ontario) N7T 8B1. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Sherwood Park, le 3 juin 2005

MPA ENGINEERING LTD.

[25-1]

ALFRED PICARD ET BEVERLY TARANTINO**DÉPÔT DE PLANS**

Alfred Picard et Beverly Tarantino donnent avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, 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. Alfred Picard et Beverly Tarantino ont, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau de l'agent du gouvernement à Campbell River (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt 1000113, une description de l'emplacement et les plans des radeaux actuels de culture d'huîtres et de moules dans le havre Gorge, à Cortes Island, en face du lot A, plan 51249, section 23.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 800, rue Burrard, Bureau 620, Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Cortes Island, le 10 juin 2005

ALFRED PICARD

[25-1]

ALFRED PICARD AND BEVERLY TARANTINO

PLANS DEPOSITED

Alfred Picard and Beverly Tarantino hereby give notice that an application has been made to the Minister of Transport 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, Alfred Picard and Beverly Tarantino have deposited with the Minister of Transport and in the office of the Government Agent at Campbell River, British Columbia, under deposit No. 1000109, a description of the site and plans of oyster and mussel rafts in Gorge Harbour, at Cortes Island, in front of Lot A, Plan 51249, Section 23.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 800 Burrard Street, Suite 620, Vancouver, British Columbia V6Z 2J8. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Cortes Island, June 10, 2005

ALFRED PICARD

[25-1-o]

ALFRED PICARD ET BEVERLY TARANTINO

DÉPÔT DE PLANS

Alfred Picard et Beverly Tarantino donnent avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, 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. Alfred Picard et Beverly Tarantino ont, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau de l'agent du gouvernement à Campbell River (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt 1000109, une description de l'emplacement et les plans de radeaux de culture d'huîtres et de moules dans le havre Gorge, à Cortes Island, en face du lot A, plan 51249, section 23.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 800, rue Burrard, Bureau 620, Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Cortes Island, le 10 juin 2005

ALFRED PICARD

[25-1-1]

ASSOCIATION CANADIENNE D'ÉTUDE DU DROIT DE LA CONCURRENCE

SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that ASSOCIATION CANADIENNE D'ÉTUDE DU DROIT DE LA CONCURRENCE intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter, pursuant to the *Canada Corporations Act*.

June 18, 2005

FRANÇOIS GUAY
President

[25-1-o]

ASSOCIATION CANADIENNE D'ÉTUDE DU DROIT DE LA CONCURRENCE

ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que l'ASSOCIATION CANADIENNE D'ÉTUDE DU DROIT DE LA CONCURRENCE demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 18 juin 2005

Le président
FRANÇOIS GUAY

[25-1-o]

ATEL LEASING CORPORATION

DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on May 30, 2005, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Memorandum of Assignment and Assumption Agreement dated as of May 27, 2005, between ATEL Leasing Corporation and Orix Financial Services, Inc.

June 10, 2005

MCCARTHY TÉTRAULT LLP
Solicitors

[25-1-o]

ATEL LEASING CORPORATION

DÉPÔT DE DOCUMENT

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 30 mai 2005 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Résumé de convention de cession et de prise en charge en date du 27 mai 2005 entre la ATEL Leasing Corporation et la Orix Financial Services, Inc.

Le 10 juin 2005

Les conseillers juridiques
MCCARTHY TÉTRAULT s.r.l.

[25-1-o]

**CANADIAN FRIENDS OF CYSTIC FIBROSIS
FOUNDATION OF ISRAEL****SURRENDER OF CHARTER**

Notice is hereby given that CANADIAN FRIENDS OF CYSTIC FIBROSIS FOUNDATION OF ISRAEL intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter, pursuant to the *Canada Corporations Act*.

March 31, 2004

HARVEY H. SOLURSH
Secretary

[25-1-o]

**CANADIAN FRIENDS OF CYSTIC FIBROSIS
FOUNDATION OF ISRAEL****ABANDON DE CHARTE**

Avis est par les présentes donné que CANADIAN FRIENDS OF CYSTIC FIBROSIS FOUNDATION OF ISRAEL demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 31 mars 2004

Le secrétaire
HARVEY H. SOLURSH

[25-1-o]

**CANADIAN FRIENDS OF MALBEN — JDC NETWORK
OF OLD PEOPLES HOMES****SURRENDER OF CHARTER**

Notice is hereby given that CANADIAN FRIENDS OF MALBEN — JDC NETWORK OF OLD PEOPLES HOMES intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter, pursuant to the *Canada Corporations Act*.

March 31, 2004

HARVEY H. SOLURSH
Secretary

[25-1-o]

**CANADIAN FRIENDS OF MALBEN — JDC NETWORK
OF OLD PEOPLES HOMES****ABANDON DE CHARTE**

Avis est par les présentes donné que CANADIAN FRIENDS OF MALBEN — JDC NETWORK OF OLD PEOPLES HOMES demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 31 mars 2004

Le secrétaire
HARVEY H. SOLURSH

[25-1-o]

**CANADIAN FRIENDS OF MICHA SOCIETY FOR DEAF
CHILDREN****SURRENDER OF CHARTER**

Notice is hereby given that CANADIAN FRIENDS OF MICHA SOCIETY FOR DEAF CHILDREN intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter, pursuant to the *Canada Corporations Act*.

March 31, 2004

HARVEY H. SOLURSH
Secretary

[25-1-o]

**CANADIAN FRIENDS OF MICHA SOCIETY FOR DEAF
CHILDREN****ABANDON DE CHARTE**

Avis est par les présentes donné que CANADIAN FRIENDS OF MICHA SOCIETY FOR DEAF CHILDREN demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 31 mars 2004

Le secrétaire
HARVEY H. SOLURSH

[25-1-o]

CORNER BROOK PULP AND PAPER LIMITED**PLANS DEPOSITED**

Corner Brook Pulp and Paper Limited hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport 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, Corner Brook Pulp and Paper Limited has deposited with the Minister of Transport and in the town offices in the provincial electoral district of Humber Valley, at Deer Lake and Howley, Newfoundland and Labrador, under deposit No. BWA 8200-05-1127, a description of the site and plans of the 43-m-span panel bridge over Little Pond Brook, at Grand Lake.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1300,

CORNER BROOK PULP AND PAPER LIMITED**DÉPÔT DE PLANS**

La société Corner Brook Pulp and Paper Limited donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, 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 Corner Brook Pulp and Paper Limited a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et aux bureaux municipaux de la circonscription électorale provinciale de Humber Valley, à Deer Lake et à Howley (Terre-Neuve-et-Labrador), sous le numéro de dépôt BWA 8200-05-1127, une description de l'emplacement et les plans du pont en panneaux d'une portée de 43 m, au-dessus du ruisseau Little Pond, au lac Grand.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, Case

St. John's, Newfoundland and Labrador A1C 6H8. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Corner Brook, June 7, 2005

TOM HARTY
Road Supervisor

[25-1-0]

DEPARTMENT OF FISHERIES AND OCEANS

PLANS DEPOSITED

The Department of Fisheries and Oceans, Small Craft Harbours Branch, hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport 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 Department of Fisheries and Oceans, Small Craft Harbours Branch, has deposited with the Minister of Transport and in the Registry of Deeds of the Land Registry District of Lunenburg County, Nova Scotia, under deposit No. 82075608, a description of the site and plans for the proposed floating wavebreak extension and the existing breakwater, dock, fill, launching ramp and slipway in Lower South Cove, Lunenburg Bay, at Bayport, Lunenburg County, Nova Scotia, on the lot identified as PID 60196201, Parcel A, Water Grant 18909, property of Her Majesty in right of Canada.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1013, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 4K2. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Halifax, June 18, 2005

DEPARTMENT OF FISHERIES AND OCEANS
SMALL CRAFT HARBOURS BRANCH

[25-1-0]

EWOS AQUACULTURE LTD.

PLANS DEPOSITED

EWOS Aquaculture Ltd. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport 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, EWOS Aquaculture Ltd. has deposited with the Minister of Transport and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Vancouver Island, at Victoria, British Columbia, under deposit No. EX058525, a description of the site and plans of the existing finfish aquaculture farm approximately 18 km north of Tofino, on the west side of Bedwell Sound, in Clayoquot Sound, Vancouver Island, 2 400 m north-northeast of DL 1559.

postale 1300, St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador) A1C 6H8. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Corner Brook, le 7 juin 2005

Le responsable des routes
TOM HARTY

[25-1-1]

MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS

DÉPÔT DE PLANS

La Direction des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, 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 Direction des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau d'enregistrement des titres du comté de Lunenburg (Nouvelle-Écosse), sous le numéro de dépôt 82075608, une description de l'emplacement et les plans de la rallonge que l'on propose d'aménager à un brise-lames flottant, ainsi que du brise-lames, du quai, du remblais, de la rampe de mise à l'eau et de la rampe d'accès à l'eau actuels dans l'anse Lower South, baie de Lunenburg, à Bayport, comté de Lunenburg, en Nouvelle-Écosse, dans le terrain portant le numéro NID 60196201, terrain A, lot de grève octroyé 18909, propriété de Sa Majesté du chef du Canada.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, Case postale 1013, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 4K2. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Halifax, le 18 juin 2005

MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS
DIRECTION DES PORTS POUR PETITS BATEAUX

[25-1-0]

EWOS AQUACULTURE LTD.

DÉPÔT DE PLANS

La société EWOS Aquaculture Ltd. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, 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 EWOS Aquaculture Ltd. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de l'île de Vancouver, à Victoria (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt EX058525, une description de l'emplacement et les plans de l'installation d'aquaculture de poissons située à environ 18 km au nord de Tofino, du côté ouest du détroit de Bedwell, dans le détroit de Clayoquot, à l'île de Vancouver, à 2 400 m au nord-nord-est du lot de district 1559.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 800 Burrard Street, Suite 620, Vancouver, British Columbia V6Z 2J8. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Tofino, June 3, 2005

MAINSTREAM CANADA

[25-1-o]

THE HANS J. BLACK FOUNDATION

RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that The Hans J. Black Foundation has changed the location of its head office to the city of Montréal, province of Quebec.

June 1, 2005

DR. HANS PETER BLACK

President

[25-1-o]

JEWELERS MUTUAL INSURANCE COMPANY

APPLICATION FOR AN ORDER

Notice is hereby given that Jewelers Mutual Insurance Company, a company with its head office in Neenah, Wisconsin, United States of America, intends to make an application under section 574 of the *Insurance Companies Act* for an order approving the insuring in Canada of risks falling within the classes of property, boiler and machinery, liability and fidelity under the name Jewelers Mutual Insurance Company.

Toronto, June 18, 2005

JEWELERS MUTUAL INSURANCE COMPANY

CASSELS BROCK & BLACKWELL LLP

Solicitors

[25-4-o]

LEADERSHIP FOR ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT CANADA INC.

RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that LEADERSHIP FOR ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT CANADA INC. has changed the location of its head office to the town of Chelsea, province of Quebec.

March 20, 2005

ROB RAINER

President

[25-1-o]

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 800, rue Burrard, Bureau 620, Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Tofino, le 3 juin 2005

MAINSTREAM CANADA

[25-1-o]

THE HANS J. BLACK FOUNDATION

CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que The Hans J. Black Foundation a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Montréal, province de Québec.

Le 1^{er} juin 2005*Le président*D^r HANS PETER BLACK

[25-1-o]

JEWELERS MUTUAL INSURANCE COMPANY

DEMANDE D'ORDONNANCE

Avis est par les présentes donné que Jewelers Mutual Insurance Company, une compagnie dont le siège social est situé à Neenah, Wisconsin, États-Unis d'Amérique, a l'intention de présenter, conformément à l'article 574 de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, une demande d'ordonnance l'autorisant à offrir au Canada de l'assurance dans les catégories de risques suivantes, notamment biens, chaudières et machines, responsabilité et détournement, sous la dénomination sociale de Jewelers Mutual Insurance Company.

Toronto, le 18 juin 2005

JEWELERS MUTUAL INSURANCE COMPANY

Les conseillers juridiques

CASSELS BROCK & BLACKWELL s.r.l.

[25-4-o]

LEADERSHIP EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT CANADA INC.

CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que LEADERSHIP EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT CANADA INC. a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Chelsea, province de Québec.

Le 20 mars 2005

Le président

ROB RAINER

[25-1-o]

LEAVE OUT VIOLENCE “L.O.V.E.”/L’OMISSION DE LA VIOLENCE “L.O.V.E.”**RELOCATION OF HEAD OFFICE**

Notice is hereby given that LEAVE OUT VIOLENCE “L.O.V.E.”/L’OMISSION DE LA VIOLENCE “L.O.V.E.” has changed the location of its head office to the city of Toronto, province of Ontario.

May 27, 2005

MICHAEL DIAMOND
Vice President

[25-1-o]

LEAVE OUT VIOLENCE “L.O.V.E.”/L’OMISSION DE LA VIOLENCE “L.O.V.E.”**CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL**

Avis est par les présentes donné que LEAVE OUT VIOLENCE “L.O.V.E.”/L’OMISSION DE LA VIOLENCE “L.O.V.E.” a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Toronto, province d’Ontario.

Le 27 mai 2005

Le vice-président
MICHAEL DIAMOND

[25-1-o]

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF BRITISH COLUMBIA**PLANS DEPOSITED**

The Ministry of Transportation of British Columbia hereby gives notice that an application has been made to the federal Minister of Transport 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 British Columbia has deposited with the federal Minister of Transport, at Vancouver, British Columbia, and in the office of the Government Agent on 3rd Street, Atlin, British Columbia, under drawing No. 7264-101 (Government Agent Office reference No. 1050-06 HIGHWAYS), on May 2, 2005, a description of the site and plans of the Pine Creek Bridge carrying Atlin — Warm Bay Road over Pine Creek. The clearance above the 200-year flood level is 3.85 m with an unencumbered channel width (full creek width).

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 800 Burrard Street, Suite 620, Vancouver, British Columbia V6Z 2J8. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

For further information, please contact Mr. Gordon Eisenhuth, Highway Engineering Branch, Ministry of Transportation, 4D-940 Blanshard Street, P.O. Box 9850, Station Prov. Govt., Victoria, British Columbia V8W 9T5.

Victoria, June 7, 2005

MINISTRY OF TRANSPORTATION
OF BRITISH COLUMBIA

[25-1-o]

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF BRITISH COLUMBIA**PLANS DEPOSITED**

The Ministry of Transportation of British Columbia hereby gives notice that an application has been made to the federal

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF BRITISH COLUMBIA**DÉPÔT DE PLANS**

Le Ministry of Transportation of British Columbia (le ministère des transports de la Colombie-Britannique) donne avis, par les présentes, qu’une demande a été déposée auprès du ministre fédéral des Transports, 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 Ministry of Transportation of British Columbia a, en vertu de l’article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre fédéral des Transports, à Vancouver (Colombie-Britannique), et au bureau de l’agent du gouvernement situé à l’adresse suivante : 3rd Street, Atlin (Colombie-Britannique), sous le numéro de dessin 7264-101 (numéro de référence de l’agent du gouvernement 1050-06 HIGHWAYS), le 2 mai 2005, une description de l’emplacement et les plans du pont Pine Creek sur le chemin Atlin — Warm Bay au-dessus du ruisseau Pine. La hauteur libre au-dessus du niveau des crues bicentennaires est de 3,85 m et la largeur du chenal est dégagée (la pleine largeur du ruisseau).

Les commentaires relatifs à l’effet de l’ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 800, rue Burrard, Bureau 620, Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Monsieur Gordon Eisenhuth, Highway Engineering Branch, Ministry of Transportation, 940, rue Blanshard, Pièce 4D, Case postale 9850, Succursale Prov. Govt., Victoria (Colombie-Britannique) V8W 9T5.

Victoria, le 7 juin 2005

MINISTRY OF TRANSPORTATION
OF BRITISH COLUMBIA

[25-1]

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF BRITISH COLUMBIA**DÉPÔT DE PLANS**

Le Ministry of Transportation of British Columbia (le ministère des transports de la Colombie-Britannique) donne avis, par les

Minister of Transport 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 British Columbia has deposited with the federal Minister of Transport, at Vancouver, British Columbia, and in the office of the Government Agent on 3rd Street, Atlin, British Columbia, under drawing No. 7241-NWPA (Government Agent Office reference No. 1050-06 HIGHWAYS), on May 2, 2005, a description of the site and plans of the Surprise Lake Bridge carrying Surprise Lake Road over Pine Creek. The clearance above the 100-year flood level is 2.4 m with a channel width of 18 m.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 800 Burrard Street, Suite 620, Vancouver, British Columbia V6Z 2J8. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

For further information, please contact Mr. Gordon Eisenhuth, Highway Engineering Branch, Ministry of Transportation, 4D-940 Blanshard Street, P.O. Box 9850, Station Prov. Govt., Victoria, British Columbia V8W 9T5.

Victoria, June 7, 2005

MINISTRY OF TRANSPORTATION
OF BRITISH COLUMBIA

[25-1-o]

MOOSE LAKE MECHANICAL

PLANS DEPOSITED

Moose Lake Mechanical hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport 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, Moose Lake Mechanical has deposited with the Minister of Transport and in the office of the Information Services Corporation of Saskatchewan, at 10 Research Drive, 2nd Floor, Regina, under deposit No. 101870995, a description of the site and plans of the proposed replacement of the bridge over Stewart Creek, at Township 55, Range 17, west of the Second Meridian, in the province of Saskatchewan, 1 km east of Lot 53-49-02, NAD 104-27-53.

Comments may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of this notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Nipawin, June 8, 2005

RICHARD S. SIVERTSON

[25-1-o]

présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre fédéral des Transports, 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 Ministry of Transportation of British Columbia a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre fédéral des Transports, à Vancouver (Colombie-Britannique), et au bureau de l'agent du gouvernement situé à l'adresse suivante : 3rd Street, Atlin (Colombie-Britannique), sous le numéro de dessin 7241-NWPA (numéro de référence de l'agent du gouvernement 1050-06 HIGHWAYS), le 2 mai 2005, une description de l'emplacement et les plans du pont Surprise Lake sur le chemin Surprise Lake au-dessus du ruisseau Pine. La hauteur libre au-dessus du niveau des crues centennaires est de 2,4 m et la largeur du chenal est de 18 m.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 800, rue Burrard, Bureau 620, Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Monsieur Gordon Eisenhuth, Highway Engineering Branch, Ministry of Transportation, 940, rue Blanshard, Pièce 4D, Case postale 9850, Succursale Prov. Govt., Victoria (Colombie-Britannique) V8W 9T5.

Victoria, le 7 juin 2005

MINISTRY OF TRANSPORTATION
OF BRITISH COLUMBIA

[25-1]

MOOSE LAKE MECHANICAL

DÉPÔT DE PLANS

La société Moose Lake Mechanical donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, 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 Moose Lake Mechanical a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et aux bureaux de l'Information Services Corporation of Saskatchewan (la société des services de l'information de la Saskatchewan), situés au 10, promenade Research, 2^e étage, Regina, sous le numéro de dépôt 101870995, une description de l'emplacement et les plans du pont que l'on propose de remplacer au-dessus du ruisseau Stewart, dans le canton 55, rang 17, à l'ouest du deuxième méridien, en Saskatchewan, à 1 km à l'est du lot 53-49-02, NAD 104-27-53.

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 201, rue Front Nord, Bureau 703, Sarnia (Ontario) N7T 8B1. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Nipawin, le 8 juin 2005

RICHARD S. SIVERTSON

[25-1]

*(Erratum)***NATIONAL STEEL CAR LIMITED****DOCUMENT DEPOSITED**

The notice published on pages 1941 and 1942 of the May 28, 2005 edition of the *Canada Gazette*, Part I, should have read as follows:

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on April 20, 2005, a copy of the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Release dated as of April 19, 2005 (the "Release"), by Trilon Bancorp Inc. ("Trilon") regarding the Loan Agreement, dated as of July 19, 2002, as amended, and the General Security Agreement dated as of July 19, 2002, as amended. The Release releases all of Trilon's right, title and interest in and to all locomotives, railcars, and other rolling stock of National Steel Car Limited, including, without limitation, the railcars described in Schedule A to the Release, whether held pursuant to the General Security Agreement or otherwise.

June 8, 2005

BLAKE, CASSELS & GRAYDON LLP
Barristers and Solicitors

[25-1-o]

PARC MARIE-VICTORIN INC.**PLANS DEPOSITED**

Parc Marie-Victorin Inc. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport 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, Parc Marie-Victorin Inc. has deposited with the Minister of Transport and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Drummond, at Drummondville, Quebec, under deposit No. 12294190, a description of the site and plans of the construction of a foot bridge and wharf in the Nicolet River, at Kingsey Falls, in front of Lot 6-22-1-1, Range 12, township of Kingsey.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 901 Du Cap-Diamant Street, Suite 310, Québec, Québec G1K 4K1. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Kingsey Falls, June 2, 2005

ERIC VERREAULT

[25-1-o]

*(Erratum)***WAGON D'ACIER NATIONAL LIMITÉE****DÉPÔT DE DOCUMENT**

L'avis publié aux pages 1941 et 1942 de l'édition du 28 mai 2005 de la Partie I de la *Gazette du Canada* aurait dû se lire comme suit :

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 20 avril 2005 un exemplaire du document suivant a été déposé auprès du Bureau du registraire général du Canada :

Quittance en date du 19 avril 2005 (la « quittance ») par la Trilon Bancorp Inc. (la « Trilon ») concernant la convention de prêt datée du 19 juillet 2002, en sa version modifiée, et la convention de sûreté générale datée du 19 juillet 2002, en sa version modifiée. La quittance donne mainlevée de tous les droits, titres et intérêts de la Trilon dans les locomotives, les automotrices et d'autre matériel roulant de la Wagon d'Acier National Limitée et à leur égard, y compris, sans restriction, les automotrices décrites à l'annexe A de la quittance, qu'elles soient détenues aux termes de la convention de sûreté générale ou autrement.

Le 8 juin 2005

Les avocats
BLAKE, CASSELS & GRAYDON s.r.l.

[25-1-o]

PARC MARIE-VICTORIN INC.**DÉPÔT DE PLANS**

La société Parc Marie-Victorin Inc. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, 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 Parc Marie-Victorin Inc. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Drummond, à Drummondville (Québec), sous le numéro de dépôt 12294190, une description de l'emplacement et les plans de la passerelle et du quai que l'on propose de construire sur la rivière Nicolet, à Kingsey Falls, en face du lot 6-22-1-1, rang 12, canton de Kingsey.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 901, rue du Cap-Diamant, Bureau 310, Québec (Québec) G1K 4K1. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Kingsey Falls, le 2 juin 2005

ERIC VERREAULT

[25-1]

POLONIA NORTH

RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that Polonia North has changed the location of its head office to the city of Bolton, at 94 Louisa Street L7E 3G5, province of Ontario.

June 1, 2005

DANUTA KOZAK
President

[25-1-o]

POLONIA NORTH

CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que Polonia North a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Bolton, au 94, rue Louisa L7E 3G5, province d'Ontario.

Le 1^{er} juin 2005

Le président
DANUTA KOZAK

[25-1-o]

PROMOSALONS CANADA — FRENCH TRADE EXHIBITIONS

RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that PROMOSALONS CANADA — FRENCH TRADE EXHIBITIONS has changed the location of its head office to the city of Montréal, province of Quebec.

May 20, 2005

PHILIPPE BAZIN
President

[25-1-o]

PROMOSALONS CANADA — FRENCH TRADE EXHIBITIONS

CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que PROMOSALONS CANADA — FRENCH TRADE EXHIBITIONS a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Montréal, province de Québec.

Le 20 mai 2005

Le président
PHILIPPE BAZIN

[25-1-o]

XVIII WORLD CONGRESS ON FERTILITY AND STERILITY / XVIII^e CONGRÈS MONDIAL SUR LA FERTILITÉ ET LA STÉRILITÉ

SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that XVIII WORLD CONGRESS ON FERTILITY AND STERILITY / XVIII^e CONGRÈS MONDIAL SUR LA FERTILITÉ ET LA STÉRILITÉ intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter, pursuant to the *Canada Corporations Act*.

June 1, 2005

SERGE BÉLISLE
President

[25-1-o]

XVIII^e CONGRÈS MONDIAL SUR LA FERTILITÉ ET LA STÉRILITÉ / XVIII WORLD CONGRESS ON FERTILITY AND STERILITY

ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que XVIII^e CONGRÈS MONDIAL SUR LA FERTILITÉ ET LA STÉRILITÉ / XVIII WORLD CONGRESS ON FERTILITY AND STERILITY demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 1^{er} juin 2005

Le président
SERGE BÉLISLE

[25-1-o]

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

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Finance, Dept. of		Finances, min. des	
Regulations Amending the Income Tax Regulations (2004 Drought Regions)	2197	Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (régions frappées de sécheresse en 2004) ...	2197
Fisheries and Oceans, Dept. of		Pêches et des Océans, min. des	
Basin Head Marine Protected Area Regulations	2200	Règlement sur la zone de protection marine de Basin Head	2200
Eastport Marine Protected Areas Regulations	2212	Règlement sur les zones de protection marines d'Eastport	2212
Gilbert Bay Marine Protected Area Regulations	2225	Règlement sur la zone de protection marine de la baie Gilbert	2225
Musquash Estuary Marine Protected Area Regulations	2241	Règlement sur la zone de protection marine de l'estuaire Musquash	2241
Transport, Dept. of		Transports, min. des	
Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VI)	2257	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et VI)	2257

Regulations Amending the Income Tax Regulations (2004 Drought Regions)

Statutory authority

Income Tax Act

Sponsoring department

Department of Finance

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Section 80.3 of the *Income Tax Act* permits farmers who dispose of breeding livestock because of drought conditions existing in a prescribed drought region in a year to exclude a portion of the sale proceeds from their taxable income until the following year, or the year following a consecutive series of drought years, as the case may be. As a result, the full amount of the proceeds eligible for the deferral will be available to replenish their breeding livestock at that time.

Prescribed drought regions are those regions of Canada that are designated, on the advice of the Minister of Agriculture and Agri-Food, as suffering from drought conditions during a year. The *Regulations Amending the Income Tax Regulations (2004 Drought Regions)* [the Regulations], which amend section 7305 of the *Income Tax Regulations*, read together with section 7305.01 of the *Income Tax Regulations*, describe the prescribed regions that are eligible drought regions in 2004. These additions to the list of prescribed drought regions in section 7305 of the *Income Tax Regulations* are relieving in nature. The Regulations also correct an error in the English version of the 2003 drought regions designation for Manitoba, by replacing a reference to “regional” municipalities with a reference to “rural” municipalities.

Alternatives

These Regulations are necessary to prescribe drought regions for 2004. These regions were determined by the Minister of Agriculture and Agri-Food to have suffered from drought conditions in that year.

Benefits and costs

These Regulations will allow farmers in the prescribed drought regions to defer income from sales of breeding livestock in 2004 until a subsequent year. The portion of the sale proceeds, which can be deferred by a farmer, increases with the percentage of the farmer’s breeding livestock sold. In this manner, the tax deferral program is targeted at those farmers most severely disadvantaged by drought conditions.

Strategic environmental assessment

The policy rationale for designating drought regions is to mitigate the financial impact of drought conditions on farmer’s income. As a result, farmers who live in drought regions do not

Règlement modifiant le Règlement de l’impôt sur le revenu (régions frappées de sécheresse en 2004)

Fondement législatif

Loi de l’impôt sur le revenu

Ministère responsable

Ministère des Finances

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

L’article 80.3 de la *Loi de l’impôt sur le revenu* permet aux agriculteurs des régions visées par règlement qui vendent une partie de leur troupeau reproducteur pour cause de sécheresse au cours d’une année d’exclure une partie du produit de la vente de leur revenu imposable jusqu’à l’année suivante ou l’année suivant la fin d’une série d’années de sécheresse consécutives, selon le cas. Le montant total du produit ainsi reporté leur permettra de racheter du bétail une fois la sécheresse terminée.

Les régions frappées de sécheresse visées par règlement sont les régions du Canada qui sont désignées, sur l’avis du ministre de l’Agriculture et de l’Agroalimentaire, comme étant frappées de sécheresse au cours d’une année. Le *Règlement modifiant le Règlement de l’impôt sur le revenu (régions frappées de sécheresse en 2004)* [le Règlement], qui porte sur l’article 7305 du *Règlement de l’impôt sur le revenu*, prévoit, de concert avec l’article 7305.01 de ce règlement, les régions qui constituent des régions frappées de sécheresse pour 2004. Les ajouts à la liste des régions frappées de sécheresse visées par règlement constituent des modifications d’assouplissement. Dans un autre ordre d’idées, le Règlement corrige une erreur qui s’est glissée dans la version anglaise de la liste des régions du Manitoba frappées de sécheresse en 2003, en remplaçant la mention « *regional municipalities* » par « *rural municipalities* ».

Solutions envisagées

Le Règlement est nécessaire pour que soient désignées les régions que le ministre de l’Agriculture et de l’Agroalimentaire a identifiées comme étant frappées de sécheresse pour 2004.

Avantages et coûts

Le Règlement permettra aux agriculteurs des régions désignées, frappées de sécheresse, de reporter à une année ultérieure l’impôt payable sur le revenu provenant des ventes d’animaux reproducteurs effectuées en 2004. La partie du produit des ventes qui est ainsi reportable augmente en fonction du pourcentage du troupeau qui a été vendu. Ainsi, le programme de report d’impôt profite aux agriculteurs qui ont été les plus durement frappés par les conditions de sécheresse.

Évaluation environnementale stratégique

La désignation des régions frappées de sécheresse a pour objet d’atténuer l’incidence des conditions de sécheresse sur le revenu des agriculteurs. Il est ainsi permis aux agriculteurs qui habitent

have to include certain portions of their proceeds obtained from sale of their breeding herd. These amendments remove the disincentive the farmers may otherwise have, for not selling their breeding herd for fear of having to pay tax on the sale of that herd.

These amendments may have a minimal impact on the environment in the sense that they indirectly result in better recovery of the pastureland during post drought conditions. To the extent that the selling of breeding herd during drought conditions help reduce grazing activity, these amendments help in preserving the longevity of the grazing pasture.

Consultation

The list of prescribed regions was developed through consultations held by Agriculture and Agri-Food Canada with various parties, including provincial agriculture and municipal affairs departments, municipalities, farmers' associations, and crop insurers.

In addition, Canadians were given an opportunity to comment on the regions to be prescribed for 2004 following the publication, by Agriculture and Agri-Food Canada, of related news releases on November 25, 2004, and February 18, 2005. These releases are available through the Department of Agriculture and Agri-Food's Web site at www.agr.gc.ca.

The technical deficiency in the English version of subparagraph 7305(h)(i) of the regulations relating to the 2003 drought regions in the province of Manitoba was brought to the attention of the Department of Finance by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

Compliance and enforcement

The *Income Tax Act* provides the necessary compliance mechanisms. These mechanisms allow the Minister of National Revenue to assess and reassess tax payable, to conduct audits and to seize relevant records and documents.

Contact

Gurinder Grewal, Tax Legislation Division, Department of Finance, L'Esplanade Laurier, 140 O'Connor Street, Ottawa, Ontario K1A 0G5, (613) 992-1862.

ces régions de ne pas inclure dans leur revenu une certaine partie du produit qu'ils tirent de la vente d'animaux reproducteurs. Les modifications ont pour effet d'éliminer le facteur de dissuasion qui pourrait par ailleurs pousser les agriculteurs à ne pas vendre d'animaux reproducteurs de peur qu'ils aient à payer de l'impôt sur le produit de cette vente.

Les modifications pourraient avoir des répercussions minimales sur l'environnement en ce sens qu'elles permettent indirectement de mieux récupérer les pâturages une fois la sécheresse terminée. Dans la mesure où la vente d'animaux reproducteurs en période de sécheresse contribue à réduire les activités de pâture, les modifications aident à préserver les pâturages.

Consultations

La liste des régions désignées a été mise au point par suite de consultations entre Agriculture et Agroalimentaire Canada et diverses parties, notamment les ministères provinciaux de l'agriculture et des affaires municipales, les municipalités, les associations d'agriculteurs et les compagnies d'assurance-récolte.

En outre, le public a eu l'occasion de formuler des commentaires sur les régions désignées pour 2004 par suite de la publication, par Agriculture et Agroalimentaire Canada, de communiqués les 25 novembre 2004 et 18 février 2005. Ces communiqués se trouvent sur le site Web du ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, à l'adresse www.agr.gc.ca.

L'erreur qui s'est glissée dans la version anglaise du sous-alinéa 7305(h)(i) du règlement concernant les régions frappées de sécheresse en 2003 dans la province du Manitoba a été portée à l'attention du ministère des Finances par le Comité mixte permanent sur l'examen de la réglementation.

Respect et exécution

Les mécanismes nécessaires sont prévus par la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Ils permettent au ministre du Revenu national d'établir des cotisations et des nouvelles cotisations concernant l'impôt à payer, de faire des vérifications et de saisir les documents utiles à cette fin.

Personne-ressource

Gurinder Grewal, Division de la législation de l'impôt, Ministère des Finances, L'Esplanade Laurier, 140, rue O'Connor, Ottawa (Ontario) K1A 0G5, (613) 992-1862.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 221^a of the *Income Tax Act*^b, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Income Tax Regulations (2004 Drought Regions)*.

Interested persons may make representations 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 addressed to Gurinder Grewal, Tax Legislation Division, Department of Finance, L'Esplanade Laurier Building, 17th Floor, East Tower, 140 O'Connor Street, Ottawa, Ontario K1A 0G5.

Ottawa, June 6, 2005

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 221^a de la *Loi de l'impôt sur le revenu*^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (régions frappées de sécheresse en 2004)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Gurinder Grewal, Division de la législation de l'impôt, ministère des Finances, Édifice L'Esplanade Laurier, 17^e étage, tour est, 140, rue O'Connor, Ottawa (Ontario) K1A 0G5.

Ottawa, le 6 juin 2005

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

^a S.C. 2000, c. 12, s. 142 (Sch. 2, par. 1(z.34))

^b R.S., c. 1 (5th Supp.)

^a L.C. 2000, ch. 12, art. 142, ann. 2, al. 1(z.34)

^b L.R., ch. 1 (5^e suppl.)

**REGULATIONS AMENDING THE INCOME TAX
REGULATIONS (2004 DROUGHT REGIONS)**

1. (1) Subparagraph 7305(h)(i) of the English version of the *Income Tax Regulations*¹ is replaced by the following:

(i) in Manitoba, the Rural Municipalities of Albert, Alonsa, Archie, Argyle, Armstrong, Arthur, Bifrost, Birtle, Blanshard, Brenda, Cameron, Clanwilliam, Coldwell, Cornwallis, Daly, Dauphin, Edward, Ellice, Elton, Eriksdale, Ethelbert, Fisher, Gilbert Plains, Gimli, Glenella, Glenwood, Grahamdale, Grandview, Hamiota, Harrison, Hillsburg, Kelsey, Lakeview, Langford, Lansdowne, Lawrence, Louise, McCreary, Miniota, Minitonas, Minto, Morton, Mossey River, Mountain, North Cypress, Oakland, Ochre River, Odanah, Park, Pipestone, Riverside, Roblin, Rockwood, Rosedale, Rosssburn, Russell, Saskatchewan, Shell River, Shellmouth-Boulton, Shoal Lake, Sifton, Siglunes, Silver Creek, South Cypress, St. Laurent, Ste. Rose, Strathclair, Strathcona, Swan River, Turtle Mountain, Wallace, Westbourne, Whitehead, Whitewater, Winchester, Woodlands and Woodworth, the town of Grand Rapids and the Manitoba Census Consolidated Subdivision no. 19 (unorganized), as that subdivision was developed by Statistics Canada for the 2001 Census,

(2) Section 7305 of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (g), by adding the word “and” at the end of paragraph (h) and by adding the following after paragraph (h):

(i) in the 2004 calendar year are

(i) in British Columbia, the Regional District of Fort Nelson-Liard, and

(ii) in Alberta, the Counties of Beaver, Camrose, Flagstaff, Paintearth, Starland and Stettler, the Municipal Districts of Acadia, Clear Hills, Fairview, Mackenzie and Northern Lights, and Special Areas 2, 3 and 4.

[25-1-o]

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT
DE L'IMPÔT SUR LE REVENU (RÉGIONS
FRAPPÉES DE SÉCHERESSE EN 2004)**

1. (1) Le sous-alinéa 7305h(i) de la version anglaise du *Règlement de l'impôt sur le revenu*¹ est remplacé par ce qui suit :

(i) in Manitoba, the Rural Municipalities of Albert, Alonsa, Archie, Argyle, Armstrong, Arthur, Bifrost, Birtle, Blanshard, Brenda, Cameron, Clanwilliam, Coldwell, Cornwallis, Daly, Dauphin, Edward, Ellice, Elton, Eriksdale, Ethelbert, Fisher, Gilbert Plains, Gimli, Glenella, Glenwood, Grahamdale, Grandview, Hamiota, Harrison, Hillsburg, Kelsey, Lakeview, Langford, Lansdowne, Lawrence, Louise, McCreary, Miniota, Minitonas, Minto, Morton, Mossey River, Mountain, North Cypress, Oakland, Ochre River, Odanah, Park, Pipestone, Riverside, Roblin, Rockwood, Rosedale, Rosssburn, Russell, Saskatchewan, Shell River, Shellmouth-Boulton, Shoal Lake, Sifton, Siglunes, Silver Creek, South Cypress, St. Laurent, Ste. Rose, Strathclair, Strathcona, Swan River, Turtle Mountain, Wallace, Westbourne, Whitehead, Whitewater, Winchester, Woodlands and Woodworth, the town of Grand Rapids and the Manitoba Census Consolidated Subdivision no. 19 (unorganized), as that subdivision was developed by Statistics Canada for the 2001 Census,

(2) L'article 7305 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa h), de ce qui suit :

i) pour l'année civile 2004 :

(i) en Colombie-Britannique, le district régional de Fort Nelson-Liard,

(ii) en Alberta, les comtés de Beaver, Camrose, Flagstaff, Paintearth, Starland et Stettler, les districts municipaux de Acadia, Clear Hills, Fairview, Mackenzie et Northern Lights, et les zones spéciales 2, 3 et 4.

[25-1-o]

¹ C.R.C., c. 945

¹ C.R.C., ch. 945

Basin Head Marine Protected Area Regulations*Statutory authority**Oceans Act**Sponsoring department*

Department of Fisheries and Oceans

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

The *Oceans Act* (the Act) came into force on January 31, 1997. Part II of the Act authorizes the establishment of Canada's Oceans Strategy (COS) based on the principles of sustainable development, integrated management and the precautionary approach. This part of the Act also provides authority for the development of tools necessary to carry out COS, such as the establishment of Marine Protected Areas (MPA).

Section 35 of the Act authorizes the Governor in Council to designate, by regulations, MPAs for one or more of the following reasons:

- (a) the conservation and protection of commercial and non-commercial fishery resources, including marine mammals and their habitats;
- (b) the conservation and protection of endangered or threatened marine species and their habitats;
- (c) the conservation and protection of unique habitats;
- (d) the conservation and protection of marine areas of high biodiversity or biological productivity; and
- (e) the conservation and protection of any other marine resource or habitat as is necessary to fulfill the mandate of the Minister.

In June 1999, the Minister of Fisheries and Oceans announced Basin Head as an Area of Interest (AOI) in the MPA Program. Basin Head meets the criteria set out in paragraphs 35(1)(c) and (e) above. The Basin Head Harbour ecosystem meets this criteria because of the existence of a unique strain of floating Irish moss (*Chondrus crispus*) and because it would contribute to a national network of MPAs. This strain of Irish moss has a life cycle and natural habitat limited to this ecosystem. This regulatory initiative proposes to formally designate, under the *Oceans Act*, the waters in the Basin Head area as a MPA.

MPAs are established according to a process set out in the *National Framework for Establishing and Managing MPAs*. This process involves the identification of AOIs, a series of evaluations including an ecological assessment of the area, the development of regulations outlining the MPA boundary and regulatory management measures to be implemented within the MPA, the development of a management plan to accompany the regulations and ongoing monitoring of the MPA.

Règlement sur la zone de protection marine de Basin Head*Fondement législatif**Loi sur les océans**Ministère responsable*

Ministère des Pêches et des Océans

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

La *Loi sur les océans* (la Loi) est entrée en vigueur le 31 janvier 1997. La partie II de la Loi autorise l'établissement de la Stratégie sur les océans du Canada (SOC) suivant les principes de précaution, du développement durable et de la gestion intégrée. En outre, cette partie de la Loi autorise l'élaboration des outils nécessaires à l'exécution de la SOC, comme les zones de protection marines (ZPM).

L'article 35 de la Loi autorise le gouverneur en conseil à désigner, par voie de règlement, des ZPM pour assurer la conservation et la protection de l'un ou de plusieurs des éléments suivants :

- a) les ressources halieutiques, commerciales ou autres, y compris les mammifères marins et leurs habitats;
- b) les espèces en voie de disparition et les espèces menacées ainsi que leurs habitats;
- c) les habitats uniques;
- d) les espaces marins riches en biodiversité ou en productivité biologique;
- e) les autres ressources ou habitats marins — aux fins de la réalisation du mandat du ministre.

En juin 1999, le ministre des Pêches et des Océans a annoncé la désignation de Basin Head comme site d'intérêt (SI) dans le cadre du programme de ZPM dans l'Atlantique. L'écosystème de la lagune de Basin Head répond aux critères établis aux alinéas 35(1)c) et e) ci-dessus, en raison de la présence d'une souche unique de mousse d'Irlande (*Chondrus crispus*) flottante, puis parce que cette zone contribuerait à un réseau national de ZPM. Le cycle de vie de cette mousse d'Irlande et son habitat naturel sont limités à l'écosystème de la lagune. Cette initiative réglementaire propose de désigner officiellement les eaux du secteur de Basin Head comme ZPM en vertu de la *Loi sur les océans*.

Les ZPM sont établies selon un processus énoncé dans le *Cadre national pour l'établissement et la gestion des zones de protection marines*. Ce processus comprend l'identification de la zone comme SI, l'élaboration d'un règlement établissant les limites de la ZPM et les mesures de gestion réglementaires devant y être mises en œuvre, l'élaboration d'un plan de gestion accompagnant le règlement et une surveillance permanente de la ZPM.

Basin Head, located on the eastern tip of Prince Edward Island, is a small estuarine lagoon surrounded by agricultural land to the north and by an extensive sand dune system to the south. It is comprised of an entrance channel, a lagoon, and a long narrow channel that extends parallel to the coast. The area's ecosystem is most notable because it harbours a unique strain of floating Irish moss. This strain of Irish moss has a life cycle and natural habitat limited to the Basin Head Harbour ecosystem. Due to the large size of fronds and high carrageenan content (used in a variety of food, cosmetic and health related products as a thickening or stabilizing agent) there is significant potential and interest to use the strain as a seed stock (brood stock for commercial propagation) for aquaculture operations.

In order to understand this ecosystem, marine plant research scientists have been gathering data on the biological and physical characteristics of the lagoon for the past number of years. Sampling has shown that the Irish moss is concentrated in the long narrow northeastern channel of the harbour (comprising approximately 2.6 percent of the total harbour area). Investigations have also resulted in the discovery of a new plant form. When fragments of knotted wrack (*Ascophyllum nodosum*) become entangled in marsh grass (*Spartina Alterniflora*) it loses its regular form and floats, but continues to grow entwined in the lower parts of the grass, a form of the plant not seen before in the region. Sea lettuce (*Ulva lactuca*) is the dominant plant in the upper reaches of the northeast channel. Eelgrass (*Zostera marina*) dominates the lagoon and the outer reaches of the northeast channel. These marine plants provide a diverse and complex structure that support high levels of productivity and maintain high biodiversity in this small harbour.

Primary threats to the area include increased human use of the harbour, changes to water chemistry as a result of watershed contributions and alteration of the dune structure. All of these threats could result in changes to the structure and function of this ecosystem.

Integrating the management of the terrestrial and marine components of the Basin Head ecosystem will facilitate coordinated and effective management of the area. This cooperative management regime is the preferred approach to the conservation and protection of Basin Head as determined through the consultation process. Candidate activities for cooperative management include watershed management, research and education.

MPA boundaries and management zones

The proposed MPA includes waters under federal jurisdiction and three internal management zones: the lagoon (Zone 1), the inner channel (Zone 2) and the outer coastal zone (Zone 3). The health of Basin Head is inextricably linked to surrounding marine waters and the stability of the dune system. The Department of Fisheries and Oceans (DFO) is proposing to include the outer zone within the MPA to provide a "buffer" of additional protection for the surrounding ecosystem. These zones (described further below) reflect the differences among physical environments or habitats and the management approaches required for each. In order to conserve and protect this ecosystem, specific activities will be prohibited within various zones of the MPA to ensure the health of the Irish moss and its supporting habitats.

The Regulations contain a general prohibition against the disturbance, damage, destruction or removal of any living marine organism or any part of its habitat within the MPA. In addition, the Regulations prohibit activities, including the depositing,

Basin Head, qui est située sur la pointe est de l'Île-du-Prince-Édouard, est une petite lagune estuarienne bordée au nord par des terres agricoles et au sud par un grand réseau de dunes. On y retrouve un chenal d'entrée, la lagune et un long chenal étroit parallèle à la côte. L'écosystème de l'endroit est des plus remarquables parce qu'il abrite une espèce unique de mousse d'Irlande flottante. Le cycle de vie de cette mousse d'Irlande et son habitat naturel sont limités à l'écosystème de la lagune. Étant donné la grande taille des frondes et leur teneur élevée en carraghénane (utilisé comme agent gélifiant ou stabilisant dans les aliments, les cosmétiques et les produits santé), cette souche d'un grand intérêt pourrait potentiellement servir comme stock géniteur (pour la reproduction à l'échelle commerciale) dans des exploitations aquacoles.

Dans le but de comprendre cet écosystème, des spécialistes des plantes marines recueillent des données sur les caractéristiques biologiques et physiques de la lagune depuis un certain nombre d'années. Les prélèvements révèlent que la mousse d'Irlande est concentrée dans le long chenal étroit situé au nord-est de la lagune et qui constitue 2,6 p. 100 de la superficie totale de la lagune. En outre, les recherches ont permis de découvrir une nouvelle forme de plante. Lorsque des fragments d'ascophylle noueuse (*Ascophyllum nodosum*) s'emmêlent dans du spartine à fleurs alternes (*Spartina Alterniflora*) ils perdent leur forme ordinaire et flottent, mais continuent de croître dans les parties inférieures du foin, forme de la plante jamais vue auparavant dans la région. La laitue de mer (*Ulva lactuca*) est la plante dominante dans la partie supérieure du chenal nord-est. La zostère marine (*Zostera marina*) domine la lagune et la périphérie du chenal nord-est. Ces plantes marines donnent une structure diversifiée et complexe qui soutient des niveaux de productivité élevés et maintient une forte biodiversité dans ce petit bassin.

Les principales menaces pour la zone comprennent l'utilisation accrue de la lagune, la modification de la composition chimique de l'eau par les apports du bassin hydrographique et l'altération de la structure des dunes. Toutes ces menaces pourraient causer des changements dans la structure et la fonction de cet écosystème.

L'intégration de la gestion des éléments terrestres et marins de l'écosystème de Basin Head facilitera la gestion coordonnée et efficace de la zone. Selon ce qui ressort du processus de consultation, cette gestion coopérative est l'approche privilégiée pour assurer la conservation et la protection de Basin Head. Les activités possibles de gestion coopérative comprennent la gestion du bassin hydrographique, la recherche et l'éducation.

Délimitation de la ZPM et secteurs de gestion

La ZPM proposée comprend les eaux qui relèvent de la compétence fédérale et trois secteurs de gestion internes : la lagune (secteur 1), le chenal interne (secteur 2) et la zone côtière extérieure (secteur 3). L'état de santé de la lagune de Basin Head est inextricablement lié à celui du milieu marin environnant et à la stabilité du système dunaire. Le ministère des Pêches et des Océans (MPO) propose d'inclure le secteur extérieur dans la ZPM afin de créer une zone tampon pour protéger l'écosystème environnant. Ces secteurs (décrits plus en détail ci-après) sont le reflet de différences dans le milieu physique ou dans l'habitat ainsi que dans les méthodes de gestion connexes. Afin d'assurer la conservation et la protection de cet écosystème et de préserver la santé de la mousse d'Irlande et celle de l'habitat qui l'abrite, certaines activités seront interdites dans diverses parties de la ZPM.

Le Règlement prévoit une interdiction générale de perturber, de détériorer, de détruire ou d'enlever des organismes marins vivants ou toute partie de leur habitat de la ZPM. De plus, au sein de la ZPM, le Règlement interdit les activités comme le dépôt, le rejet

discharging or dumping of substances within the MPA that result in the disturbance, damage, destruction or removal of any living marine organism or any part of its habitat within the MPA.

All activities that do not violate the prohibitions, i.e. that do not disturb, damage, destroy or remove living marine organism or their habitats, will be permitted in the MPA. A management plan developed for the MPA will provide further guidance to users on those activities considered acceptable and that remain below this harm threshold.

Further, the Regulations recognize that certain activities, such as scientific research and specific types of fishing, may cross the harm threshold but still may be allowed to occur within the MPA without compromising the conservation objectives under specific conditions. Moreover, certain activities, such as monitoring, may be required to support the management and protection of the MPA, while other activities may be required for specific overriding purposes, such as public safety and security. Within the Regulations, activities are managed through 1) the submission and approval of plans for science and education activities according to specified conditions; and 2) specific exceptions to the general prohibitions according to specified conditions. These are described below.

Throughout the MPA, activities for the purpose of public safety, law enforcement or emergency response are permitted to ensure the safety of Canadians.

Aboriginal Peoples fishing in accordance with the *Aboriginal Communal Fishing Licenses Regulations* will be permitted throughout the MPA.

Any accident that is likely to result in the disturbance, damage, destruction or removal referred to in the general prohibitions of the Regulations, must be reported within two hours after its occurrence to the Canadian Coast Guard.

Scientific research and educational activities will be approved throughout the entire MPA under specific conditions. A plan for these activities must be submitted, specific information listed in the Regulations must be supplied about the activity, and the activity must not damage or destroy the habitat of living marine organisms within the MPA. The Minister will approve plans for scientific activities in Zone 1, only if they are for the purposes of managing the MPA or monitoring the effectiveness of the conservation measures being implemented and for educational activities, if they are for the purposes of increasing awareness of the MPA or providing information in respect of the conservation measures implemented in the MPA. In Zone 2 and 3 scientific and educational activities can be for other purposes as long as they do not damage or destroy the habitat of living marine organisms. Throughout the MPA, the cumulative environmental effects of these activities, in combination with all other past and current activities being undertaken within the MPA, will also be taken into consideration and ministerial approval granted if the activity is not likely to cumulatively result in damage or destruction of the MPA.

Zone 1 (the inner channel) — This zone extends from the main Basin eastwards for approximately 3 km to the eastern limit of the ecosystem. Zone 1 will have the highest level of protection given that it provides the only habitat for Irish moss within this ecosystem. Activities permitted in this area are limited to those which do not cross the harm threshold stated in the prohibitions, e.g. do not disturb, damage, destroy or remove living marine organisms or their habitat, or deposit, discharge or

ou l'immersion de substances pouvant entraîner la détérioration, la perturbation, la destruction ou l'enlèvement d'organismes marins ou de toute partie de leur habitat.

Toutes les activités qui ne vont pas à l'encontre des interdictions, c'est-à-dire qui ne sont pas susceptibles de perturber, de détériorer, de détruire ou d'enlever des organismes marins vivants ou leur habitat, seront autorisées dans la ZPM. Un plan de gestion élaboré pour la ZPM fournira aux utilisateurs des conseils supplémentaires sur les activités qui sont jugées acceptables parce qu'elles ne risquent pas de dépasser le seuil de dommages.

Le Règlement admet en outre que certaines activités, qui pourraient dépasser le seuil de dommages acceptables, notamment la recherche scientifique et certaines pêches, puissent être autorisées dans la ZPM à certaines conditions, sans compromettre les objectifs de conservation. Par ailleurs, certaines autres activités pourraient être nécessaires, dont celles qui visent à appuyer la gestion et la protection de la ZPM, notamment la surveillance, ou celles qui répondent à des impératifs comme la sécurité et la protection du public. Le mode de gestion des activités prévu par le Règlement est le suivant : 1) la présentation et l'approbation des plans d'activités scientifiques et éducationnelles selon des conditions déterminées; 2) les exceptions particulières aux interdictions générales selon des conditions déterminées, dont une description est fournie ci-après.

Partout dans la ZPM sont autorisées les activités liées à la sécurité du public, à l'application de la loi ou aux interventions d'urgence qui visent à assurer la protection des Canadiens.

Les peuples autochtones qui détiennent un permis valide délivré en vertu du *Règlement sur les permis de pêche communautaires des Autochtones* pourront pêcher dans toute la ZPM.

Tout incident susceptible d'entraîner la perturbation, la détérioration, la destruction et l'enlèvement d'organismes marins ou de leur habitat, ainsi qu'il est mentionné dans les interdictions générales du Règlement, doit être signalé à la Garde côtière dans les deux heures suivant son occurrence.

La recherche scientifique et les activités éducationnelles seront autorisées dans toute la ZPM à certaines conditions bien précises. Un plan des activités visées doit être fourni, de même que les renseignements exigés sur ces activités en vertu du Règlement. Les activités ne doivent ni détériorer ni détruire l'habitat des organismes marins qui vivent dans la ZPM. Le ministre approuvera les plans des activités scientifiques devant se dérouler dans le secteur 1, uniquement si ces activités visent la gestion de la ZPM ou la surveillance de l'efficacité des mesures de conservation. Il approuvera aussi les activités éducatives dans cette zone si elles ont pour but de sensibiliser la population à la ZPM ou de fournir des renseignements sur les mesures de conservation qui y sont mises en œuvre. Dans les secteurs 2 et 3, des activités scientifiques et éducatives pourront être menées à d'autres fins tant qu'elles n'endommageront pas ou ne détruiront pas l'habitat d'organismes marins vivants. Les effets environnementaux cumulatifs de ces activités, ajoutés à ceux de toutes les activités passées et actuelles dans la ZPM, seront pris en compte, si bien que l'approbation d'une activité contemplée ne sera accordée que si ces effets cumulatifs, y compris ceux de cette activité, ne sont pas susceptibles de détériorer ou de détruire la ZPM.

Le secteur 1 (chenal intérieur) — Ce secteur s'étend vers l'est sur une distance d'environ 3 km, entre la lagune et la limite orientale de l'écosystème. C'est dans ce secteur qu'est situé l'habitat unique de la mousse d'Irlande dans l'écosystème côtier. En raison du caractère unique de la mousse d'Irlande et de son habitat dans le secteur 1, on accordera le niveau de protection le plus élevé à ce secteur. Les activités autorisées dans la zone sont notamment celles qui ne dépassent pas le seuil de

dump harmful substances. Because of the vulnerability of the Irish moss in this zone, activities such as swimming, diving, use of motorized vessels, and fishing would not be permitted.

Zone 2 (the lagoon) — This zone extends from the inner channel west to the limit of the Basin and south to the mouth of the Basin. This is the main Basin area or lagoon and acts as a buffer zone for the more sensitive Zone 1 area and will tolerate some disturbances such as swimming and diving. Non-vessel based fishing will be permitted in this zone if these activities are carried out in accordance with the *Atlantic Fishery Regulations, 1985*, the *Maritime Provinces Fishery Regulations* or the *Wildlife Conservation Act*, as applicable. The use of a motorized vessel will only be permitted in this zone in order to launch or land a vessel at a boat launch. The maintenance, repair, or removal of a bridge or boat launch will also be permitted in this zone if the applicable authorizations for these activities have been obtained under the *Navigable Waters Protection Act* or the *Fisheries Act*. Requirements under this legislation are considered sufficient to ensure that these activities will be conducted in a manner consistent with the conservation objectives of the MPA.

Zone 3 (the outer coast) — This zone extends from the mouth of the lagoon to 1 nautical mile south and covers 3 nautical miles east to west, adjacent to the eastern end of the lagoon. The zone is a buffer to protect the integrity of the dune structure. Prohibitions in this zone restrict physical activities that may alter the coastline in such a way as to endanger the fragile sand dune system, and therefore the lagoon. Fishing will be permitted in this zone if these activities are carried out in accordance with the *Atlantic Fishery Regulations, 1985* or the *Maritime Provinces Fishery Regulations*. Swimming, diving, and the use of motorized vessels will not be considered to disturb the habitat in this area. The maintenance, repair, or removal of a bridge will be permitted in this zone if the applicable authorizations for these activities have been obtained under the *Navigable Waters Protection Act* or the *Fisheries Act*. Requirements under this legislation are considered sufficient to ensure that these activities will be conducted in a manner consistent with the conservation objectives of the proposed MPA.

Alternatives

Status quo

The status quo was considered unacceptable for the protection and conservation of Basin Head because even though the area is currently afforded some protection under the *Fisheries Act*, and the restrictions on harvesting Irish moss under the *Atlantic Fishery Regulations, 1985*, additional environmental quality and habitat concerns are not currently being addressed in a comprehensive manner. An MPA designated by regulation under the *Oceans Act* provides an opportunity to use integrated management tools for conserving and protecting the biodiversity and biological productivity of the area and the unique form of Irish moss. By designating this area as an MPA, DFO is engaging in a proactive regulatory regime that allows for the conservation objectives to be met without relying on a *Fisheries Act* infraction to trigger enforcement actions.

dommage mentionné dans les interdictions, soit les activités qui ne risquent pas d'entraîner la détérioration, la perturbation, la destruction ou l'enlèvement d'organismes marins vivants ou de leur habitat ou, encore, de donner lieu au dépôt ou au rejet de substances nocives dans cet habitat, etc. La vulnérabilité de la mousse d'Irlande est telle dans ce secteur, que les activités comme la natation, la plongée, l'utilisation d'embarcations à moteur et la pêche y seront interdites.

Le secteur 2 (lagune) — Ce secteur s'étend du chenal intérieur, à l'est, jusqu'à la limite du bassin à l'ouest et à son embouchure au sud. C'est la partie principale du bassin. Elle forme une zone tampon qui protège le secteur 1, la partie la plus vulnérable. Ce secteur tolérera certaines perturbations, comme la natation et la plongée. La pêche qui n'est pas pratiquée à partir d'embarcations y sera autorisée à la condition que les activités respectent le *Règlement de pêche de l'Atlantique de 1985*, le *Règlement de pêche des provinces maritimes* ou la *Wildlife Conservation Act*, selon le cas. L'utilisation d'embarcations à moteur ne sera autorisée que pour la mise à l'eau ou la remontée des bateaux à une rampe. L'entretien, la réparation et le retrait de ponts ou de rampes seront permis à la condition d'obtenir au préalable les autorisations requises en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables* et de la *Loi sur les pêches*. On considère que les dispositions législatives qui régissent ces activités suffisent à garantir qu'elles seront menées conformément aux objectifs de conservation de la ZPM.

Le secteur 3 (zone côtière) — Ce secteur s'étend vers le sud sur une distance de 1 mille marin à partir de l'embouchure de la lagune, puis vers l'est sur une distance de 3 milles marins jusqu'à l'extrémité est de la lagune. Elle constitue une zone tampon qui a pour rôle de préserver l'intégrité du système dunaire. Les interdictions dans ce secteur restreignent les activités physiques qui pourraient modifier le littoral au point de menacer le fragile système dunaire et, de ce fait, la lagune elle-même. La pêche y sera permise si les activités sont exécutées en conformité avec le *Règlement de pêche de l'Atlantique de 1985* ou le *Règlement de pêche des provinces maritimes*. On estime que la natation, la plongée et l'utilisation d'embarcations à moteur ne perturberont pas l'habitat dans ce secteur. L'entretien, la réparation ou l'enlèvement d'un pont y seront autorisés à la condition d'obtenir au préalable les autorisations requises en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables* et de la *Loi sur les pêches*. On considère que les exigences prévues par la loi suffisent à garantir que les activités seront exécutées en conformité avec les objectifs de conservation de la ZPM proposée.

Solutions envisagées

Le statu quo

On est d'avis que le statu quo ne peut assurer la protection et la conservation de Basin Head car, même si la zone jouit actuellement d'une certaine protection en vertu de la *Loi sur les pêches* et de restrictions quant à la récolte de mousse d'Irlande en vertu du *Règlement de pêche de l'Atlantique de 1985*, on ne tient généralement pas compte d'autres préoccupations liées à la qualité du milieu et à l'habitat. La désignation d'une ZPM par l'adoption d'un règlement en vertu de la *Loi sur les océans* donne l'occasion d'utiliser des outils de gestion intégrée pour conserver et protéger la biodiversité et la productivité biologique de la zone et de la souche unique de mousse d'Irlande. En désignant le secteur de la lagune comme ZPM, le MPO met en place un régime réglementaire proactif qui favorisera l'atteinte des objectifs de conservation indépendamment des mesures d'application de la *Loi sur les pêches* associées aux infractions.

The Basin Head Harbour has long been recognized as unique by area residents. It was not until the 1960s that researchers "discovered" the unique strain of Irish moss at Basin Head, a fact long known by area residents. Since then, several initiatives, most of them unsuccessful, have been discussed to protect and conserve Basin Head. Among them, there was discussion of creating a national park in the late 1960s. Some coastal lands were protected under the provincial *Recreational Development Act* in the late 1970s. The Basin Head Museum, which interprets the natural area and related fisheries activities, was opened in 1973. In 1974, Basin Head was recommended as an area worth protecting in a report entitled *Ecological Reserves in the Maritimes* (Canadian Committee for the International Biological Programme). It was also included on a list of sites for the Provincial Significant Environmental Areas Program in 1991. Between 1995 and 1997, 96 hectares of the sand dunes surrounding Basin Head were designated under the provincial statutory authority of the *Natural Areas Protection Act*. In 1999, the Basin Head Lagoon Ecosystem Conservation Committee (BHLECC) was formed and they prepared a proposal, based on community input, asking DFO to consider Basin Head as a potential Marine Protected Area site.

Voluntary measures

Although there is a high level of community support for the MPA initiative in Basin Head, voluntary measures were not considered sufficient to afford the Irish moss and its habitat adequate protection. Without a regulatory regime, and accompanying management measures, it would be difficult to ensure consistent compliance. This approach will also provide a basis from which to conduct monitoring of management effectiveness. The streamlined, long-term and formal designation of an MPA under the *Oceans Act* was considered preferable to reliance on voluntary measures, which are often dependent on inconsistent and unstable funding sources.

MPA designation

The preferred option is the designation of the Basin Head MPA by regulations, with prohibitions and other management activities as outlined in a management plan. The Regulations, augmented by stewardship and joint planning actions, are recommended to meet the conservation and management needs of Basin Head. Through this approach, existing and future activities in the area can be managed in a cohesive way while achieving the conservation objectives of the MPA.

Benefits and costs

The primary benefit of the proposed Regulations establishing the Basin Head MPA is that the foundation will be set for ensuring the conservation and protection of a unique plant, community and habitat association in a highly diverse and productive ecosystem of Canada's oceans. It will aid in the prevention of potential ecological deterioration and protect the unique marine plant community in that area by using a proactive regulation and adopting an MPA management plan complete with monitoring protocol. This site is viewed as a potential seed source of the stock for future aquaculture development in other areas. Designation of the MPA can integrate the departmental priorities of conservation and aquaculture development, while sustaining many traditional uses. There could also be an economic benefit if the strain of Irish moss can be developed to successful commercial aquaculture

Depuis longtemps, les résidents de l'endroit considèrent la lagune de Basin Head comme un milieu unique. Ce n'est qu'au cours des années 60 que les chercheurs ont « découvert » le type unique de mousse d'Irlande à Basin Head, chose que les résidents locaux connaissaient depuis longtemps. Depuis, plusieurs initiatives, la plupart d'entre elles non réussies, ont été discutées pour protéger et conserver Basin Head. Entre autres, on a songé à créer un parc national à la fin des années 60. À la fin des années 70, certaines parties du littoral ont été protégées en vertu d'une loi provinciale, la *Recreational Development Act*. Le Musée de Basin Head, qui offre une interprétation du milieu naturel et des activités de pêche qui y sont pratiquées, a ouvert ses portes en 1973. En 1974, on a recommandé que Basin Head soit considéré comme un endroit digne de protection dans un rapport intitulé *Ecological Reserves in the Maritimes* (Comité canadien pour le Programme biologique international). En outre, l'endroit a été ajouté à une liste du programme provincial des zones environnementales importantes en 1991. Entre 1995 et 1997, 96 hectares de dunes entourant Basin Head ont été désignés en vertu de la *Natural Areas Protection Act*, une loi provinciale. Après sa création, en 1999, le Basin Head Lagoon Ecosystem Conservation Committee (BHLECC) a élaboré, avec la participation de la collectivité, une proposition dans laquelle on demandait au MPO d'envisager la possibilité de désigner Basin Head comme zone de protection marine.

Mesures volontaires

Bien que la création d'une ZPM à Basin Head reçoive un appui très fort de la collectivité, on considère que les mesures volontaires ne suffiront pas à garantir une protection efficace de la mousse d'Irlande et de son habitat. Sans un régime de réglementation et des mesures complémentaires, il serait difficile d'assurer une conformité constante. La démarche proposée établira des bases qui permettront la surveillance de l'efficacité des mesures de gestion. La désignation officielle d'une ZPM en vertu de la *Loi sur les océans*, qui représente un mode de gestion simplifié et à long terme, est une option jugée préférable aux mesures volontaires, lesquelles dépendent trop souvent de sources aléatoires et instables de financement.

Désignation de la ZPM

L'option privilégiée est la désignation de Basin Head comme ZPM par l'adoption d'un règlement assorti d'interdictions et d'autres activités de gestion énoncées dans le plan de gestion. Le Règlement, conjugué à des mesures d'intendance et de planification conjointe, est la solution recommandée pour répondre aux besoins de conservation et de gestion de Basin Head. Cette approche permettra de gérer les activités actuelles et futures de manière cohésive, ainsi que d'atteindre les objectifs de conservation dans la ZPM.

Avantages et coûts

Le principal avantage du projet de règlement créant la ZPM de Basin Head est qu'il établira une base permettant de conserver et de protéger une formation unique de plantes, d'une communauté végétale et d'un habitat dans un écosystème marin extrêmement varié et productif du Canada. L'adoption d'un règlement proactif et d'un plan de gestion de la ZPM assorti d'un protocole de surveillance aidera à prévenir toute détérioration écologique potentielle et à protéger la communauté de plantes marines uniques dans la zone. Ce site est considéré comme une source possible de stocks pour le développement futur de l'aquaculture dans d'autres zones. La désignation de la ZPM peut intégrer les priorités ministérielles que sont la conservation et le développement de l'aquaculture tout en soutenant de nombreuses utilisations traditionnelles. Il pourrait également y avoir des retombées

production. Mi'kmaq community leaders have expressed interest in the economic potential of raising Basin Head Irish moss in the Lennox Island Area.

A subsidiary benefit of designating the Basin Head MPA is the opportunity to initiate a focused, co-operative, and ecosystem-based management approach involving federal and provincial government agencies using their respective authorities. It is also an opportunity to encourage stewardship and co-operation with an alliance of stakeholder groups and to augment tourism development initiatives in the Basin Head area.

The establishment of this MPA will also demonstrate Canada's resolve to fulfil its commitments under the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), the Convention on Biological Diversity, the World Commission on Protected Areas Program and the 2002 World Summit on Sustainable Development.

The economic cost of the MPA designation in terms of fisher displacement is considered to be negligible. Historic catch records show that commercial fishing activities will not be impacted by the designation of the area as an MPA.

Internal DFO funding has facilitated the designation process thus far including assessments, consultation, and regulatory development. Upon designation, DFO will fund the management actions described in the MPA regulations, compliance and enforcement activities, monitoring for management effectiveness, and support for a management body. Supplementary activities, such as public awareness and education activities or research, may be undertaken by partners such as non-government organizations or academic institutions. Costs associated with enforcement activities will be assumed by DFO through existing funding for fisheries officers and should be minimal considering the high level of compliance and the small size of this coastal MPA.

Consultation

Prior to and since its announcement in 1999, the MPA process has inspired strong local support for designation of Basin Head as an MPA. The consultative process has developed new trust-based relationships and the regulatory designation of the MPA will maintain the level of momentum and stakeholder confidence that has now been established.

To facilitate the consultative process, the BHLECC was established in 1999. The committee consists of representatives from land owners, Basin Head Fisheries Museum, municipal government, agricultural, tourism and fishing industries, DFO (ex officio), and the Prince Edward Island Department of Fisheries, Aquaculture and Environment (ex officio).

The role of this committee is to

- (a) represent key constituent groups or stakeholders;
- (b) provide advice to DFO and provincial government on consultation process;
- (c) collate and analyse feedback from consultations and management proposals;
- (d) make consensus-based recommendations to DFO for the proposed establishment of an MPA at Basin Head; and
- (e) ensure community involvement in the establishment and ongoing management of Basin Head MPA.

économiques si l'on réussissait à établir une production aquacole de cette souche de mousse d'Irlande à l'échelle commerciale. Les chefs de la communauté mi'kmaq ont manifesté de l'intérêt pour le potentiel économique de la culture de la mousse d'Irlande de Basin Head dans le secteur de Lennox Island.

La désignation de la ZPM de Basin Head apporte l'avantage secondaire de lancer une approche de gestion ciblée, coopérative et écosystémique qui fait appel aux pouvoirs respectifs des organismes fédéraux et provinciaux. C'est également une occasion d'encourager l'intendance et la collaboration avec une alliance de groupes d'intervenants, ainsi que d'accroître le nombre d'initiatives de développement touristique dans la zone de Basin Head.

En outre, l'établissement de cette ZPM témoignera de la détermination du Canada à respecter ses engagements en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), de la Convention sur la diversité biologique, du programme de la Commission mondiale des aires protégées et du Sommet mondial sur le développement durable de 2002.

On considère que la désignation de la ZPM n'aura pas de conséquences économiques notables en ce qui concerne le déplacement des pêcheurs. Les données historiques sur les prises indiquent que les activités de pêche commerciale ne devraient nullement être perturbées par la ZPM.

Jusqu'ici, le MPO a financé à l'interne le processus de désignation, y compris les évaluations, les consultations et l'élaboration du Règlement. Après la désignation, le MPO financera les mesures de gestion décrites dans le Règlement de la ZPM, ainsi que les activités visant à assurer la conformité au Règlement et son application, la surveillance de l'efficacité de la gestion et l'appui à un organisme responsable de la gestion. Divers partenaires, dont les organismes non gouvernementaux et établissements d'enseignement, pourront également mener des activités de recherche ou de sensibilisation et d'éducation du public. Les coûts associés à l'application du Règlement seront assumés par le MPO, à partir des fonds affectés aux agents des pêches. Ces coûts devraient être peu importants, compte tenu du haut niveau de conformité attendu et de la petite taille de cette ZPM côtière.

Consultations

Avant et depuis son annonce en 1999, le processus de création de ZPM a suscité un appui local fort pour que Basin Head soit désigné. Le processus consultatif a favorisé l'établissement de rapports de confiance, et la désignation réglementaire de la ZPM entretiendra l'enthousiasme et la confiance des intervenants.

Pour faciliter le processus consultatif, le BHLECC a été créé en 1999. Ce comité comprend des représentants de propriétaires fonciers, du Basin Head Fisheries Museum, de l'administration municipale, de l'industrie agricole, de l'industrie touristique, de l'industrie de la pêche, du MPO (membre d'office), et du ministère des pêches, de l'aquaculture et de l'environnement de l'Île-du-Prince-Édouard (membre d'office).

Le rôle de ce comité est le suivant :

- a) représenter les principaux groupes constitutifs ou intéressés;
- b) donner des conseils au MPO et à la province au sujet du processus de consultation;
- c) rassembler et analyser la rétroaction des consultations et des propositions de gestion;
- d) présenter au MPO des recommandations issues d'un consensus pour l'établissement proposé d'une ZPM à Basin Head;
- e) assurer la participation communautaire dans l'établissement et la gestion courante de la ZPM de Basin Head.

The BHLECC, and associated public meetings, have provided an excellent forum for issue identification, discussion and resolution. They have functioned well and guided the development of the proposed co-operative management regime. The resulting commitment to stewardship and co-operation in the protection of this area as an MPA has laid the groundwork for the proposed Regulations. The recommendations reflect the outcome of a consensus-based process by the BHLECC and directions expressed by the public, stakeholders and other partners through consultations conducted over a three-year period. Since 1998, there have been six public meetings (one in 1998, two in 1999, one in 2000, one in 2001 and one in June 2002) held in the Basin Head area. During these public meetings, presentations were given on ongoing research, proposed management objectives and proposed Regulations.

Several issues have been identified and resolved during these public meetings; these include recreational and commercial fishing access, use of motorized vessels and use of a boat ramp located in Zone 2. To achieve the conservation objective of protecting the unique strain of Irish moss, the community accepted the advice of prohibiting motorized vessels from Zones 1 and 2 (except for a small portion of Zone 2 for navigational purposes only). This advice was given to the community by DFO Science due to the fact that motors could possibly damage and destroy marine plants in the harbour. There is minimal recreational and commercial clam and recreational eel spearing fishing in Zone 2. It was agreed to prohibit any fishing activity in Zone 1 due to the fragile nature of the northeast channel, but allow it in Zone 2. This recommendation was supported by a group of local fishermen.

The Prince Edward Island Department of Environment, Energy and Forestry has been involved in the planning and consultation process since Basin Head was announced as an AOI. Meetings held with provincial government representatives in December 2004 and February 2005 reconfirmed their support of the Basin Head MPA initiative. The Government of Prince Edward Island has been an active and supportive member of the BHLECC since its inception. The Province has indicated that it will continue to support and partner in this initiative. Furthermore, it has indicated willingness to use existing legislation to protect part of the watershed surrounding the Basin Head lagoon. The province is committed to supporting and advancing stewardship and protection initiatives in the watershed.

Letters of invitations (to meetings and open houses) were sent to aboriginal groups, and informal discussions regarding the designation process have taken place. Presentations were made to the Abegweit and Lennox Island First Nations, the Mi'kmaq Confederacy of Prince Edward Island and the Prince Edward Island Native Council in June 2002. The presentations highlighted research at Basin Head, proposed Regulations and conservation objectives for the lagoon. All four groups were supportive of the concept of an MPA at Basin Head, provided that a good balance could be achieved between conservation and the economy. Several important questions/issues were raised during these presentations. These included treaty rights, long-term research plans at Basin Head, possible off-site aquaculture, study of aboriginal use of Basin Head and aboriginal involvement in the process. It was understood that the regulations for Basin Head will allow for Aboriginal peoples fishing in accordance with the *Aboriginal Communal Fishing Licences Regulations*. It was agreed to keep open lines of communications between the BHLECC and all four organizations in the future and to explore ways of collaborating in future research projects at Basin Head. A meeting held in

Le BHLECC et des réunions publiques ont constitué une excellente tribune pour la détermination, la discussion et la résolution de problèmes. Ils ont bien fonctionné et orienté la préparation du régime de gestion coopérative proposé. L'engagement conséquent envers l'intendance et la collaboration pour la protection de cette zone à titre de ZPM a établi la base du règlement proposé. Les recommandations traduisent les résultats d'un processus consensuel du BHLECC et les orientations exprimées par le public, les intervenants et d'autres partenaires lors de consultations qui se sont déroulées sur une période de trois ans. Depuis 1998, il y a eu six réunions publiques (une en 1998, deux en 1999, une en 2000, une en 2001 et une en juin 2002) dans la région de Basin Head. Au cours de ces réunions publiques, des exposés ont été présentés sur la recherche permanente, les objectifs de gestion et le règlement proposé.

Plusieurs problèmes ont été identifiés, puis résolus au cours de ces réunions publiques, notamment en ce qui concerne les pêches récréatives et commerciales, l'utilisation d'embarcations à moteur et l'utilisation d'une rampe de mise à l'eau dans le secteur 2. Afin de garantir la protection de la souche unique de mousse d'Irlande, la collectivité a accepté, sous la recommandation du Secteur des sciences du MPO, d'interdire l'utilisation d'embarcations à moteur dans les secteurs 1 et 2 (sauf dans une petite partie du secteur 2 pour les seules fins de la navigation) parce que les moteurs risqueraient d'endommager ou de détruire les plantes marines qui y vivent. Il y a actuellement dans le secteur 2 une faible activité de pêche de la palourde (récréative et commerciale) et de l'anguille (au harpon). Toutes les activités de pêche seront interdites dans le secteur 1 en raison de la nature fragile du chenal nord-est, mais elles seront autorisées dans le secteur 2. Cette recommandation a reçu l'appui d'un groupe de pêcheurs locaux.

Le ministère de l'environnement, de l'énergie et des forêts de l'Île-du-Prince-Édouard a participé au processus de planification et de consultation depuis l'annonce de la désignation de Basin Head comme SI. Le gouvernement provincial a réaffirmé son appui en faveur de la désignation de Basin Head comme ZPM lors de réunions en décembre 2004 et en février 2005. Le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard a été un membre actif et enthousiaste du BHLECC depuis sa création. La province a exprimé sa volonté de continuer à appuyer cette initiative et d'en être partenaire. Qui plus est, elle est disposée à utiliser les lois actuelles pour protéger une partie du bassin hydrographique entourant la lagune de Basin Head. Elle est donc déterminée à appuyer et à faire avancer les projets d'intendance et de protection sur le bassin hydrographique.

Des lettres d'invitation (à des réunions et à des journées portes ouvertes) ont été envoyées aux groupes autochtones, et des discussions officielles ont eu lieu depuis la désignation de Basin Head comme site d'intérêt. Des exposés ont été faits aux Premières Nations Abegweit et Lennox Island, à la Confédération des Mi'kmaq de l'Île-du-Prince-Édouard et au Conseil autochtone de l'Île-du-Prince-Édouard en juin 2002. Ces exposés ont présenté les recherches effectuées à Basin Head, le règlement proposé et les objectifs de conservation concernant la lagune. Les quatre groupes ont appuyé le concept d'une ZPM à Basin Head à la condition qu'un bon équilibre puisse être établi entre la conservation et l'économie. Plusieurs questions importantes ont été soulevées au cours de ces exposés, notamment les droits issus de traités, les plans de recherche à long terme, l'implantation possible d'installations aquacoles hors des lieux, l'étude de l'utilisation de Basin Head par les Autochtones et la participation de ces derniers au processus. Il a été convenu que les peuples autochtones qui détiennent un permis valide délivré en vertu du *Règlement sur les permis de pêche communautaires des Autochtones* pourront pêcher dans toute la ZPM. Il a été convenu de garder ouvertes les

February 2005 with members of Abegweit and Lennox Island First Nations and the Mi'kmaq Confederacy of Prince Edward Island reconfirmed their support of the concept of an MPA at Basin Head.

In discussing and developing recommendations for designation and management of the Basin Head MPA, all members of the BHLECC and their constituents clearly understood that, upon designation, the area would be managed and regulated by prohibitions and other management actions. The BHLECC expects that some traditional activities will continue as they have for many years. They include swimming, angling, and current commercial and recreational fisheries in the area. It was also accepted that this would not prevent the removal of marine organisms for scientific or educational purposes as part of an ongoing research program to assess and monitor the long-term health of the Basin Head marine ecosystem or the removal of Irish moss as a seed stock for aquaculture.

Strategic environmental assessment

Impacts of these prohibitions and management actions are understood, accepted and supported within the community and among the user groups. A Strategic Environmental Assessment (SEA) has been completed for the Basin Head MPA initiative in compliance with the 2004 *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*. Generally, it is anticipated that any environmental effects resulting from the Basin Head MPA will be positive.

Compliance and enforcement

A compliance and enforcement component of the management plan will address operational responsibilities by DFO to meet regulatory requirements. Fishery officers in the area will serve as the primary enforcement body. Principal stakeholder groups have expressed a keen interest in developing non-regulatory actions working towards ensuring a high degree of compliance, such as public education and signage. Additional stewardship initiatives will contribute to meeting the compliance objectives of the Regulations. The high level of support for the creation of an MPA at Basin Head suggests that enforcement interventions will rarely be required, providing the foundation for a strong community-based compliance environment.

Monitoring and assessment of the effectiveness of the management measures and guidelines provided in the accompanying management plan will take place over a three-year period.

Contacts

Tracy Kerluke, Acting Senior Analyst, Marine Protected Areas, Fisheries and Oceans Canada, 200 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0E6, (613) 991-6692 (telephone), (613) 993-6414 (fax), kerluket@dfo-mpo.gc.ca (email); Dave Luck, Policy Analyst, Legislative and Regulatory Affairs, Fisheries and Oceans Canada, 200 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0E6, (613) 990-0199 (telephone), (613) 990-2811 (fax), luckd@dfo-mpo.gc.ca (email).

voies de communication entre le BHLECC et les quatre organisations pour explorer des façons de collaborer à des projets de recherche futurs à Basin Head. Lors d'une réunion en février 2005, des membres des Premières Nations Abegweit et Lennox Island et de la Confédération des Mi'kmaq de l'Île-du-Prince-Édouard ont réitéré leur appui en faveur de la désignation de Basin Head comme zone de protection marine.

En discutant et en élaborant des recommandations pour la désignation et la gestion de la ZPM de Basin Head, tous les membres du BHLECC ont compris clairement qu'après la désignation, la zone serait gérée et réglementée par des interdictions et autres mesures de gestion. Le BHLECC s'attend à ce que certaines activités traditionnelles se poursuivent tout comme elles le font depuis de nombreuses années. Cela comprend la natation, la pêche à la ligne ainsi que les pêches commerciales et récréatives actuelles. On a accepté également que cela n'empêcherait pas le prélèvement d'organismes marins à des fins scientifiques ou éducatives dans le cadre d'un programme de recherche permanent pour l'évaluation et la surveillance de la santé à long terme de l'écosystème marin de Basin Head ou le prélèvement de mousse d'Irlande comme stock reproducteur pour l'aquaculture.

Évaluation environnementale stratégique

Les répercussions de ces interdictions et mesures de gestion sont comprises, acceptées et appuyées par la collectivité et les groupes d'utilisateurs. Une évaluation environnementale stratégique (EES) du projet de ZPM à Basin Head a été réalisée en conformité avec *La directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* de 2004. De façon générale, on s'attend à ce que la création de la ZPM ait des effets positifs sur l'environnement.

Respect et exécution

Un volet du plan de gestion associé au respect et à l'exécution du Règlement traitera des responsabilités opérationnelles du MPO relativement au respect des exigences réglementaires. Les agents des pêches de la zone se chargeront d'appliquer le Règlement. Les principaux groupes intéressés se sont montrés fort intéressés à élaborer des mesures non réglementaires, comme la sensibilisation du public et l'installation de panneaux, pour assurer un degré élevé de conformité. Des initiatives d'intendance additionnelles contribueront à l'atteinte des objectifs de conformité. L'appui massif accordé à la création d'une ZPM à Basin Head jette les bases d'une réelle conformité communautaire, ce qui porte à croire que des interventions seront rarement requises.

Pendant une période de trois ans, les mesures de gestion et les directives contenues dans le plan de gestion de la ZPM feront l'objet de surveillances et d'évaluations pour en vérifier l'efficacité.

Personnes-ressources

Tracy Kerluke, Analyste principale intérimaire, Zones de protection marines, Pêches et Océans Canada, 200, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0E6, (613) 991-6692 (téléphone), (613) 993-6414 (télécopieur), kerluket@dfo-mpo.gc.ca (courriel); Dave Luck, Analyste des politiques, Affaires législatives et réglementaires, Pêches et Océans Canada, 200, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0E6, (613) 990-0199 (téléphone), (613) 990-2811 (télécopieur), luckd@dfo-mpo.gc.ca (courriel).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council proposes, pursuant to subsection 35(3) of the *Oceans Act*^a, to make the annexed *Basin Head Marine Protected Area Regulations*.

Interested persons may make representations 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 addressed to Tracy Kerluke, Marine Protected Areas A/Senior Analyst, Marine Ecosystems Conservation Branch, Fisheries and Oceans Canada, 200 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0E6 (tel.: (613) 991-6692; facsimile: (613) 993-6414; e-mail: kerluket@dfo-mpo.gc.ca).

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representation should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Ottawa, June 6, 2005

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

BASIN HEAD MARINE PROTECTED AREA REGULATIONS

INTERPRETATION

1. (1) The following definitions apply in these Regulations.

“Area” means the Basin Head Marine Protected Area designated under section 2. (*zone*)

“vessel” has the same meaning as in section 2 of the *Canada Shipping Act*. (*bâtiment*)

“waters” means, in addition to the waters, the seabed and subsoil below the waters to a depth of two metres. (*eaux*)

(2) In these Regulations, all geographical coordinates (latitude and longitude) are expressed in the North America Datum 1983 (NAD 83) geodetic reference system.

(3) In the schedule, the lines connecting the points are rhumb lines.

DESIGNATION

2. The areas of the sea at Basin Head comprised of the management zones described below — and depicted in the schedule — are together designated as the Basin Head Marine Protected Area:

(a) Zone 1, consisting of waters lying generally northeast of a rhumb line connecting points at 46°23'20" N, 62°06'10" W and 46°23'18" N and 62°06'08" W, that are within an area of the sea bounded by the low-water line of the harbour and by the rhumb line to its points of intersection with the low-water line;

(b) Zone 2, consisting of waters that are within an area of the sea bounded by the low-water line of the harbour and by the following rhumb lines to their respective points of intersection with the low-water line, namely,

(i) a line connecting points at 46°23'20" N, 62°06'10" W and 46°23'18" N and 62°06'08" W, and

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 35(3) de la *Loi sur les océans*^a, se propose de prendre le *Règlement sur la zone de protection marine de Basin Head*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Tracy Kerluke, analyste principale par intérim des zones de protection marines, Direction de la conservation des écosystèmes marins, ministère des Pêches et des Océans, 200, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0E6 (tél. : (613) 991-6692; téléc. : (613) 993-6414; courriel : kerluket@dfo-mpo.gc.ca).

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Ottawa, le 6 juin 2005

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

RÈGLEMENT SUR LA ZONE DE PROTECTION MARINE DE BASIN HEAD

DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES

1. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

« bâtiment » S'entend au sens de l'article 2 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. (*vessel*)

« eaux » Sont assimilés aux eaux leur fond marin ou leur sous-sol jusqu'à une profondeur de deux mètres. (*waters*)

« zone » La zone de protection marine de Basin Head désignée par l'article 2. (*Area*)

(2) Dans le présent règlement, les coordonnées géographiques — latitude et longitude — sont exprimées selon le Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (NAD83).

(3) Dans l'annexe, les lignes reliant les points entre eux sont des loxodromies.

DÉSIGNATION

2. Est désigné « zone de protection marine de Basin Head » l'espace maritime qui englobe les zones de gestion illustrées à l'annexe et délimitées comme suit :

a) la zone 1 se compose des eaux qui sont généralement situées au nord-est de la ligne loxodromique passant par les points 46°23'20" N., 62°06'10" O. et 46°23'18" N., 62°06'08" O., et qui sont situées à l'intérieur de l'espace maritime délimité par la laisse de basse mer du havre et par la ligne reliant les points d'intersection de celle-ci avec la laisse de basse mer;

b) la zone 2 se compose des eaux situées à l'intérieur de l'espace maritime délimité par la laisse de basse mer du havre et par les lignes loxodromiques passant par les points ci-après aux points d'intersection de celles-ci avec la laisse de basse mer :

^a S.C. 1996, c. 31

^a L.C. 1996, ch. 31

- (ii) a line connecting points at 46°22'39" N, 62°06'29" W and 46°22'40" N, 62°06'29" W; and
- (c) Zone 3, consisting of waters that are within an area of the sea bounded by the low-water line of the Northumberland Strait and by the following rhumb lines, namely,
- (i) to its points of intersection with the low-water line, a line connecting points at 46°22'39" N, 62°06'29" W and 46°22'40" N, 62°06'29" W,
- (ii) to its point of intersection with the low-water line, a line connecting points at 46°23'51" N, 62°04'30" W and 46°22'55" N, 62°04'02" W,
- (iii) a line connecting points at 46°22'55" N, 62°04'02" W and 46°21'07" N, 62°07'36" W, and
- (iv) to its point of intersection with the low-water line, a line connecting points at 46°21'07" N, 62°07'36" W and 46°22'04" N, 62°08'04" W.

PROHIBITED ACTIVITIES

3. (1) In the Area, no person shall

- (a) disturb, damage or destroy, or remove from the Area, any living marine organism or any part of its habitat; or
- (b) carry out any activity — including depositing, discharging or dumping any substance, or causing any substance to be deposited, discharged or dumped — that is likely to result in the disturbance, damage, destruction or removal of a living marine organism or any part of its habitat.

(2) Despite subsection (1), a person may carry out any activity excepted under section 4 or any scientific or educational activity for which a plan is approved under section 6.

EXCEPTIONS

4. The following activities may be carried out in the Area:

- (a) the following fishing activities, namely,
- (i) fishing that is carried out in accordance with the *Aboriginal Communal Fishing Licences Regulations*,
- (ii) in Zone 2 or 3, any recreational fishing activity that is carried out in accordance with the *Maritime Provinces Fishery Regulations* or the *Wildlife Conservation Act* of Prince Edward Island, R.S.P.E.I. 1988, c. W-4.1, as amended from time to time, and
- (iii) in Zone 2 or 3, any commercial fishing activity that is carried out in accordance with the *Atlantic Fishery Regulations*, 1985 or the *Maritime Provinces Fishery Regulations*;
- (b) in Zone 2, operation of a motorized vessel south of a rhumb line connecting points at 46°22'56" N, 62°06'39" W and 46°22'56" N and 62°06'34" W solely for the purpose of transiting that area in order to launch the vessel from, or land it at, a boat launch;
- (c) any of the following activities — in relation to which approval or authorization is not required under the *Navigable Waters Protection Act* or the *Fisheries Act*, as the case may be, or that is carried out in accordance with a related approval or authorization required under either of those Acts — namely,
- (i) in Zone 2, the maintenance, repair or removal of a bridge, wharf or boat launch, and
- (ii) in Zone 3, the maintenance, repair or removal of a bridge or wharf; and
- (d) any activity that is carried out for the purpose of public safety, national security or law enforcement or in response to an emergency.

- (i) 46°23'20" N., 62°06'10" O. et 46°23'18" N., 62°06'08" O.,
- (ii) 46°22'39" N., 62°06'29" O. et 46°22'40" N., 62°06'29" O.;
- c) la zone 3 se compose des eaux situées à l'intérieur de l'espace maritime délimité par la laisse de basse mer du détroit de Northumberland et par les lignes loxodromiques suivantes :
- (i) la ligne passant par les points 46°22'39" N., 62°06'29" O. et 46°22'40" N., 62°06'29" O. aux points d'intersection de celle-ci avec la laisse de basse mer,
- (ii) la ligne passant par les points 46°23'51" N., 62°04'30" O. et 46°22'55" N., 62°04'02" O. aux points d'intersection de celle-ci avec la laisse de basse mer,
- (iii) la ligne passant par les points 46°22'55" N., 62°04'02" O. et 46°21'07" N., 62°07'36" O.,
- (iv) la ligne passant par les points 46°21'07" N., 62°07'36" O. et 46°22'04" N., 62°08'04" O. aux points d'intersection de celle-ci avec la laisse de basse mer.

ACTIVITÉS INTERDITES

3. (1) Il est interdit, dans la zone :

- a) de perturber, d'endommager, de détruire ou d'enlever tout organisme marin vivant ou toute partie de son habitat;
- b) de mener toute activité — notamment déposer, déverser ou rejeter une substance ou faire déposer, déverser ou rejeter une substance — susceptible de perturber, d'endommager, de détruire ou d'enlever tout organisme marin vivant ou toute partie de son habitat.

(2) Il est toutefois permis, dans la zone, de mener toute activité visée à l'article 4 ou toute activité scientifique ou éducative pour laquelle un plan est approuvé en vertu de l'article 6.

EXCEPTIONS

4. Il est permis de pratiquer dans la zone les activités suivantes :

- a) les activités de pêche suivantes :
- (i) la pêche pratiquée conformément au *Règlement sur les permis de pêche communautaires des Autochtones*,
- (ii) dans les zones de gestion 2 ou 3, la pêche récréative pratiquée conformément au *Règlement de pêche des provinces maritimes* ou à la loi de l'Île-du-Prince-Édouard intitulée *Wildlife Conservation Act*, R.S.P.E.I. 1988, ch. W-4.1, avec ses modifications successives,
- (iii) dans les zones de gestion 2 ou 3, la pêche commerciale pratiquée conformément au *Règlement de pêche de l'Atlantique de 1985* ou au *Règlement de pêche des provinces maritimes*;
- b) l'utilisation d'un bâtiment à moteur dans la zone de gestion 2, au sud de la ligne loxodromique passant par les points 46°22'56" N., 62°06'39" O. et 46°22'56" N., 62°06'34" O., aux seules fins d'atteindre une rampe de mise à l'eau ou d'en partir;
- c) toute activité ci-après pour laquelle aucune autorisation n'est exigée en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables* ou de la *Loi sur les pêches*, selon le cas, ou qui est menée conformément à une telle autorisation :
- (i) dans la zone de gestion 2, l'entretien, la réparation ou l'enlèvement d'un pont, d'un quai ou d'une rampe de mise à l'eau,
- (ii) dans la zone de gestion 3, l'entretien, la réparation ou l'enlèvement d'un pont ou d'un quai;
- d) toute activité visant à assurer la sécurité publique, la sécurité nationale ou l'exécution de la loi ou à répondre à une situation d'urgence.

ACTIVITY PLAN

5. Every person who proposes to carry out a scientific or an educational activity in the Area shall submit to the Minister for approval, not less than 60 days before the day on which the activity is proposed to begin, a plan that contains the following information and documents:

- (a) the name, address and telephone number, and if applicable, the facsimile number and electronic mail address, of a person who can be contacted in respect of the plan;
- (b) a detailed description of the proposed activity that sets out
 - (i) the purpose of the proposed activity,
 - (ii) the period or periods during which the proposed activity is to be carried out,
 - (iii) a map on which the location of the proposed activity is identified,
 - (iv) the types of data that are to be collected, if any, and the sampling protocols or other techniques to be used to collect the data,
 - (v) the types of equipment, if any, that are to be used during the proposed activity, including those for gathering data, and if any of the equipment is to be anchored or moored in the Area, the methods by which the anchoring or mooring is to be conducted,
 - (vi) the type and identity of every vessel that is to be used to carry out the proposed activity, and
 - (vii) every substance, if any, that is to be deposited, discharged or dumped within the Area during the proposed activity;
- (c) an assessment of the environmental effects that are likely to occur within the Area as a result of the proposed activity; and
- (d) a list of every licence, permit, authorization or consent obtained or applied for in respect of the proposed activity.

6. (1) Subject to subsection (2), the Minister shall, within 30 days after the day on which a plan that is submitted in accordance with section 5 is received, approve the plan if the proposed activity is not likely to damage or destroy the habitat of a living marine organism in the Area and

- (a) in the case of a scientific activity that is proposed to be carried out in Zone 1, the activity is for the purpose of monitoring the effectiveness of conservation measures implemented in, or for the management of, the Area; and
- (b) in the case of an educational activity that is proposed to be carried out in Zone 1, the activity is for the purpose of increasing public awareness of the Area or providing information in respect of the conservation measures implemented in the Area.

(2) The Minister shall not approve a plan if the cumulative environmental effects of the proposed activity, in combination with any other past and current activities carried out within the Area, are likely to damage or destroy the habitat of living marine organisms in the Area.

REPORTING OF ACCIDENTS

7. Every person involved in an accident that is likely to result in any disturbance, damage, destruction or removal prohibited under subsection 3(1) shall, within two hours after its occurrence, report the accident to the Canadian Coast Guard.

COMING INTO FORCE

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

PLAN D'ACTIVITÉ

5. Quiconque prévoit mener une activité scientifique ou éducative dans la zone soumet à l'approbation du ministre, au moins soixante jours avant le début de l'activité, un plan comportant les renseignements et documents suivants :

- a) les nom, adresse et numéro de téléphone d'une personne qui peut être jointe au sujet du plan ainsi que, le cas échéant, ses numéro de télécopieur et adresse électronique;
- b) la description détaillée de l'activité précisant :
 - (i) l'objet de l'activité,
 - (ii) la ou les périodes prévues de l'activité,
 - (iii) une carte indiquant le lieu de l'activité,
 - (iv) les données à recueillir et les protocoles d'échantillonnage ou autres techniques qui seront utilisés pour les recueillir,
 - (v) le type d'équipement qui sera utilisé pour l'activité, notamment pour recueillir les données, et, dans le cas où l'équipement sera ancré ou amarré, la méthode d'ancrage ou d'amarrage,
 - (vi) le type et l'identité de tout bâtiment qui sera utilisé pour l'activité,
 - (vii) les substances qui y seront déposées, déversées ou rejetées;
- c) une évaluation des effets environnementaux que l'activité est susceptible d'entraîner sur la zone;
- d) une liste des permis, licences, autorisations et consentements obtenus ou demandés relativement à l'activité.

6. (1) Le ministre approuve le plan soumis conformément à l'article 5 dans les trente jours suivant sa réception si l'activité proposée n'est pas susceptible d'endommager ni de détruire l'habitat de tout organisme marin vivant dans la zone et si :

- a) dans le cas d'une activité scientifique dans la zone de gestion 1, elle est menée à des fins de gestion de la zone ou de contrôle de l'efficacité des mesures de conservation qui y sont mises en place;
- b) dans le cas d'une activité éducative dans la zone de gestion 1, elle vise à accroître la sensibilisation du public à l'égard de la zone ou à donner des renseignements sur les mesures de conservation qui y sont mises en place.

(2) Il peut toutefois refuser d'approuver le plan si les effets cumulatifs environnementaux de l'activité proposée, lorsqu'elle est combinée à d'autres activités terminées ou en cours dans la zone, sont susceptibles d'endommager ou de détruire l'habitat de tout organisme marin vivant dans la zone.

AVIS D'ACCIDENT

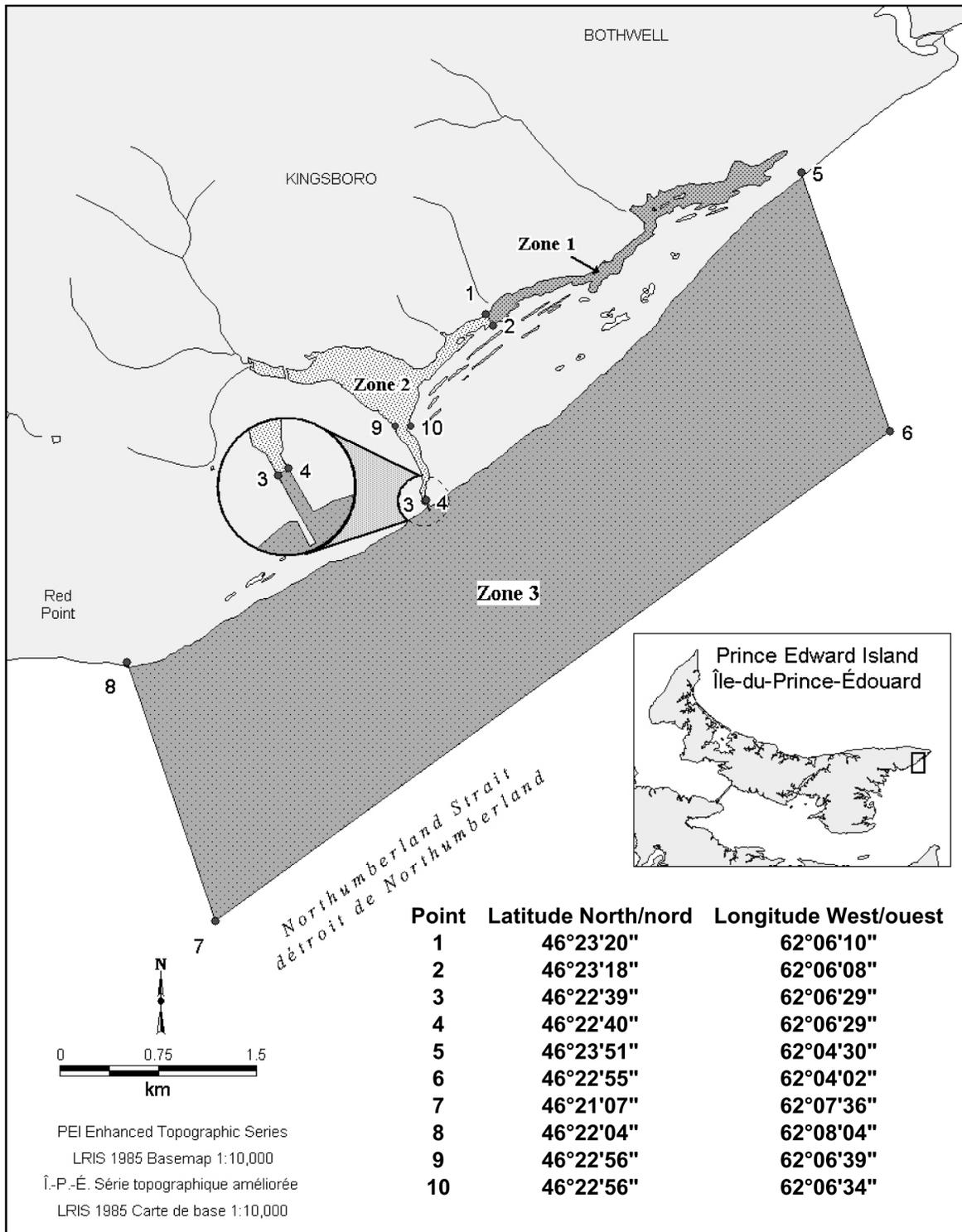
7. Toute personne en cause dans un accident susceptible d'entraîner toute perturbation, tout endommagement, toute destruction ou tout enlèvement interdits par le paragraphe 3(1) en avise la Garde côtière canadienne dans les deux heures.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

SCHEDULE/ANNEXE
 (Subsection 1(3) and section 2/paragraphe 1(3) et article 2)

BASIN HEAD MARINE PROTECTED AREA/
 ZONE DE PROTECTION MARINE DE BASIN HEAD



Eastport Marine Protected Areas Regulations

Statutory authority

Oceans Act

Sponsoring department

Department of Fisheries and Oceans

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Oceans Act* (the Act) came into force on January 31, 1997. Part II of the Act authorizes the development of *Canada's Ocean Strategy* (COS) based on the principles of sustainable development, integrated management and the precautionary approach. This Part of the Act also provides authority for the development of tools necessary to carry out the COS, such as the establishment of Marine Protected Areas (MPAs).

Section 35 of the Act authorizes the Governor in Council to designate, by regulations, MPAs for one or more of the following reasons:

- (a) the conservation and protection of commercial and non-commercial fishery resources, including marine mammals and their habitats;
- (b) the conservation and protection of endangered or threatened marine species and their habitats;
- (c) the conservation and protection of unique habitats;
- (d) the conservation and protection of marine areas of high biodiversity or biological productivity; and
- (e) the conservation and protection of any other marine resource or habitat as is necessary to fulfill the mandate of the Minister.

The Eastport Peninsula is located in Bonavista Bay, approximately 300 km west of St. John's, the capital of Newfoundland and Labrador. The rich, productive waters surrounding the Eastport Peninsula are host to a wide range of groundfish, pelagic fish, shellfish, marine mammals and aquatic plants. Since early settlement, the people of the Eastport Peninsula have relied on the fishery for their economic subsistence.

During the early 1990s, lobster harvesters in the Eastport area recognized a serious decline in lobster stocks. The accelerating decline was attributed to increased lobster fishing pressures resulting from groundfish closures. In its 1995 lobster conservation framework, the Fisheries Resource Conservation Council (FRCC) recommended that harvesters take measures to increase egg production, reduce exploitation rates, improve stock structure, and minimize waste. The FRCC also recommended that local stakeholders and management officials work together to develop a program best suited to their particular region. In response to the FRCC report, and to address the issue of declining lobster stocks, local harvesters formed the Eastport Peninsula Lobster Protection

Règlement sur les zones de protection marines d'Eastport

Fondement législatif

Loi sur les océans

Ministère responsable

Ministère des Pêches et des Océans

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

La *Loi sur les océans* (la Loi) est entrée en vigueur le 31 janvier 1997. La partie II de la Loi autorise l'élaboration de la *Stratégie sur les océans du Canada* (SOC) fondée sur les principes de précaution, du développement durable et de la gestion intégrée. Cette partie de la Loi prévoit aussi l'élaboration d'outils nécessaires à l'exécution de la SOC, dont l'établissement de zones de protection marines (ZPM).

L'article 35 de la Loi autorise le gouverneur en conseil à désigner, en vertu de règlements, des ZPM pour l'une ou plusieurs des raisons suivantes :

- a) la conservation et la protection des ressources halieutiques commerciales ou autres, y compris les mammifères marins et leur habitat;
- b) la conservation et la protection des espèces en voie de disparition et des espèces menacées ainsi que de leur habitat;
- c) la conservation et la protection d'habitats uniques;
- d) la conservation et la protection des espaces marins riches en biodiversité ou en productivité biologique;
- e) la conservation et la protection d'autres ressources ou habitats marins, au besoin, pour la réalisation du mandat du ministre des Pêches et des Océans.

La péninsule d'Eastport est située dans la baie de Bonavista, environ 300 km à l'ouest de St. John's, la capitale de Terre-Neuve-et-Labrador. Les eaux riches et productives qui bordent la péninsule d'Eastport abritent une grande diversité de poissons de fond, de poissons pélagiques, de mollusques et crustacés, de mammifères marins et de plantes aquatiques. Depuis les débuts de la colonisation, les habitants de la péninsule d'Eastport se sont toujours appuyés sur la pêche pour assurer leur subsistance.

Au début des années 90, les pêcheurs de homard ont constaté un déclin considérable des prises. Ce déclin a été attribué à une pression de pêche accrue par suite de la fermeture des pêches du poisson de fond. Dans son cadre pour la conservation du homard de 1995, le Conseil pour la conservation des ressources halieutiques (CCRH) a recommandé que des mesures soient prises par les pêcheurs pour accroître la production d'œufs, réduire les taux d'exploitation, améliorer la structure des stocks et minimiser le gaspillage. Le CCRH a également recommandé que les intervenants locaux et les responsables de la gestion collaborent à l'élaboration d'un programme bien adapté à cette région particulière. En réaction au rapport du CCRH et afin de contrer le déclin

Committee (EPLPC) in 1995. The aim of the EPLPC was to implement an overall lobster conservation strategy for the Eastport Peninsula. EPLPC members provided the information and data required for the management of the resource and implemented measures to address conservation and sustainability.

Based on the initial success of the various measures in this initiative (such as self-policing and monitoring to reduce illegal fishing, and v-notching to indicate egg-bearing females), the EPLPC developed a Joint Project Agreement (JPA) with Fisheries and Oceans Canada in 1997. The JPA established the 400-km² conservation-based Eastport Peninsula Lobster Management Area (EPLMA) and closed lobster harvesting (under the *Fisheries Act*) around two prime lobster spawning and rearing habitats within the EPLMA, Round Island and Duck Island, an area of 2.1 km². These waters were later closed under the *Fisheries Act* to all commercial and recreational fishing activity, prohibiting the harvest of Atlantic cod (*Gadus morhua*), lumpfish (*Cyclopterus lumpus*), sea urchin (*Strongylocentrotus droebachiensis*), and flounder (*Pleuronectes americanus*).

Two species of wolffish (*Anarhichas denticulatus* and *A. minor*) are listed as threatened under the *Species at Risk Act* (SARA). Fishing prohibitions around Round Island and Duck Island prevent the by-catch of wolffish, which has been experienced during traditional fishing activity in the past. In May 2003, the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada also recommended that Atlantic cod (Newfoundland and Labrador population), a species that was historically fished around Round Island and Duck Island prior to closures, be listed as endangered.

In 1999, the EPLPC approached Fisheries and Oceans Canada on establishing MPAs under the *Oceans Act* in the Eastport area. In October 2000, the Minister of Fisheries and Oceans identified the Eastport closed areas (Round Island and Duck Island) as Areas of Interest (AOIs). Following further assessment of the sites, the Minister approved a recommendation from the Department of Fisheries and Oceans (DFO) in March 2003 concurring that MPA designation under the *Oceans Act* was the best management tool for Round Island and Duck Island, and subsequent regulatory management planning commenced. The proposed MPAs meet the criteria set out in paragraphs 35(1)(a), (b), (d) and (e) above in that waters surrounding Round Island and Duck Island provide habitat for commercial fishery resources, such as lobster, and threatened/endangered species, such as wolffish, and display high biological productivity and would contribute to a national network of MPAs. This regulatory initiative proposes to formally designate, under the *Oceans Act*, two MPAs, the Eastport – Round Island MPA and the Eastport – Duck Island MPA.

MPAs are established according to a process set out in the *National Framework for Establishing and Managing MPAs*. This process involves the identification of AOIs, a series of evaluations including an ecological assessment of the area, the development of regulations outlining MPA boundaries and regulatory management measures to be implemented within the MPA, the development of a management plan to accompany the regulations and ongoing monitoring of the MPA.

des stocks de homard, les pêcheurs locaux ont créé, en 1995, le Eastport Peninsula Lobster Protection Committee (EPLPC). Le but de l'EPLPC était de mettre en œuvre une stratégie globale pour assurer la conservation et la pérennité du homard autour de la péninsule. Les membres du comité ont fourni les renseignements et les données nécessaires à la gestion de la pêche du homard et ont mis en œuvre des mesures de conservation.

Fort du succès initial des diverses mesures prises dans le cadre de cette initiative (dont la surveillance et l'auto-surveillance pour réduire la pêche illégale et le marquage par encoche en V des femelles œuvées), l'EPLPC a élaboré une entente de projet conjoint (EPC) avec Pêches et Océans Canada en 1997. Cette entente établissait la zone de gestion du homard de la péninsule d'Eastport (ZGHPE), soit une zone de gestion axée sur la conservation d'une superficie de 400 km². De plus, elle prévoyait la fermeture de la pêche du homard dans deux aires cruciales de reproduction et de croissance des jeunes dans le secteur de l'île Round et de l'île Duck (superficie de 2,1 km²) de la ZGHPE. En application de la *Loi sur les pêches*, on a plus tard interdit toute activité de pêche commerciale et récréative dans ces eaux, notamment la pêche de la morue (*Gadus morhua*), de la lompe (*Cyclopterus lumpus*), de l'oursin (*Strongylocentrotus droebachiensis*) et de la plie rouge (*Pleuronectes americanus*).

Deux espèces de loup de mer, soit *Anarhichas denticulatus* et *A. minor*, sont inscrites sur la liste des espèces menacées en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP). L'interdiction de pêcher autour de l'île Round et de l'île Duck prévient la prise accessoire de loups qui survient habituellement dans les pêches traditionnelles. En mai 2003, le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada a également recommandé que la population de morue de Terre-Neuve-et-Labrador, une espèce qui était traditionnellement pêchée dans le secteur de l'île Round et de l'île Duck avant la fermeture de la pêche, soit inscrite sur la liste des espèces en voie de disparition.

En 1999, l'EPLPC s'est adressé à Pêches et Océans Canada pour discuter de la possibilité d'établir des ZPM dans le secteur d'Eastport en vertu de la *Loi sur les océans*. En octobre 2000, le ministre des Pêches et des Océans a désigné le secteur de fermeture des pêches d'Eastport comme site d'intérêt (SI). À la suite d'autres évaluations des sites, soit en mars 2003, le ministre a approuvé une recommandation du ministère des Pêches et des Océans (MPO), selon laquelle la création de ZPM en vertu de la *Loi sur les océans* constituait le meilleur outil de gestion pour les secteurs de l'île Round et de l'île Duck, et dès lors, les travaux de planification de la gestion réglementaire ont été entrepris. Le projet de ZPM répond aux critères établis aux alinéas 35(1)a), b), d) et e) en ce sens que les eaux entourant l'île Round et l'île Duck constituent un habitat pour des ressources halieutiques commerciales comme le homard, ainsi que pour des espèces menacées et en voie de disparition comme le loup de mer. Ce milieu, qui est caractérisé par une grande productivité biologique, contribuerait de façon positive à un réseau national de ZPM. La présente initiative réglementaire propose donc de désigner officiellement deux ZPM en vertu de la *Loi sur les océans*, soit la ZPM d'Eastport – île Round et la ZPM d'Eastport – île Duck.

Les ZPM sont créées suivant un processus énoncé dans le *Cadre national pour l'établissement et la gestion des ZPM*. Ce processus comprend l'identification de la zone comme SI, une série d'évaluations, dont une évaluation écologique du site d'intérêt, l'élaboration d'un règlement établissant les limites des ZPM et les mesures de gestion réglementaires devant y être mises en œuvre, l'élaboration d'un plan de gestion accompagnant le règlement et une surveillance continue de la ZPM.

Ecological description

Waters surrounding Round Island and Duck Island provide a habitat that supports many species in addition to the ones referred to previously, including mussels, crabs, sea stars, polychaetes, and various pelagic fish. These creatures utilize this habitat at various stages of their life cycles.

Biota assemblages of this type are found in water ranging from 0–20 m in depth with habitats characterized by a combination of coarser-sized particles (large cobble and boulder) and finer substrates (gravel and sand) that allow for burrowing. Larger substrates provide attachments for marine plants and algae. Refuge for larger animals is provided in the nooks and crannies of bed-rock outcrops or among kelp beds. These habitats experience a full range of exposure to wave energy.

MPA boundaries and management zones

The proposed MPAs include the waters surrounding Round Island and Duck Island. In order to conserve and protect the habitat and marine resources in these areas, specific activities will be prohibited.

The Regulations contain a general prohibition against the disturbance, damage, destruction, or removal of any living organism or any part of its habitat within the MPAs. In addition, the Regulations prohibit activities including the depositing, discharging, or dumping of substances within the MPAs that result in the disturbance, damage, destruction, or removal of any living organism or any part of its habitat within the MPAs.

All activities that do not violate the prohibitions, i.e. that do not disturb, damage, destroy or remove living marine organisms or their habitats, will be permitted in the MPAs. A management plan developed for the MPAs will provide guidance to users on what activities are considered acceptable and remain below this harm threshold.

Further, the Regulations will permit certain activities such as scientific and educational activities that although they may cause some disturbance, will be allowed to occur within the MPAs under certain conditions without compromising the conservation goals. Moreover, certain activities such as monitoring may be required to support the management and protection of the MPAs, while other activities may be required for specific overriding purposes, such as public safety and security. Within the Regulations, activities are managed through (1) the submission and approval by the Minister of plans for scientific and educational activities according to specified conditions; and (2) specific exemptions to the general prohibitions according to specified conditions. These are described below.

Activities for the purpose of public safety, law enforcement or emergency response are permitted throughout both MPAs to ensure the safety of Canadians.

Aboriginal Peoples fishing in accordance with the *Aboriginal Communal Fishing Licenses Regulations* will be permitted.

Scientific research and educational activities will be approved throughout the MPAs under specific conditions. A plan for these activities must be submitted, specific information listed in the regulations must be supplied about the activity, and the activity must not damage or destroy the habitat of living marine organisms within the MPAs. The Minister will approve plans for scientific activities in the MPAs only if they are for the purposes of managing the MPAs or monitoring the effectiveness of the

Description écologique

Les eaux entourant l'île Round et l'île Duck constituent un habitat pour de nombreuses espèces en plus de celles qui ont été mentionnées précédemment, notamment les moules, les crabes, les étoiles de mer, les polychètes et diverses espèces de poissons pélagiques. Ces animaux utilisent l'habitat à divers stades de leur cycle de vie.

Des assemblages biologiques de ce genre se trouvent à des profondeurs de 0 à 20 m et dans des habitats caractérisés par la présence de substrats grossiers (galets de grande taille et roches) et de substrats plus fins (sable et gravier) permettant le fouissage. Les substrats grossiers offrent des surfaces où plantes et algues peuvent se fixer. Les coins et recoins des affleurements rocheux ou les peuplements d'algues brunes offrent un refuge aux animaux de plus grande taille. Ces habitats sont exposés à l'énergie des vagues à des degrés divers.

Délimitation des ZPM et des zones de gestion

Les ZPM proposées incluent les eaux entourant l'île Round et l'île Duck. Certaines activités y seront interdites afin de conserver et de protéger l'habitat et les ressources marines.

Le Règlement interdit de perturber, d'endommager, de détruire ou d'enlever des organismes marins vivants ou toute partie de leur habitat se trouvant dans les ZPM. De plus, au sein des ZPM, le Règlement interdit les activités comme le dépôt, le rejet ou l'immersion de substances susceptibles de perturber, d'endommager ou de détruire l'habitat, ainsi que l'enlèvement d'organismes vivants ou de toute partie de leur habitat.

Toutes les activités qui ne sont pas interdites, c'est-à-dire qui ne perturbent pas, n'endommagent pas, ne détruisent pas ou n'enlèvent pas les organismes marins ou leur habitat seront permises dans les ZPM. Un plan de gestion élaboré pour la ZPM donnera des directives concernant quelles activités sont acceptables et non dommageables.

De plus, le Règlement autorise des activités particulières, notamment scientifiques et éducationnelles, dans la ZPM sous certaines conditions. Ces activités pourraient causer des dérangements sans toutefois compromettre les objectifs de conservation. En outre, certaines activités, comme celles qui ont trait à la surveillance (collecte de données), peuvent être nécessaires pour appuyer la gestion et la protection des ZPM, tandis que d'autres peuvent être indispensables pour des raisons primordiales, comme la sécurité et la protection du public. Le Règlement prévoit que les activités seront gérées de la manière suivante : (1) par présentation et approbation par le ministre de plans d'activités scientifiques et éducationnelles selon des conditions précises; (2) par exception aux interdictions générales, à certaines conditions décrites plus loin.

Les activités ayant trait à la sécurité du public, à l'application de la loi ou aux interventions en cas d'urgence sont autorisées partout dans les ZPM, afin d'assurer la sécurité des Canadiens.

La pêche autochtone pratiquée en conformité avec le *Règlement sur les permis de pêche communautaires des Autochtones* sera autorisée.

Les activités de recherche scientifique et d'éducation seront autorisées partout dans les ZPM à certaines conditions. À cette fin, un plan d'activités doit être présenté; les renseignements mentionnés dans les règlements sur le déroulement des activités doivent être fournis, et les activités ne doivent ni endommager ni détruire l'habitat d'organismes marins dans les ZPM. Le ministre n'approuvera les plans d'activités scientifiques dans les ZPM que si elles concernent la gestion des ZPM ou la surveillance de

conservation measures being implemented and for educational activities, if they are for the purposes of increasing awareness of the MPAs or providing information in respect of the conservation measures implemented. Throughout the MPAs, the cumulative environmental effects of these activities, in combination with all other past and current activities being undertaken within the MPAs, will also be taken into consideration. Ministerial approval will be granted only if the activity is not likely to cumulatively result in damage or destruction of the MPAs. Scientific research may help establish the effects of closed areas on surrounding populations of species such as lobster (i.e. spillover effect from the MPAs to the surrounding larger lobster management area).

Any accident that is likely to result in the disturbance, damage, destruction or removal referred to in the general prohibitions of the Regulations must be reported within two hours after its occurrence to the Canadian Coast Guard.

Alternatives

Potential management alternatives

These include

- Previous management measures for regional Lobster Management Area 5 (includes Bonavista Bay and is identified in the *Atlantic Fishery Regulations*).
- Status quo — *Fisheries Act* closures in conjunction with a JPA.
- The establishment of the Eastport – Round Island and Eastport – Duck Island MPAs.

Previous management measures for Lobster Management Area 5

Various management measures have been put in place for Lobster Management Area 5 over time, including

- (a) prohibition against landing egg-bearing females;
- (b) minimum size limits;
- (c) trap selectivity;
- (d) licensing of fisherpersons;
- (e) restriction of gear types to traps;
- (f) limitation of the number of traps; and
- (g) fishing seasons determined by district.

These measures on their own have not proved effective for the Eastport Peninsula area, as demonstrated by catch declines in the 1990s and concerns raised by the FRCC.

Status quo — Fisheries Act closures with a Joint Project Agreement

The option of utilising *Fisheries Act* closures in conjunction with a JPA to establish the EPLMA does provide fishery conservation benefits. However, there are a number of reasons why this framework is unsuitable and could be improved. Firstly, this management system only addresses fisheries issues and cannot regulate other potential harmful activities such as construction activities within the MPAs or the discharge of harmful substances. Secondly, the *Fisheries Act* closures with the JPA are a temporary management measure that requires updates every number of years. A more permanent management framework would be beneficial for budgeting and project management purposes. Thirdly, this management system limits participation to the EPLPC and DFO. The inclusive nature of the DFO MPA Program, through the establishment of a representative steering committee, provides an opportunity for broader participation by

l'efficacité des mesures de conservation qui y sont mises en œuvre. Les activités éducationnelles seront approuvées si elles visent à accroître la sensibilisation aux ZPM ou à fournir des renseignements sur les mesures de conservation qui y sont appliquées. Les incidences environnementales cumulatives de ces activités ainsi que celles des activités passées et actuelles réalisées dans les ZPM seront également prises en compte, et l'approbation du ministre ne sera accordée que si la somme des activités n'est pas susceptible d'endommager ou de détruire l'habitat dans les ZPM. La recherche scientifique peut aider à déterminer les effets de la fermeture de certains secteurs sur les populations environnantes d'espèces comme le homard (c'est-à-dire les répercussions positives au sein des ZPM sur la zone élargie de gestion du homard).

Tout incident susceptible de perturber, d'endommager ou de détruire l'habitat, ou de conduire à l'enlèvement d'organismes, en contravention aux interdictions générales établies dans le Règlement, doit être déclaré à la Garde côtière canadienne dans les deux jours où il survient.

Solutions envisagées

Solutions possibles en matière de gestion

Elles sont :

- Les mesures de gestion antérieures pour la Zone de gestion du homard 5 (qui comprend la baie de Bonavista et qui est énoncée dans le *Règlement de pêche de l'Atlantique*).
- Le statu quo — Fermetures en vertu de la *Loi sur les pêches* jumelées à une EPC.
- L'établissement de la ZPM d'Eastport – île Round et de la ZPM d'Eastport – île Duck.

Mesures de gestion antérieures pour la Zone de gestion du homard 5

Diverses mesures de gestion ont été mises en œuvre au fil des ans dans la Zone de gestion du homard 5, notamment :

- a) le débarquement interdit de femelles œuvées;
- b) l'instauration de tailles minimales de capture;
- c) la sélectivité des casiers;
- d) la délivrance de permis individuels pour les pêcheurs;
- e) les engins limités aux casiers;
- f) l'autorisation d'un nombre limité de casiers;
- g) les saisons de pêche spécifiques à chaque district.

À elles seules, ces mesures ne se sont pas révélées efficaces pour le secteur de la péninsule d'Eastport, comme le démontre le déclin des captures dans les années 90 et les préoccupations exprimées par le CCRH.

Statu quo — Fermetures en vertu de la Loi sur les pêches jumelées à une entente de projet conjoint

L'option qui consiste à procéder à des fermetures en vertu de la *Loi sur les pêches* jumelées à la conclusion d'une entente de projet conjoint en vue de l'établissement de la ZGHPE a en effet des retombées sur le plan de la conservation du poisson. Cependant, pour bon nombre de raisons, un tel cadre ne conviendrait pas et devrait être modifié. Premièrement, ce mode de gestion ne règle que les problèmes liés aux pêches; il ne peut régir les autres activités dommageables, comme la construction au sein des ZPM ou le rejet de substances nocives. Deuxièmement, les fermetures en vertu de la *Loi sur les pêches* avec entente de projet conjoint sont des mesures de gestion temporaires qui exigent des mises à jour à intervalles réguliers de quelques années. Un cadre de gestion plus permanent serait plus avantageux en ce qui concerne l'établissement de budgets et la gestion de projets. Troisièmement, ce mode de gestion restreint la participation de l'EPLPC et du MPO.

all interested and affected stakeholders. Therefore, the needs and concerns of a wider demographic are addressed and there is the possibility of broader co-operation and sharing of resources and knowledge. Finally, the current management framework does not include provisions or support for scientific research, monitoring and public education activities. Such activities provide greater understanding of managed ecosystems and provide indications of management effectiveness. Educating the public contributes to broader understanding of the marine environment and management objectives and increases likelihood of compliance with regulations.

Voluntary measures

Although there is a high level of community support for the MPA initiatives in Eastport, voluntary measures were not considered sufficient to afford the area adequate protection. Without a regulatory regime, and accompanying management measures, it would be difficult to ensure consistent compliance. This approach will also provide a basis from which to conduct monitoring of management effectiveness. The streamlined, long-term and formal designation of MPAs under the *Oceans Act* was considered preferable to reliance on voluntary measures, which are often dependent on inconsistent and unstable funding sources.

Marine Protected Areas under the Oceans Act

The proposed option is the designation of the Eastport – Round Island MPA and the Eastport – Duck Island MPA by regulation and other non-regulatory management activities which will be identified in an accompanying management plan. Both regulatory (prohibitions) and non-regulatory (stewardship, joint planning) actions are recommended to meet the conservation and management needs of Eastport. Through both approaches, existing and future activities in the area can be managed in a cohesive way while achieving the conservation objectives of the MPAs. An *Oceans Act* regulation will streamline management measures in a focused area, under similar regulations, and in the long term.

This option reflects the wishes of the local community. *Oceans Act* MPAs implement inclusive and cooperative management of MPAs between stakeholders and DFO. This approach empowers local interests and ensures local concerns are addressed. Benefits include improved relationships and understanding between government and local communities, increased stewardship, and compliance with regulations. The proposed MPAs have already and will continue to garner a heightened interest in the community and allow for significant public involvement in management. In addition, research, monitoring and educational activities will offer opportunities to increase levels of understanding and awareness of the marine environment and marine conservation issues. The Eastport area has a strong tourism industry and the Eastport – Round Island and Eastport – Duck Island MPAs could serve as another tourism resource for the community.

Benefits and costs

The primary benefit of the proposed Regulations establishing the MPAs is that it builds upon the existing foundation for ensuring the conservation and protection of local lobster and other marine organisms and their habitat. Designated MPAs will provide a

Le caractère participatif du programme de ZPM du MPO, qui résulte de l'établissement d'un comité directeur représentatif, offre la possibilité d'élargir la participation à toutes les parties intéressées ou touchées. Ainsi, les besoins et les préoccupations d'un segment plus important de la population sont pris en compte dans ces mesures, qui favorisent en même temps la coopération et la mise en commun des ressources et des connaissances. Finalement, le cadre de gestion actuel ne prévoit ni dispositions ni appui pour les programmes de recherche scientifique, de surveillance et de sensibilisation du public. Ce sont pourtant toutes des activités qui accroissent la compréhension des écosystèmes gérés et qui permettent de vérifier l'efficacité de la gestion. L'éducation permet à la population de mieux comprendre le milieu marin et les objectifs de gestion et, de ce fait, elle favorise la conformité aux règlements.

Mesures volontaires

Malgré un appui considérable de la collectivité en faveur de l'initiative de ZPM à Eastport, les mesures volontaires n'ont pas été jugées suffisantes pour assurer une protection adéquate du homard. En l'absence d'un régime réglementaire et de mesures de gestion connexes, il serait difficile de maintenir une conformité constante. Cette approche servira également de base à la surveillance de l'efficacité des mesures de gestion. Il a été jugé préférable d'opter pour la désignation officielle, judicieuse et à long terme de ZPM aux termes de la *Loi sur les océans* plutôt que de s'en remettre à des mesures volontaires, qui dépendent souvent de sources de financement incertaines.

Zones de protection marines en vertu de la Loi sur les océans

L'option proposée est de désigner les ZPM d'Eastport – île Round et d'Eastport – île Duck par un règlement, assorti d'un plan de gestion décrivant les activités prévues qui ne sont pas régies par le règlement. Des mesures réglementaires (interdictions) et non réglementaires (intendance et planification conjointe) sont recommandées pour répondre aux besoins de conservation et de gestion d'Eastport. Grâce à ces deux démarches, les activités actuelles et futures dans ce secteur pourront être gérées de façon cohérente tout en favorisant l'atteinte des objectifs de conservation des ZPM. Un règlement d'application de la *Loi sur les océans* permettra, par un règlement similaire et pour une longue période, de simplifier les mesures de gestion dans un secteur ciblé.

Cette option traduit l'aspiration de la collectivité locale. La gestion des ZPM de la *Loi sur les océans* est fondée sur la participation et la coopération entre les parties intéressées et le MPO. Cette façon de faire confère des pouvoirs aux intérêts locaux et assure la prise en compte des préoccupations locales. Parmi les avantages d'une telle démarche, mentionnons l'amélioration de l'intendance ainsi que des rapports et de la compréhension entre les gouvernements et les collectivités locales, sans oublier un plus grand respect des règlements. Les ZPM proposées ont déjà suscité et continueront de susciter un grand intérêt au sein de la population locale, qui aura de nombreuses occasions de participer à leur gestion. Les activités de recherche, de surveillance et d'éducation offriront de nouvelles occasions d'accroître la compréhension et la sensibilisation de la population à l'égard du milieu marin et des enjeux liés à sa conservation. L'industrie touristique est forte dans la région, et la création des ZPM d'Eastport – île Round et d'Eastport – île Duck pourrait y ajouter un nouvel attrait.

Avantages et coûts

L'avantage du règlement proposé pour la création des ZPM est qu'il part de bases établies pour assurer la conservation et la protection du homard local et d'autres espèces marines ainsi que de leur habitat. Les ZPM constitueront une zone d'étude à long

long-term study area to conduct scientific research on the benefits of fishery refuges and their contribution to the broader ecosystem with respect to larval dispersion and recruitment. Knowledge of these processes is transferable to many other marine species and may influence the management of other fisheries.

Another benefit of designating the MPAs is the opportunity to initiate a focused and cooperative management approach involving federal and provincial government agencies using their respective authorities. It is also an opportunity to encourage stewardship and co-operation with an alliance of stakeholder groups and to augment tourism development initiatives in the Eastport area.

Under the *Oceans Act*, the Minister is directed to establish a national network of MPAs. The designation of the Eastport – Round Island and Eastport – Duck Island MPAs will be a key contribution to the development of this national network and for meeting commitments under Canada's Oceans Action Plan, an action plan which builds upon the legislative and policy framework of the *Oceans Act* and COS. Protected areas are also a key contribution to the Sustainable Development Strategy of Canada.

The establishment of the MPAs will also demonstrate Canada's resolve to fulfill its commitments under the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), the Convention on Biological Diversity, the World Commission on Protected Areas Program and the 2002 World Summit on Sustainable Development.

Significant impacts on user groups are not anticipated from the establishment of MPAs around Round Island and Duck Island. The two areas are presently closed to fisheries and historical primary users of the areas are local fisherpersons who helped establish the closures. Aquaculture operations would be prohibited within the MPAs, but the areas have not been identified for potential aquaculture operations. Outside of the proposed MPAs, there is a large area available to aquaculture.

Internal DFO funding has facilitated the designation process thus far including assessments, consultation, and regulatory development. Upon designation, DFO will fund the management actions described in the MPA Regulations, compliance and enforcement activities, monitoring for management effectiveness, and support for a management body. Supplementary activities, such as public awareness and education activities or research, may be undertaken by partners such as non-government organizations or academic institutions. Costs associated with enforcement activities will be assumed by DFO through existing funding for fisheries protection officers and should be minimal considering the high level of compliance and small size of coastal MPAs. See the section below on enforcement for further information.

Consultation

Local fishers, represented by the EPLPC, undertook extensive consultations (over 25 meetings) prior to and since establishing the JPA in 1997. The designation of Round Island and Duck Island as MPAs is seen by local residents as a natural progression to further build upon their conservation efforts. The MPA consultative process, ongoing since the AOI announcement in 2000, has developed new trust-based relationships, and the regulatory designation of the MPAs will maintain stakeholder confidence.

terme où les scientifiques effectueront des travaux de recherche sur les avantages de refuges pour les ressources halieutiques et sur leur contribution à l'écosystème plus large en ce qui concerne la dispersion des larves et le recrutement. Parce que les connaissances sur ces processus sont transférables à de nombreuses autres espèces marines, elles peuvent influencer la gestion d'autres pêches.

Un autre avantage de la désignation des ZPM est la possibilité de mettre en place un régime de gestion coopératif ciblé nécessitant la participation d'organismes fédéraux et provinciaux dans leurs domaines de compétences respectifs. Elle offre également une occasion d'encourager l'intendance et la coopération avec une alliance de groupes d'intervenants, ainsi que d'accroître le développement du tourisme dans le secteur d'Eastport.

En vertu de la *Loi sur les océans*, le ministre doit établir un réseau national de ZPM. La désignation des ZPM d'Eastport – île Round et d'Eastport – île Duck contribuera grandement à l'établissement du réseau national et au respect des engagements prévus dans le Plan d'action pour les océans du Canada, plan qui s'appuie sur le cadre législatif et stratégique de la *Loi sur les océans* et de la SOC. Les zones de protection contribuent aussi de façon significative à la Stratégie de développement durable du Canada.

En outre, l'établissement de ZPM démontrera la détermination du Canada à respecter les engagements qu'il a pris en ratifiant la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) et la Convention sur la diversité biologique, ainsi que dans le cadre du programme de la Commission mondiale des aires protégées et du Sommet mondial sur le développement durable de 2002.

L'établissement des ZPM d'Eastport – île Round et d'Eastport – île Duck ne devrait pas avoir d'incidences considérables sur les groupes d'utilisateurs des ressources. La pêche est actuellement fermée dans ces deux secteurs et les principaux utilisateurs sont des pêcheurs locaux qui ont eux-mêmes contribué à ces fermetures. L'aquaculture serait interdite dans les ZPM, mais le secteur n'a jamais été considéré comme candidat possible à l'implantation d'élevages. Il y a, à l'extérieur des zones proposées, un grand espace qui pourrait servir aux fins de l'aquaculture.

Jusqu'ici, le financement interne du MPO a facilité le processus de désignation, qui comprend l'évaluation, les consultations et l'élaboration d'un règlement. Après la désignation, le MPO financera les mesures de gestion décrites dans le Règlement des ZPM, ainsi que les activités de vérification de la conformité, d'application des règlements et de contrôle de l'efficacité de la gestion et les mesures d'appui à un organisme de gestion. Les activités supplémentaires de recherche ou d'éducation et de sensibilisation du public pourront être réalisées par des partenaires comme des organismes non gouvernementaux ou des universités. Les coûts associés à l'application du règlement seront assumés par le MPO à l'aide de fonds affectés aux agents de protection des pêches. Ces coûts seront minimes, compte tenu du haut niveau de conformité dans les ZPM côtières et de leur petite taille. Pour plus de renseignements, se reporter à la section sur l'exécution du Règlement.

Consultations

Les pêcheurs locaux, représentés par l'EPLPC, ont entrepris un vaste processus de consultation (plus de 25 réunions), lesquelles ont commencé avant la conclusion de l'entente de projet conjoint, en 1997, et se poursuivent toujours. La désignation des secteurs de l'île Round et de l'île Duck comme ZPM est perçue par les résidents locaux comme l'aboutissement naturel de leurs efforts de conservation. Le processus consultatif qui est en cours depuis l'annonce, en 2000, du choix des secteurs de l'île Round et de

To facilitate the consultative process, the Eastport MPA Steering Committee was established in 2002. The Committee consists of representatives from the fishing industry, municipal governments, tourism industry, DFO, the provincial Department of Fisheries and Aquaculture, the Regional Economic Development Corporation, and Parks Canada.

The role of this Committee is to

- (a) represent key constituents or stakeholders;
- (b) provide advice to Fisheries and Oceans Canada and provincial government on consultation process;
- (c) collate and analyze feedback from consultations and management proposals;
- (d) make consensus-based recommendations to Fisheries and Oceans Canada and the province for the proposed establishment of MPAs in the Eastport area; and
- (e) ensure community involvement in the establishment and ongoing management of the Eastport – Round Island and Eastport – Duck Island MPAs.

The Committee has provided an excellent forum for issue identification, discussion and resolution. It has functioned well and guided the development of the proposed cooperative management regime. The resulting commitment to stewardship and cooperation in the protection of these areas as MPAs has laid the groundwork for the proposed Regulations. The recommendations reflect the outcome of a consensus-based process by the Committee and directions expressed by the public, stakeholders and other partners since 1995. The Eastport MPA Steering Committee has held seven meetings since March 2002 and participated in one public information session.

Consultations have been held with several federal departments including Environment Canada, Parks Canada, Transport Canada, and Natural Resources Canada. Within Fisheries and Oceans Canada, a number of sectors were also consulted including Fisheries Management, Canadian Coast Guard, Science Branch, and Policy and Economics.

Consultations have also been held with several provincial departments and agencies of the Government of Newfoundland and Labrador. These include Fisheries and Aquaculture, Intergovernmental Affairs, Natural Resources, Environment and Conservation, Transportation and Works, Tourism and Culture, and Innovation, Trade and Rural Development.

Environmental non-governmental organizations (ENGOs) have also been consulted with regard to the proposed regulatory intent of the MPAs, including the World Wildlife Fund, Canadian Parks and Wilderness Society, and the Newfoundland and Labrador Legacy Nature Trust.

The most prevalent concern raised at consultations with ENGOs was with regard to the adequacy of the size of the MPAs. In response, it was noted that the boundaries surrounding the Round Island and Duck Island MPAs encompass the productive lobster habitat in those vicinities. These MPAs will complement ongoing conservation measures within the 400 km² EPLMA, thereby addressing lobster conservation around the Eastport Peninsula.

l'île Duck comme zone d'intérêt en vue de la désignation de ZPM a contribué à l'établissement de relations de confiance avec les parties intéressées qui seraient maintenues par la désignation réglementaire des ZPM.

Afin de faciliter le processus consultatif, le Comité directeur des ZPM d'Eastport a été établi en 2002. Le Comité est formé de représentants de l'industrie de la pêche, des administrations municipales, de l'industrie du tourisme, du MPO, du ministère provincial des pêches et de l'aquaculture, de la Société de développement économique régional et de Parcs Canada.

Le rôle du Comité directeur des ZPM d'Eastport est de :

- a) représenter les membres et les principales parties intéressées;
- b) fournir des conseils à Pêches et Océans Canada et au gouvernement provincial sur le processus de consultation;
- c) réunir et analyser les remarques faites durant les consultations ainsi que les propositions de gestion;
- d) faire, à Pêches et Océans Canada et à la province, des recommandations fondées sur un consensus en vue du projet d'établissement de ZPM dans le secteur d'Eastport;
- e) veiller à ce que la collectivité participe à l'établissement et à la gestion courante des ZPM d'Eastport – île Round et d'Eastport – île Duck.

Le Comité directeur constitue un excellent forum pour cerner les problèmes, en débattre et trouver des solutions. Il fonctionne bien et permet d'orienter les travaux en vue de l'établissement d'un régime coopératif de gestion. L'engagement qui en a résulté, en ce qui concerne l'intendance et la coopération pour assurer la protection de ces zones de protection marines, a préparé la voie au règlement proposé. Les recommandations sont le résultat d'un processus fondé sur le consensus par le Comité directeur et des souhaits exprimés depuis 1995 par la population, les parties intéressées et les autres partenaires. Le Comité directeur des ZPM d'Eastport a tenu sept réunions depuis mars 2002 ainsi qu'une séance d'information publique.

Des consultations ont eu lieu avec plusieurs ministères fédéraux, dont Environnement Canada, Parcs Canada, Transports Canada et Ressources naturelles Canada. Divers secteurs du ministère des Pêches et des Océans ont également été consultés, dont la Gestion des pêches, la Garde côtière canadienne, la Direction des sciences et la Direction des politiques et des services économiques.

D'autres consultations ont aussi été menées auprès de ministères provinciaux et d'organismes gouvernementaux de Terre-Neuve-et-Labrador, dont les ministères suivants : pêches et aquaculture, affaires intergouvernementales, ressources naturelles, environnement et conservation, transports et travaux publics, tourisme et culture ainsi que le ministère de l'innovation, du commerce et du développement rural.

Des organisations non gouvernementales de l'environnement (ONGE) ont également été consultées concernant l'objectif du règlement sur les ZPM, y compris le Fonds mondial pour la nature, la Société pour la protection des parcs et des sites naturels du Canada et la Newfoundland and Labrador Legacy Nature Trust.

Lors des consultations avec les ONGE, la préoccupation principale était de savoir si la taille des ZPM était adéquate. En réponse à cette question, on a signalé que les limites des zones de protection marines de l'île Round et de l'île Duck s'étendent à l'habitat productif de homard situé à proximité. Ces ZPM, qui viennent s'ajouter aux mesures de conservation déjà en cours dans la ZGHPE d'une superficie de 400 km², contribueront à assurer la conservation du homard dans ce secteur.

Marine conservation efforts in the Eastport area have been the focus of positive media coverage on television (“Country Canada,” “Land and Sea”), in print media (*The Express*, *The Beacon*), and reports and interviews on CBC Radio, resulting in continued public discussion and interest.

In discussing and developing recommendations for designation and management of the Eastport – Round Island and Eastport – Duck Island MPAs, all members of the Steering Committee and their constituents clearly understood that, upon designation, the area would be managed and regulated by prohibitions and other management actions. It was also accepted that the Regulations would not prevent the removal of marine organisms for scientific or educational purposes as part of an ongoing research program to assess and monitor the long-term health of the Eastport marine ecosystem and the local lobster stocks.

Strategic environmental assessment

Impacts of these prohibitions and management actions are understood, accepted and supported within the community and among the user groups. A Strategic Environmental Assessment (SEA) has been completed for the Eastport – Round Island and Eastport – Duck Island MPA initiatives in compliance with the 2004 *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*. Generally, it is anticipated that any environmental effects resulting from the MPAs will be positive. The management measures associated with the MPAs will help to achieve the conservation and protection of the lobster population, as well as other species, and their supporting habitats.

Compliance and enforcement

Violations of the MPA Regulations carry penalties under the *Oceans Act* ranging from \$100,000 to \$500,000.

There will be some increased pressure on DFO conservation and enforcement personnel and resources to enforce the MPA Regulations. There is an expectation by local residents that heightened enforcement within the MPAs will be effective in enforcing the Regulations.

Local fishers have already developed community-based, non-regulatory measures to promote compliance, including self-policing. The high level of support of the creation of the MPAs suggests that there will be a high level of compliance from local residents.

A compliance and enforcement component of the management plan will address operational responsibilities by Fisheries and Oceans Canada to meet regulatory requirements. Fisheries officers in the area will serve as the primary enforcement body and will be complemented by seasonal local guardians/marine monitors.

Monitoring and assessment of the effectiveness of the management plan and guidelines will take place over a three-year period. Depending on the results, additional measures and enforcement needs can then be considered, if necessary.

Contacts

Tracy Kerluke, Acting Senior Analyst, Marine Protected Areas, Fisheries and Oceans Canada, 200 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0E6, (613) 991-6692 (telephone), (613) 993-6414 (fax), kerluket@dfo-mpo.gc.ca (email); Dave Luck, Policy Analyst, Legislative and Regulatory Affairs, Fisheries and Oceans Canada, 200 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0E6, (613) 990-0199 (telephone), (613) 990-2811 (fax), luckd@dfo-mpo.gc.ca (email).

Les efforts pour assurer la conservation du milieu marin dans le secteur d'Eastport ont suscité des réactions positives des médias, notamment dans le cadre d'émissions de télévision (*Country Canada*, *Land and Sea*), dans la presse (*The Express*, *The Beacon*) et lors de la diffusion de rapports et d'entrevues sur les ondes de CBC Radio, ce qui contribue à alimenter le débat public et à maintenir l'intérêt au sein de la population.

Lors des discussions en vue de la formulation de recommandations pour la désignation et la gestion des ZPM d'Eastport – île Round et d'Eastport – île Duck, tous les membres du Comité directeur et les personnes qu'ils représentent ont clairement compris qu'une fois désignées, les zones feront l'objet d'interdictions et d'autres mesures de gestion. Il a également été convenu que le Règlement n'empêcherait pas le prélèvement d'organismes marins à des fins scientifiques ou éducationnelles dans le cadre du programme de recherche en cours pour évaluer et surveiller l'état de santé à long terme de l'écosystème marin et des stocks locaux de homard dans le secteur d'Eastport.

Évaluation environnementale stratégique

Les incidences des interdictions et des mesures de gestion sont comprises, acceptées et appuyées par la collectivité et les groupes d'utilisateurs. Conformément à *La directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* de 2004, les initiatives des ZPM d'Eastport – île Round et d'Eastport – île Duck ont fait l'objet d'une évaluation environnementale stratégique (EES). En général, on n'attend que des répercussions positives de la création des ZPM. Les mesures de gestion associées aux ZPM contribueront aux efforts pour conserver et protéger la population de homard ainsi que les autres espèces et leurs habitats.

Respect et exécution

Les infractions aux règlements des ZPM donneront lieu à des amendes allant de 100 000 \$ à 500 000 \$ en vertu de la *Loi sur les océans*.

Le personnel de la conservation et de l'application des règlements du MPO devra, en plus de ses charges habituelles, veiller au respect du règlement régissant les ZPM. Les résidents locaux s'attendent en effet à un resserrement efficace des mesures d'application dans la ZPM.

Les pêcheurs locaux ont déjà prévu certaines mesures communautaires, comme l'autosurveillance, dans le but de promouvoir la conformité. L'appui massif accordé à la création des ZPM par des résidents locaux permet d'espérer un haut niveau de conformité de leur part.

Un volet du plan de gestion sur la conformité et l'application traitera des responsabilités opérationnelles de Pêches et Océans Canada pour ce qui est des exigences réglementaires. Les agents des pêches du secteur constitueront l'organisme d'exécution principal. Ils seront secondés dans cette tâche par des gardes-pêche locaux et des agents de surveillance marine saisonniers.

La surveillance et l'évaluation de l'efficacité du plan de gestion et des lignes directrices s'effectueront sur une période de trois ans. Selon les résultats, des mesures de gestion et d'application supplémentaires pourraient être envisagées.

Personnes-ressources

Tracy Kerluke, Analyste principale intérimaire, Zones de protection marines, Pêches et Océans Canada, 200, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0E6, (613) 991-6692 (téléphone), (613) 993-6414 (télécopieur), kerluket@dfo-mpo.gc.ca (courriel); Dave Luck, Analyste des politiques, Affaires législatives et réglementaires, Pêches et Océans Canada, 200, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0E6, (613) 990-0199 (téléphone), (613) 990-2811 (télécopieur), luckd@dfo-mpo.gc.ca (courriel).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council proposes, pursuant to subsection 35(3) of the *Oceans Act*^a, to make the annexed *Eastport Marine Protected Areas Regulations*.

Interested persons may make representations 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 addressed to Tracy Kerluke, Marine Protected Areas A/Senior Analyst, Marine Ecosystems Conservation Branch, Fisheries and Oceans Canada, 200 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0E6 (tel.: (613) 991-6692; facsimile: (613) 993-6414; e-mail: kerluket@dfo-mpo.gc.ca).

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Ottawa, June 6, 2005

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

EASTPORT MARINE PROTECTED AREAS REGULATIONS

INTERPRETATION

1. (1) In these Regulations, “waters” means, in addition to the waters, the bed and subsoil below the waters to a depth of two metres.

(2) In these Regulations, all geographical coordinates (latitude and longitude) are expressed in the North America Datum 1983 (NAD 83) geodetic reference system.

(3) In Schedule 1, the lines connecting the points are rhumb lines.

APPLICATION

2. These Regulations apply to the marine protected areas designated in section 3.

DESIGNATION

3. The following areas of the sea in Bonavista Bay are designated as marine protected areas:

(a) those waters within an area of the sea — depicted in Schedule 1 and to be known as the Eastport – Duck Island Marine Protected Area – whose outer limit is a series of rhumb lines commencing at a point 48°45'06" N, 53°41'18" W, then to a point 48°44'30" N, 53°40'42" W, then to a point 48°43'54" N, 53°41'18" W, then to a point 48°44'30" N, 53°42'06" W and then to the point of commencement and whose inner limit is the low-water line of the islands within the outer limit; and

(b) those waters within an area of the sea — depicted in Schedule 2 and to be known as the Eastport – Round Island Marine Protected Area – whose outer limit is a line every point of

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 35(3) de la *Loi sur les océans*^a, se propose de prendre le *Règlement sur les zones de protection marines d'Eastport*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Tracy Kerluke, analyste principale par intérim des zones de protection marines, Direction de la conservation des écosystèmes marins, ministère des Pêches et des Océans, 200, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0E6 (tél. : (613) 991-6692; téléc. : (613) 993-6414; courriel : kerluket@dfo-mpo.gc.ca).

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Ottawa, le 6 juin 2005

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

RÈGLEMENT SUR LES ZONES DE PROTECTION MARINES D'EASTPORT

DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES

1. (1) Dans le présent règlement, sont assimilés aux eaux leur fond ou leur lit, ainsi que leur sous-sol jusqu'à une profondeur de deux mètres.

(2) Dans le présent règlement, les coordonnées géographiques — latitude et longitude — sont exprimées selon le Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (NAD83).

(3) Dans l'annexe 1, les lignes reliant les points entre eux sont des loxodromies.

APPLICATION

2. Le présent règlement s'applique aux deux zones de protection marines désignées par l'article 3.

DÉSIGNATION

3. Chacun des espaces maritimes ci-après de la baie de Bonavista est désigné comme zone de protection marine :

a) les eaux situées à l'intérieur de l'espace maritime — illustré à l'annexe 1 et nommé « zone de protection marine d'Eastport – île Duck » — dont la délimitation extérieure est la loxodromie partant du point 48°45'06" N., 53°41'18" O., passant par les points 48°44'30" N., 53°40'42" O., 48°43'54" N., 53°41'18" O., 48°44'30" N., 53°42'06" O., puis revenant au point de départ, et dont la délimitation intérieure est la laisse de basse mer des îles situées à l'intérieur de la délimitation extérieure;

b) les eaux situées à l'intérieur de l'espace maritime — illustré à l'annexe 2 et nommé « zone de protection marine d'Eastport – île ROUND » — dont la délimitation extérieure est une ligne

^a S.C. 1996, c. 31

^a L.C. 1996, ch. 31

which is at a distance of 198.12 m (650 feet) from the nearest point of the low-water line of Round Island and whose inner limit is the low-water line of the island.

PROHIBITED ACTIVITIES

4. (1) In a marine protected area, no person shall

(a) disturb, damage or destroy, or remove from the marine protected area, any living marine organism or any part of its habitat; or

(b) carry out any activity — including depositing, discharging or dumping any substance, or causing any substance to be deposited, discharged or dumped — that is likely to result in the disturbance, damage, destruction or removal of a living marine organism or any part of its habitat.

(2) Despite subsection (1), a person may carry out any activity excepted under section 5 or any scientific or educational activity for which a plan is approved under section 7.

EXCEPTIONS

5. The following activities may be carried out in a marine protected area:

- (a) fishing that is carried out in accordance with the *Aboriginal Communal Fishing Licences Regulations*; and
- (b) any activity that is carried out for the purpose of public safety, national security or law enforcement or in response to an emergency.

ACTIVITY PLAN

6. Every person who proposes to carry out a scientific or an educational activity in a marine protected area shall submit to the Minister for approval, not less than 60 days before the day on which the activity is proposed to begin, a plan that contains the following information and documents:

- (a) the name, address and telephone number, and if applicable, the facsimile number and electronic mail address, of a person who can be contacted in respect of the plan;
- (b) a detailed description of the proposed activity that sets out
- (i) the purpose of the proposed activity,
 - (ii) the period or periods during which the proposed activity is to be carried out,
 - (iii) a map on which the location of the proposed activity is identified,
 - (iv) the types of data that are to be collected, if any, and the sampling protocols or other techniques to be used to collect the data,
 - (v) the types of equipment, if any, that are to be used during the proposed activity, including those for gathering data, and if any of the equipment is to be anchored or moored in the marine protected area, the methods by which the anchoring or mooring is to be conducted,
 - (vi) the type and identity of every vessel, within the meaning of section 2 of the *Canada Shipping Act*, that is to be used to carry out the proposed activity, and
 - (vii) every substance, if any, that is to be deposited, discharged or dumped within the marine protected area during the proposed activity;
- (c) an assessment of the environmental effects that are likely to occur within the marine protected area as a result of the proposed activity; and

dont chaque point est à une distance de 198,12 mètres (650 pieds) du point le plus proche de la laisse de basse mer de l'île Round, et dont la délimitation intérieure est cette laisse de basse mer.

ACTIVITÉS INTERDITES

4. (1) Il est interdit, dans une zone de protection marine :

a) de perturber, d'endommager, de détruire ou d'enlever tout organisme marin vivant ou toute partie de son habitat;

b) de mener toute activité — notamment déposer, déverser ou rejeter une substance ou faire déposer, déverser ou rejeter une substance — susceptible de perturber, d'endommager, de détruire ou d'enlever tout organisme marin vivant ou toute partie de son habitat.

(2) Il est toutefois permis, dans une zone de protection marine, de mener toute activité visée à l'article 5 ou toute activité scientifique ou éducative pour laquelle un plan est approuvé en vertu de l'article 7.

EXCEPTIONS

5. Il est permis de pratiquer dans une zone de protection marine les activités suivantes :

- a) la pêche pratiquée conformément au *Règlement sur les permis de pêche communautaires des Autochtones*;
- b) toute activité visant à assurer la sécurité publique, la sécurité nationale ou l'exécution de la loi ou à répondre à une situation d'urgence.

PLAN D'ACTIVITÉ

6. Quiconque prévoit mener une activité scientifique ou éducative dans une zone de protection marine soumet à l'approbation du ministre, au moins soixante jours avant le début de l'activité, un plan comportant les renseignements et documents suivants :

- a) les nom, adresse et numéro de téléphone d'une personne qui peut être jointe au sujet du plan ainsi que, le cas échéant, ses numéro de télécopieur et adresse électronique;
- b) la description détaillée de l'activité précisant :
- (i) l'objet de l'activité,
 - (ii) la ou les périodes prévues de l'activité,
 - (iii) une carte indiquant le lieu de l'activité,
 - (iv) les données à recueillir et les protocoles d'échantillonnage ou autres techniques qui seront utilisés pour les recueillir,
 - (v) le type d'équipement qui sera utilisé pour l'activité, notamment pour recueillir les données, et, dans le cas où l'équipement sera ancré ou amarré, la méthode d'ancrage ou d'amarrage,
 - (vi) le type et l'identité de tout bâtiment au sens de l'article 2 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* qui sera utilisé pour l'activité,
 - (vii) les substances qui y seront déposées, déversées ou rejetées;
- c) une évaluation des effets environnementaux que l'activité est susceptible d'entraîner sur la zone de protection marine;
- d) une liste des permis, licences, autorisations et consentements obtenus ou demandés relativement à l'activité.

(d) a list of every licence, permit, authorization or consent obtained or applied for in respect of the proposed activity.

7. (1) Subject to subsection (2), the Minister shall, within 30 days after the day on which a plan that is submitted in accordance with section 6 is received, approve the plan if the proposed activity is not likely to damage or destroy the habitat of a living marine organism in the marine protected area and

(a) in the case a scientific activity, the proposed activity is to be carried out for the purpose of monitoring the effectiveness of conservation measures implemented in, or for the management of, the marine protected area; and

(b) in the case of an educational activity, the proposed activity is to be carried out for the purpose of increasing public awareness of the marine protected area or providing information in respect of the conservation measures implemented in that area.

(2) The Minister shall not approve a plan if the cumulative environmental effects of the proposed activity in combination with any other past and current activities carried out within the marine protected area are likely to damage or destroy the habitat of living marine organisms in that area.

REPORTING OF ACCIDENTS

8. Every person involved in an accident that is likely to result in any disturbance, damage, destruction or removal prohibited under subsection 4(1) shall, within two hours after its occurrence, report the accident to the Canadian Coast Guard.

COMING INTO FORCE

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

7. (1) Le ministre approuve le plan soumis conformément à l'article 6 dans les trente jours suivant sa réception si l'activité proposée n'est pas susceptible d'endommager ni de détruire l'habitat de tout organisme marin vivant dans la zone de protection marine et si :

a) dans le cas d'une activité scientifique, elle est menée à des fins de gestion de cette zone ou de contrôle de l'efficacité des mesures de conservation qui y sont mises en place;

b) dans le cas d'une activité éducative, elle vise à accroître la sensibilisation du public à l'égard de cette zone ou à donner des renseignements sur les mesures de conservation qui y sont mises en place.

(2) Il peut toutefois refuser d'approuver le plan si les effets cumulatifs environnementaux de l'activité proposée, lorsqu'elle est combinée à d'autres activités terminées ou en cours dans la zone de protection marine, sont susceptibles d'endommager ou de détruire l'habitat de tout organisme marin vivant dans cette zone.

AVIS D'ACCIDENT

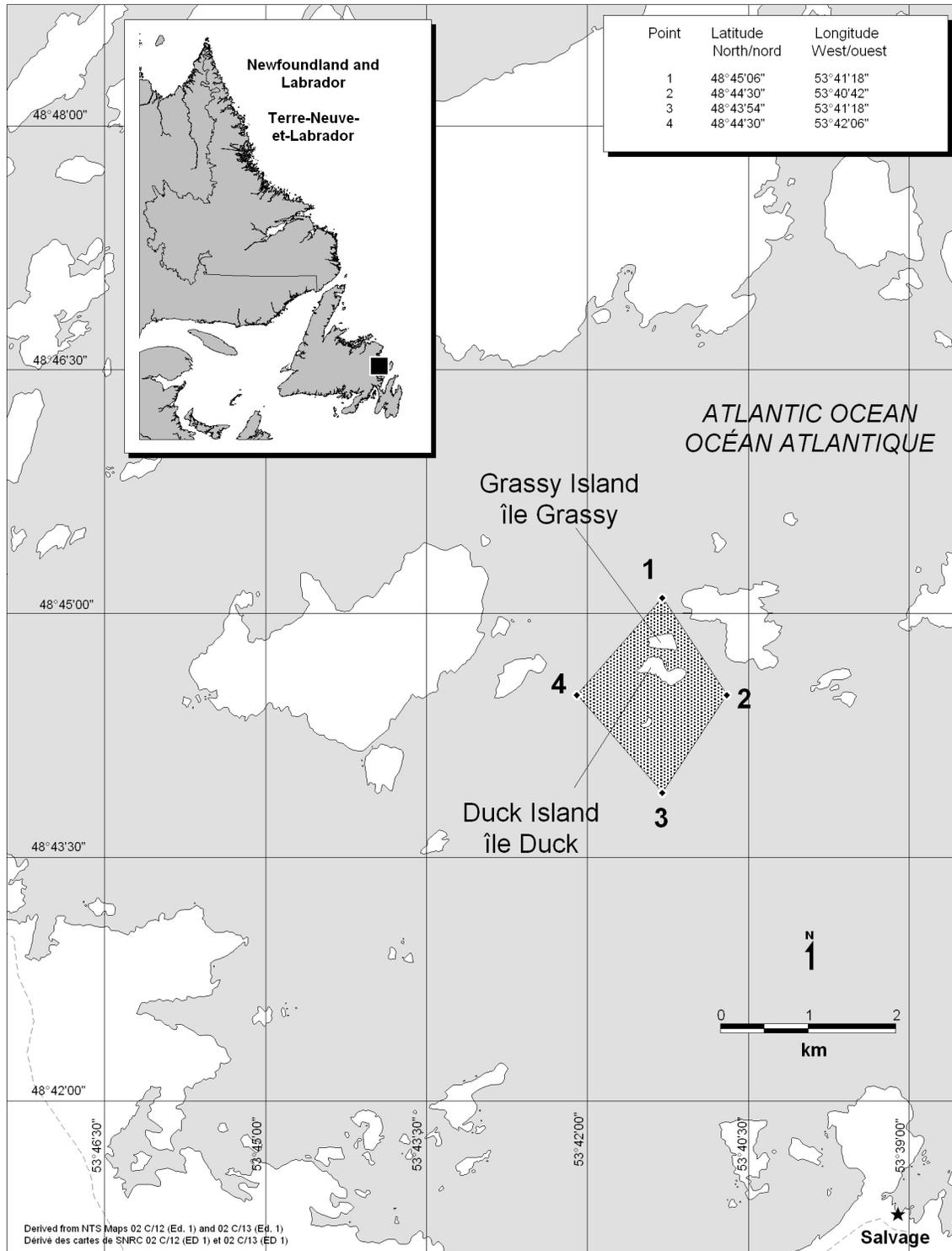
8. Toute personne en cause dans un accident susceptible d'entraîner toute perturbation, tout endommagement, toute destruction ou tout enlèvement interdits par le paragraphe 4(1) en avise la Garde côtière canadienne dans les deux heures.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

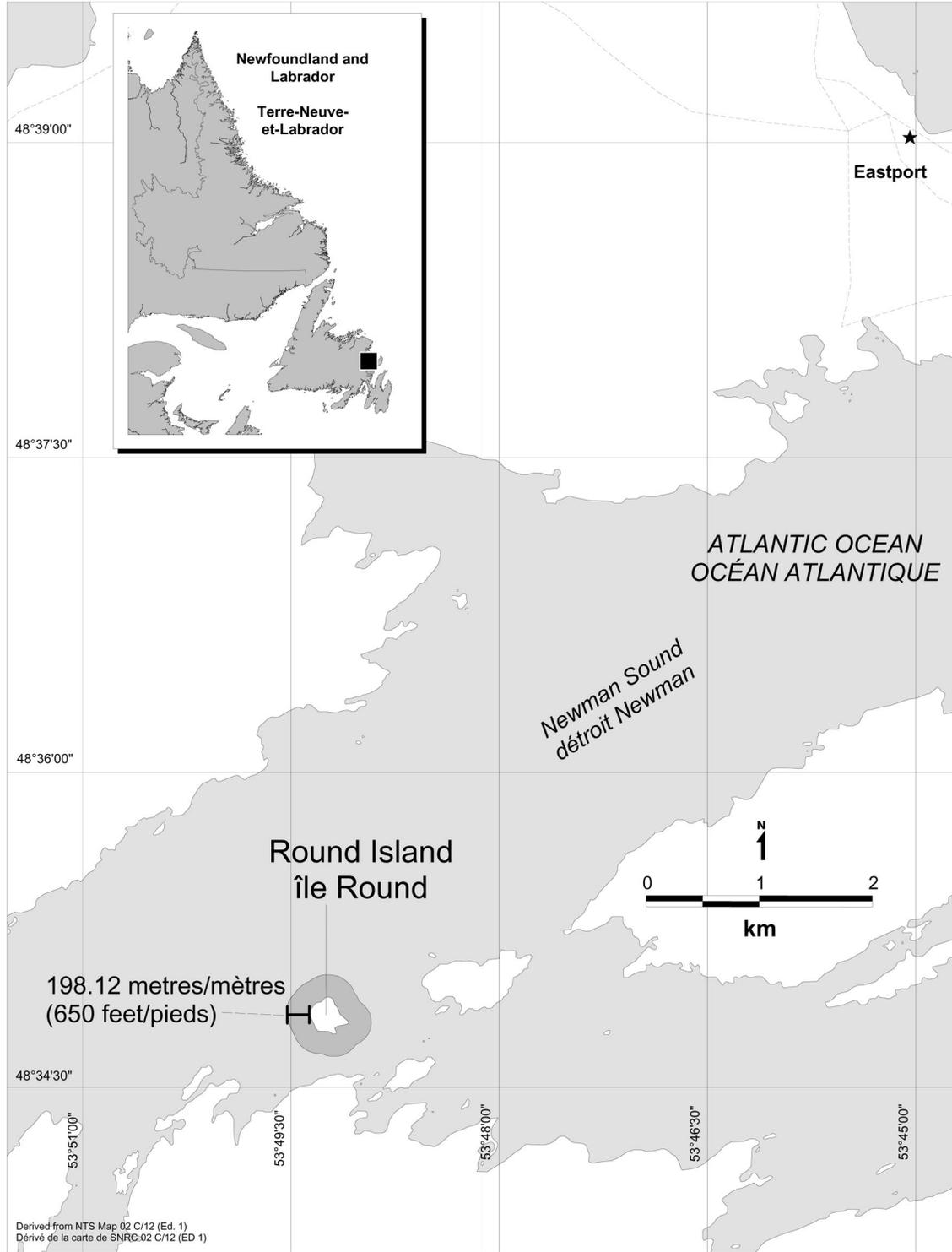
SCHEDULE 1/ANNEXE 1
 (Subsection 1(3) and paragraph 3(a)/
 paragraphe 1(3) et alinéa 3a)

EASTPORT – DUCK ISLAND MARINE PROTECTED AREA/
 ZONE DE PROTECTION MARINE D’EASTPORT – ÎLE DUCK



SCHEDULE 2/ANNEXE 2
(Paragraph 3(b)/alinéa 3b))

EASTPORT – ROUND ISLAND MARINE PROTECTED AREA/
ZONE DE PROTECTION MARINE D’EASTPORT – ÎLE ROUND



Gilbert Bay Marine Protected Area Regulations

Statutory authority

Oceans Act

Sponsoring department

Department of Fisheries and Oceans

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Oceans Act* (the Act) came into force on January 31, 1997. Part II of the Act authorizes the establishment of Canada's Ocean Strategy (COS) based on the principles of sustainable development, integrated management and the precautionary approach. This Part of the Act also provides authority for the development of tools necessary to carry out COS, such as the establishment of Marine Protected Areas (MPAs).

Section 35 of the Act authorizes the Governor in Council to designate, by regulations, MPAs for one or more of the following reasons:

- (a) the conservation and protection of commercial and non-commercial fishery resources, including marine mammals and their habitats;
- (b) the conservation and protection of endangered or threatened marine species and their habitats;
- (c) the conservation and protection of unique habitats;
- (d) the conservation and protection of marine areas of high biodiversity or biological productivity; and
- (e) the conservation and protection of any other marine resource or habitat as is necessary to fulfill the mandate of the Minister.

Gilbert Bay is located on Labrador's southeast coast. During the 1970s, people living near Gilbert Bay recognized that this particular bay was populated by a different group of Atlantic cod (*Gadus morhua*) than those caught on traditional fishing grounds. Local people identified the cod in Gilbert Bay as "bay cod," recognizable by their golden-brown colouration and residency within the confines of the bay. A single-family enterprise fished cod commercially in Gilbert Bay from the late 1970s until 1992, when a moratorium was placed on northern cod stocks, i.e. those found off southeastern Labrador, the Northeast Newfoundland Shelf, and the northern half of Grand Bank (North Atlantic Fisheries Organization Divisions 2J, 3K, and 3L).

Since 1996, scientists from Memorial University of Newfoundland (MUN), in co-operation with the Department of Fisheries and Oceans (DFO), have been studying the Atlantic cod in Gilbert Bay. Scientists identified Gilbert Bay cod as a resident population, genetically distinct from other Atlantic cod populations. In light of this information, residents became very concerned when the commercial northern cod fishery re-opened in 1998. Fishing

Règlement sur la zone de protection marine de la baie Gilbert

Fondement législatif

Loi sur les océans

Ministère responsable

Ministère des Pêches et des Océans

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

La *Loi sur les océans* (la Loi) est entrée en vigueur le 31 janvier 1997. La partie II de la Loi permet l'établissement de la Stratégie de gestion des océans (SGO), basée sur les principes du développement durable, de la gestion intégrée et de la prévention. Cette partie de la Loi prévoit aussi l'élaboration d'outils nécessaires à la SGO, notamment l'établissement de zones de protection marines (ZPM).

L'article 35 de la Loi autorise le gouverneur en conseil à désigner, en vertu de la réglementation, des ZPM pour l'une ou plusieurs des raisons suivantes :

- a) la conservation et la protection des ressources halieutiques commerciales ou autres, y compris les mammifères marins et leur habitat;
- b) la conservation et la protection des espèces en voie de disparition et des espèces menacées et de leur habitat;
- c) la conservation et la protection d'habitats uniques;
- d) la conservation et la protection des espaces marins riches en biodiversité ou en productivité biologique;
- e) la conservation et la protection d'autres ressources ou habitats marins, au besoin, pour la réalisation du mandat du ministre des Pêches et des Océans.

La baie Gilbert est située sur la côte sud-est du Labrador. Au cours des années 70, les habitants de la région ont reconnu que la morue franche (*Gadus morhua*) qui y était pêchée était différente de celle capturée dans les pêcheries traditionnelles. Ils l'appellent la « morue de baie », en raison de sa couleur brun foncé et du fait qu'elle est confinée à ce bassin. L'entreprise d'une seule famille a pratiqué la pêche commerciale de la morue dans la baie Gilbert de la fin des années 70 jusqu'en 1992, lorsqu'un moratoire a été imposé sur le stock de morue du Nord, soit la morue que l'on trouve dans les eaux du sud-est du Labrador, sur la plate-forme du nord-est de Terre-Neuve et sur la moitié nord du Grand Banc (divisions 2J, 3K et 3L de l'Organisation des pêches et de l'Atlantique Nord-Ouest).

Des scientifiques de la Memorial University of Newfoundland (MUN), en coopération avec le ministère des Pêches et des Océans (MPO), étudient la morue franche de la baie Gilbert depuis 1996. Ils ont établi qu'elle constituait une population résidente, génétiquement distincte de toutes les autres populations de morue franche. À la lumière de cette information, les habitants de cette région sont devenus très préoccupés lorsque la pêche

effort in the region targeted Gilbert Bay cod because of its relative abundance compared to that found on traditional fishing grounds. Area residents believed that the population was being over-fished.

In May 2003, the Committee on the Status of Wildlife in Canada (COSEWIC) recommended that Atlantic cod (Newfoundland and Labrador population), which includes northern cod in 2J3KL, be listed as endangered under the *Species at Risk Act* (SARA). In addition to the harm provisions, the Act requires the development of recovery strategies and action plans for listed species and the protection of critical habitat. Whether Atlantic cod (Newfoundland and Labrador population) is officially listed under SARA, an MPA designation in Gilbert Bay would contribute enormously to recovery efforts of this unique, resident population.

In order to protect the Gilbert Bay population of cod, the communities of Port Hope Simpson and Williams Harbour, with support from local fish harvesters, approached DFO to implement conservation measures. In October 2000, the Minister of Fisheries and Oceans accepted this proposal and announced Gilbert Bay as an Area of Interest (AOI). This regulatory initiative proposes to formally designate Gilbert Bay as an MPA, as it meets the following criteria set out in paragraphs 35(1)(a), (c), and (e) of the *Oceans Act*:

Conservation and protection of commercial and non-commercial fishery resources, including marine mammals and their habitats

- Historically, the Atlantic cod fishery was the most important commercial activity in Newfoundland and Labrador. However, the northern cod stocks are at an extremely low level despite fishery closures and catch reductions since the early 1990s. Gilbert Bay has been identified as one of the few coastal concentrations of northern cod in the Newfoundland region. MPA status for Gilbert Bay will help conserve and protect the cod population as well as provide indirect protection to other species and their habitats.

Conservation and protection of unique habitats

- The physical characteristics of Gilbert Bay likely play a very important role in the establishment and continued support of the local cod population found there. Within Gilbert Bay, specific areas have been identified as important spawning areas and nursery habitats, and the highest level of protection afforded to these areas.

Conservation and protection of any other marine resource of habitat as is necessary to fulfil the mandate of the Minister

- Under the *Oceans Act*, the Minister is directed to establish a national network of MPAs. The designation of the Gilbert Bay MPA will be a key contribution to the development of this national network and for meeting commitments under Canada's Oceans Action Plan.

MPAs are established according to a process set out in the *National Framework for Establishing and Managing Marine Protected Areas*. This process involves the identification of Areas of Interest (AOI), a series of evaluations that includes an ecological assessment of the area, the development of regulations outlining the MPA boundary and regulatory management measures to be implemented within the MPA, the development of a Management Plan to accompany the regulations, and ongoing monitoring of the MPA.

commerciale de la morue du Nord a rouverte en 1998, car l'effort de pêche dans la région ciblait la morue de la baie Gilbert à cause de son abondance relative en comparaison de ce qu'elle était dans les pêcheries traditionnelles. Ils étaient donc d'avis que la population était surpêchée.

En mai 2003, le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) a recommandé que la population de morue franche de Terre-Neuve-et-Labrador, qui inclut la morue du Nord de 2J3KL, soit inscrite à la liste des espèces en voie de disparition de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP). Outre les dispositions relatives aux dommages, la LEP exige l'élaboration de stratégies de rétablissement et de plans d'action pour les espèces inscrites et la protection de l'habitat essentiel. Que la population de morue franche de Terre-Neuve-et-Labrador soit officiellement inscrite ou non à la liste des espèces en voie de disparition de la LEP, la désignation de la baie Gilbert comme ZPM contribuera probablement dans une très grande mesure aux efforts de rétablissement de cette population résidente unique.

Les habitants de Port Hope Simpson et de Williams Harbour, avec l'appui de pêcheurs locaux, ont demandé au MPO d'instaurer des mesures de conservation en vue de protéger la population de morue de la baie Gilbert. En octobre 2000, le ministre des Pêches et des Océans a répondu à cette demande et a officiellement désigné la baie Gilbert comme un site d'intérêt (SI). Cette initiative réglementaire propose de désigner officiellement la baie Gilbert comme une ZPM, puisqu'elle répond aux critères suivants, prévus aux alinéas 35(1)a), c), et e) de la *Loi sur les océans* :

La conservation et la protection des ressources halieutiques commerciales ou autres, y compris les mammifères marins et leur habitat

- Depuis toujours, la pêche de la morue de l'Atlantique constitue l'activité commerciale la plus importante à Terre-Neuve-et-Labrador. Toutefois, les stocks de morue du Nord s'établissent à un niveau très faible, malgré la clôture de la pêche et une réduction des prises depuis le début des années 90. La baie Gilbert a été désignée comme étant l'une des rares concentrations côtières de morue du Nord dans la région de Terre-Neuve. La désignation de ZPM lui permettrait de conserver et de protéger la population de morue et de procurer une protection indirecte à d'autres espèces et à leur habitat.

La conservation et la protection d'habitats uniques

- Les caractéristiques physiques de la baie Gilbert jouent un rôle très important dans l'établissement et l'appui continu des populations locales de morue qui s'y trouvent. Dans cette baie, des zones particulières ont été désignées comme étant des zones de fraie et d'habitat de croissance importantes, et on devait leur accorder le niveau de protection le plus élevé.

La conservation et la protection d'autres ressources ou habitats marins au besoin, pour la réalisation du mandat du ministre

- En vertu de la *Loi sur les océans*, le ministre doit établir un réseau national de ZPM. La désignation de la baie Gilbert constituera une contribution clé à l'établissement de ce réseau national et à la prise d'engagements en vertu du Plan d'action pour les océans du Canada.

Les ZPM sont établies en vertu d'un processus prévu dans le *Cadre national pour l'établissement et la gestion des zones de protection marines*. Il faut ainsi désigner des sites d'intérêt (SI), effectuer une série d'évaluations, notamment une évaluation écologique du site, élaborer des règlements définissant les limites de la ZPM et des mesures de gestion réglementaire à appliquer dans cette zone, établir un plan de gestion qui accompagne la réglementation et faire une étude suivie de la zone.

Ecological description

Gilbert Bay is 28 km long, but relatively shallow, with two narrow openings to the Labrador Sea near the community of Williams Harbour. The Gilbert Bay AOI is approximately 60 km². Several biophysical conditions exist in concert within the bay, including a short ice-free season, highly stratified temperature and salinity gradients, the presence of shallow sills rising to depths of 5 m separating portions of the bay, and a number of restricted arms. These, and other biophysical features, most likely play an important role in the life history of Atlantic cod in Gilbert Bay and, by retaining eggs and larvae, may in fact enable this local population to exist.

Gilbert Bay contains the most genetically distinguishable population of Atlantic cod within the range of northern cod. The population's life history characteristics suggest local adaptations to the Gilbert Bay environment. The Gilbert Bay cod exist almost entirely inside Gilbert Bay, having a range of 60 km², and are characteristically dark brown in colouration, which has been attributed primarily to a carotenoid-rich diet of invertebrates. Researchers in the area have identified several biological characteristics that set Gilbert Bay cod apart from other Atlantic cod. Differences involve genetics, movement patterns, growth rates, timing of spawning, spawning locations, and primary feeding habitats.

There are a number of coralline algae beds present within Gilbert Bay. These are a sensitive habitat which support a wide variety of marine organisms and plants. The waters of Gilbert Bay also support a wide range of marine species, including shellfish (e.g. Icelandic scallop, rock crab), demersal fish (e.g. Atlantic cod, winter flounder, staghorn sculpin), pelagic fish (e.g. herring, capelin), and anadromous fish (e.g. Atlantic salmon, Arctic char) as well as aquatic plants (e.g. Winged kelp, eelgrass). The area is also frequented by several species of marine mammals, including minke whales, harbour porpoise and harp seals, and is inhabited seasonally by several species of waterfowl, including common loons, Canada geese, and common mergansers.

MPA boundaries and management zones

The proposed MPA includes all the waters of Gilbert Bay, a total area of approximately 60 km². In order to conserve and protect this ecosystem, specific activities will be prohibited within various zones of the MPA to ensure the health of the cod population and its key habitats. The MPA will be divided into the following management zones:

- Zone 1 is comprised of two very shallow areas in the upper reaches of the bay, identified as Zone 1A and Zone 1B. These areas have been identified as key areas due to their importance for spawning, feeding, juvenile and over-wintering habitat for Gilbert Bay cod. They contain the highest concentrations of cod found anywhere in Gilbert Bay as well as capelin beaches. The Zone 1 areas also represent the beginning and end of the annual migration of the cod to and from the outer zones of the bay. Due to the importance and sensitivity of this area, it will be given the highest level of protection.
- Zone 2 is comprised of the main arm of the bay. Zone 2 has a smaller number of cod than the Zone 1 areas; however, it is an important migratory route for mature fish moving into Zone 3 during the summer and returning to the Zone 1 areas in the fall. There is strong evidence that cod feed in this area, supporting an important component of the cod population. The

Description de l'écologie

Longue de 28 km et couvrant 60 km², la baie Gilbert est relativement peu profonde et s'ouvre sur la mer du Labrador par deux passages étroits près de la collectivité de Williams Harbour. Plusieurs conditions biophysiques y sont réunies, dont une courte saison sans glace, des gradients de température et de salinité fortement stratifiés, des seuils peu profonds montant jusqu'à 5 m de la surface et divisant la baie en plusieurs secteurs ainsi qu'un certain nombre de bras fermés. Ces conditions, ainsi que d'autres caractéristiques biophysiques, jouent probablement un rôle important dans le cycle vital de la morue franche de la baie Gilbert et, parce qu'elles font que les œufs et les larves sont retenus dans la baie, peuvent de fait être à l'origine de cette population.

La baie Gilbert abrite la population de morue franche la plus génétiquement différente dans l'aire de répartition de la morue du Nord. Les caractéristiques du cycle vital de cette population laissent entrevoir des adaptations locales à l'environnement de cette baie : cette morue est de couleur brun foncé, attribuable surtout à un régime alimentaire composé d'invertébrés riches en caroténoïdes, et y est presque entièrement confinée, soit une aire de répartition de 60 km². Des chercheurs de cette région ont identifié plusieurs caractéristiques biologiques qui distinguent la morue de la baie Gilbert des autres populations de morue franche. Ils ont trouvé des différences dans les caractères génétiques, les habitudes migratoires, les taux de croissance, les lieux et époques de fraie et les principales aires d'alimentation.

On retrouve aussi dans la baie Gilbert un certain nombre de gisements d'algues coralliennes. Ils constituent un habitat sensible qui abrite une vaste gamme de plantes et d'organismes marins. Les eaux de la baie Gilbert abritent en outre une vaste gamme d'organismes marins, y compris des mollusques et crustacés (par exemple, le pétoncle d'Islande, le crabe commun), des poissons démersaux (par exemple, la morue franche, la plie rouge, le tricolore arctique), des poissons pélagiques (par exemple, le hareng, le capelan) et des poissons anadromes (par exemple, le saumon atlantique, l'omble chevalier), ainsi que des plantes aquatiques (par exemple, l'alaire, les zostères marines). Plusieurs espèces de mammifères marins fréquentent aussi l'endroit, notamment le petit rorqual, le marsouin commun et le phoque du Groenland, ainsi que, en saison, plusieurs espèces de sauvagine, notamment le plongeon huard, la bernache du Canada et le grand harle.

Limites de la ZPM et secteurs de gestion

La ZPM proposée comprend toutes les eaux de la baie Gilbert, soit une superficie totale de quelque 60 km². Afin de conserver et de protéger cet écosystème, certaines activités seront interdites dans divers secteurs pour s'assurer que la santé de la population de morue et de ses habitats clés soit protégée. La ZPM sera divisée en secteurs de gestion, comme suit :

- Le secteur 1 comprend deux zones très peu profondes de l'arrière-baie et est divisé en secteur 1A et secteur 1B. Ces zones sont considérées comme « essentielles » en raison de leur importance pour la fraie, l'alimentation, les juvéniles et l'hivernage de la morue de la baie Gilbert. Elles abritent les plus fortes concentrations de morue de la baie et renferment des plages de fraie du capelan. En outre, ce secteur constitue le point de départ et d'arrivée de la migration annuelle de la morue. En raison de l'importance et de la sensibilité de ce secteur, on lui accordera le niveau de protection le plus élevé.
- Le secteur 2 comprend le bras principal de la baie. Ce secteur contient moins de morue que le premier, mais il s'agit d'une voie de migration importante pour les adultes qui se dirigent vers le secteur 3 en été pour revenir au secteur 1 en automne. Des indices probants révèlent que la morue se nourrit dans ce secteur qui soutient une composante importante de la

cod would be at risk to directed fishing in this area during most of the summer months.

- Zone 3 is comprised of the area from the coastal low water mark, seaward to the two channels connecting Gilbert Bay to the Labrador Sea. Zone 3 is an important feeding area for cod during the summer and fall. It appears that mature cod migrate into Zone 3 to feed on species such as capelin and have been known to concentrate in a number of areas within this zone. The population, particularly mature breeding fish, would be at risk from directed commercial fishing.

The Regulations contain a general prohibition against the disturbance, damage, destruction or removal of any living marine organism or any part of its habitat within the MPA. In addition, the Regulations prohibit activities, including the depositing, discharging or dumping of substances within the MPA that result in the disturbance, damage, destruction or removal of any living marine organism or any part of its habitat within the MPA.

The Regulations recognize that certain activities, such as scientific research and specific types of fishing, may be allowed to occur within the MPA under specific conditions without compromising the conservation objectives. Moreover, certain activities, such as monitoring, may be required to support the management and protection of the MPA, while other activities may be required for specific overriding purposes, such as public safety and security. Within the Regulations, activities are managed through 1) the submission and approval of plans for science and education activities according to specified conditions; and 2) specific exceptions to the general prohibitions according to specified conditions. These are described below.

Throughout the MPA, sealing activities and the maintenance, repair, and removal of wharves are exempted from the prohibitions if the applicable authorizations for these activities have been obtained. Requirements under the legislation currently regulating these activities are considered sufficient to ensure that these activities will be conducted in a manner consistent with the conservation objectives of the proposed MPA. Activities for the purpose of public safety, law enforcement or emergency response are also permitted throughout the entire MPA to ensure the safety of Canadians.

Aboriginal Peoples fishing in accordance with the *Aboriginal Communal Fishing Licences Regulations* will be permitted.

Any accident that is likely to result in the disturbance, damage, destruction or removal referred to in the general prohibitions of the Regulations must be reported within two hours after its occurrence to the Canadian Coast Guard.

Scientific research and educational activities will be approved throughout the entire MPA under specific conditions. A plan for these activities must be submitted, specific information listed in the Regulations must be supplied about the activity, and the activity must not damage or destroy the habitat of living marine organisms within the MPA. The Minister will approve plans for scientific activities in Zone 1A and 1B only if they are for the purposes of managing the MPA or monitoring the effectiveness of the conservation measures being implemented and for educational activities in Zone 1A and 1B, if they are for the purposes of increasing awareness of the MPA or providing information in respect of the conservation measures implemented in the MPA. In Zone 2 and 3, scientific and educational activities can be for other purposes as long as they do not damage or destroy the habitat of living marine organisms. Throughout the MPA, the cumulative environmental

population. La pêche dirigée dans ces eaux mettrait les morues en danger pendant la plus grande partie de l'été.

- Le secteur 3 comprend la zone à partir de la laisse de basse mer, vers le large jusqu'au deux chenaux reliant la baie Gilbert à la mer du Labrador. Cette partie est une zone d'alimentation importante pour la morue au cours de l'été et de l'automne. Il semble que les morues adultes migrent dans cette partie pour se nourrir d'espèces comme le capelan et se concentrent dans un certain nombre de secteurs à l'intérieur de cette partie. La population, constituée surtout de géniteurs adultes, serait vulnérable à la pêche commerciale dirigée.

Le Règlement contient une interdiction générale de perturber, d'endommager, de détruire ou de prélever tout individu dans la ZPM. En outre, le Règlement interdit certaines activités dans la ZPM, y compris le dépôt, le déversement ou le rejet de substances qui entraîneraient la perturbation, des dommages, la destruction ou les prélèvements d'un organisme marin vivant ou toute parcelle de son habitat dans la ZPM.

On reconnaît que certaines activités, comme la recherche scientifique et certains types particuliers de pêche, peuvent être permises à certaines conditions sans compromettre les objectifs de conservation de la ZPM. En outre, certaines activités, comme la surveillance, peuvent être requises pour appuyer la gestion et la protection de la ZPM, tandis que d'autres activités peuvent être nécessaires à des fins particulières prépondérantes, comme la sécurité publique. Dans le Règlement, les activités seront gérées par : 1) la présentation et l'approbation de plans concernant des activités éducatives et scientifiques conformes à certaines conditions; 2) des exceptions particulières aux interdictions générales susmentionnées à certaines conditions. Elles sont précisées ci-dessous.

Dans l'ensemble de la ZPM, les activités reliées à la chasse au phoque, l'entretien, la réparation et l'enlèvement des quais ne sont pas assujetties aux interdictions, si les autorisations applicables à ces activités ont été obtenues. On considère que les dispositions législatives qui régissent actuellement ces activités suffisent à garantir qu'elles seront menées conformément aux objectifs de conservation de la ZPM. Les activités ayant trait à la sécurité publique, à l'application de la loi et aux interventions d'urgence sont permises dans toute la ZPM afin d'assurer la sécurité des Canadiens.

Les peuples autochtones qui pêchent conformément au *Règlement sur les permis de pêche communautaires des Autochtones* seront autorisés à le faire.

Tout accident pouvant provoquer une perturbation, un dommage, la destruction, ou un prélèvement que l'on mentionne dans les mesures d'interdiction générales du Règlement doit être déclaré dans les deux heures où il survient à la Garde côtière canadienne.

Les activités de recherche scientifique et les activités éducatives seront approuvées dans toute la ZPM selon des conditions particulières : un plan doit être présenté, des renseignements précis énoncés dans le Règlement doivent être fournis et l'activité ne doit pas endommager ni détruire l'habitat des organismes marins vivants que l'on trouve dans la ZPM. Le Ministre approuvera les plans pour les activités scientifiques qui seront menées dans les secteurs 1A et 1B uniquement si elles le sont à des fins de gestion de la ZPM ou de surveillance de l'efficacité des mesures de conservation mises en œuvre et les plans pour les activités éducatives dans les secteurs 1A et 1B uniquement si elles le sont à des fins de sensibilisation envers la ZPM ou pour fournir des renseignements au sujet des mesures de conservation mises en œuvre dans la ZPM. Dans les secteurs 2 et 3, des activités scientifiques et éducatives pourront être menées à d'autres fins dans la mesure

effects of these activities, in combination with all other past and current activities being undertaken within the MPA, will also be taken into consideration and ministerial approval will be granted only if the activity is not likely to cumulatively result in damage or destruction of the MPA. Scientific research will not only improve the understanding of this unique population of cod but may further knowledge of this commercially significant species of concern, more broadly.

In Zone 1, in addition to the exemptions mentioned above for the entire MPA, the only removal of living marine organisms permitted will be recreational angling for trout, salmon, and arctic char in accordance with the *Atlantic Fishery Regulations, 1985* and the *Newfoundland and Labrador Fishery Regulations*. The type of gear used for this activity does not result in harm to the bottom habitat.

In Zone 2, commercial and recreational cod fishing will remain prohibited but there will be exceptions for commercial fishing for other species (e.g. Icelandic scallop), and recreational fishing for other species (e.g. sea trout) in accordance with the *Atlantic Fishery Regulations, 1985* and the *Newfoundland and Labrador Fishery Regulations*. There will be some impact on the benthic habitat of this portion of the bay as a result of the scallop fishery. However, the significance of this area for the cod is mainly as a migratory route and feeding area. Directed removal of cod is the main threat in this portion of the bay. The number of scallop licenses in the MPA will be restricted to 'active' fishers (those in the last three years), vessels larger than 35 feet are restricted from the area (through variation order), and a logbook program for scallop fishers will be added as part of the license condition in order to monitor fishing activity. Several methods are available to mitigate against habitat alteration and to improve the scallop stocks such as rotating area closures, identifying and protecting spawning beds, larval enhancement, and the development of alternative fishing methodologies. A management plan will be developed for this MPA and will include working with local fishers to minimize the impact of fisheries in Gilbert Bay and protecting the core, key habitat of the cod.

In addition to the maintenance, repair and removal of wharves which is permitted throughout the MPA, construction of wharves will be permitted in Zone 2 if the applicable authorizations for this activity have been obtained under the *Navigable Waters Protection Act* or the *Fisheries Act*. Requirements under this legislation are considered sufficient to ensure that these activities will be conducted in a manner consistent with the conservation objectives of the proposed MPA.

In Zone 3, commercial cod fishing will remain prohibited, however activities such as commercial fishing for other species, and recreational fishing will be permitted in accordance with the *Atlantic Fishery Regulations, 1985* and the *Newfoundland and Labrador Fishery Regulations*. The Regulation allows for the possibility of a recreational food fishery for cod in this outer zone at such time as the cod moratorium is lifted and a licence can be obtained for this activity. In other words, the cod population must recover sufficiently to allow for this limited use in this outer zone (not the key nursery and spawning habitat for the cod) at sustainable levels.

As in Zone 2, construction, maintenance, repair and removal of wharves will be permitted if the applicable authorizations for this activity have been obtained. In addition, the maintenance, repair,

où elles n'endommageront ou ne détruiront pas l'habitat d'organismes marins vivants. Les incidences environnementales cumulatives de ces activités, combinées à toute activité antérieure et présente entreprise dans la ZPM, seront prises en compte, et l'approbation ministérielle ne sera accordée que si l'activité n'est pas susceptible d'endommager ou de détruire la ZPM. Non seulement les recherches scientifiques permettront-elles d'améliorer la compréhension de cette population de morue unique, mais elles pourront ajouter à la connaissance de cette espèce à la fois importante sur le plan commercial et préoccupante en général.

Dans le secteur 1, outre les dérogations mentionnées ci-dessus pour l'ensemble de la ZPM, les seuls prélèvements d'organismes marins vivants autorisés concerneront la pêche récréative de la truite, du saumon et de l'omble de l'Arctique conformément au *Règlement de pêche de l'Atlantique de 1985* et au *Règlement de pêche de Terre-Neuve-et-Labrador*. L'engin de pêche utilisé ne devra pas endommager l'habitat du fond marin.

Dans le secteur 2, les pêches commerciales et récréatives de la morue demeureront interdites, mais il y aura des exceptions en ce qui concerne la pêche commerciale d'autres espèces (par exemple le pétoncle d'Islande) et la pêche récréative d'autres espèces (par exemple l'omble de fontaine) conformément au *Règlement de pêche de l'Atlantique de 1985* et au *Règlement de pêche de Terre-Neuve-et-Labrador*. La pêche du pétoncle aura certaines incidences sur l'habitat benthique de ce secteur de la baie. Toutefois, l'importance de ce secteur pour la morue réside dans le fait qu'il s'agit d'une route migratoire et d'une aire d'alimentation. La pêche dirigée de la morue constitue la principale menace. Le nombre de permis de pêche du pétoncle dans la ZPM sera limité aux pêcheurs « actifs » (qui pêchent depuis les trois dernières années), les bateaux de plus de 35 pieds seront interdits (par ordonnance de modification) et un programme de registre de bord pour les pêcheurs de pétoncle sera ajouté aux conditions des permis pour la surveillance de la pêche. Plusieurs méthodes sont disponibles pour atténuer l'altération de l'habitat et bonifier les stocks de pétoncle, comme la rotation des zones fermées, la délimitation et la protection des frayères, la mise en valeur des larves et l'élaboration de méthodes de pêche de rechange. Un plan de gestion de cette ZPM sera élaboré en faisant appel à la collaboration des pêcheurs locaux afin de réduire au minimum les incidences de la pêche dans la baie Gilbert et de protéger l'habitat clé de la morue.

Outre l'entretien, les travaux de réparation et d'enlèvement des quais qui sont autorisés dans la ZPM, la construction de ces ouvrages sera autorisée dans le secteur 2 si les autorisations applicables ont été obtenues en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables* ou de la *Loi sur les pêches*. Les critères retenus en vertu de ces mesures législatives sont jugés suffisants pour s'assurer que les activités soient menées de façon conforme aux objectifs pour la ZPM proposée.

Dans le secteur 3, la pêche commerciale de la morue demeurera interdite, mais certaines activités comme la pêche commerciale d'autres espèces et la pêche récréative seront permises, conformément au *Règlement de pêche de l'Atlantique de 1985* et au *Règlement de pêche de Terre-Neuve-et-Labrador*. Le Règlement prévoit des dispositions pour une éventuelle pêche récréative de la morue à des fins alimentaires dans cette partie extérieure de la baie, sous réserve de la levée du moratoire et de l'obtention d'un permis. Autrement dit, la population de morue doit se rétablir suffisamment pour permettre cette utilisation restreinte dans cette partie extérieure de la baie (qui n'est pas le principal habitat de fraie et d'élevage de la morue) à des niveaux durables.

Comme dans le secteur 2, les travaux de construction, d'entretien de réparation et d'enlèvement des quais seront permis si les autorisations applicables sont obtenues. En outre, l'entretien, la

removal or construction of a causeway or bridge will be permitted in Zone 3 if the applicable authorizations for this activity have been obtained under the *Navigable Waters Protection Act* or the *Fisheries Act*. The habitat provisions under the *Fisheries Act* (section 35) stipulate that no person shall carry on any work or undertaking that results in the harmful alteration, disruption or destruction of fish habitat unless authorized by the Minister or under regulations made by the Governor in Council (there are currently no regulations to this effect). Any proposed activities relating to a causeway or bridge in this area will be either completed in a manner that does not result in harm to fish habitat or some harm may be authorized under specified conditions as long as the impact remains consistent with the conservation objectives of the MPA. Some level of habitat perturbation is acceptable in Zone 3 of Gilbert Bay as this is not the key habitat for the cod and because the primary threat in this zone would be directed commercial fishing for cod.

Alternatives

Status quo — Interim protection under the Fisheries Act

In September 1998, DFO issued a notice to fishers closing a large portion of Gilbert Bay to commercial cod fishing. In 2001, a DFO Variation Order was issued under the *Fisheries Act* effectively closing more than 70 percent of the bay to recreational Atlantic cod fishing. In the early 1990s, DFO designated two areas (approximately 16 km²) as inland waters.¹ Marine areas designated as Inland Waters are closed to all commercial fishing activity and recreational net fishing. This is particularly significant in Gilbert Bay because these areas are important juvenile and spawning habitats for bay cod. Although it was not their intention, these inland waters regulations provided some interim protection for an important component of the Gilbert Bay cod population and habitats.

However, inland waters are designated for the protection of anadromous species, not spawning and rearing habitat for demersal species such as Atlantic cod. Also, current habitat protection afforded through the *Fisheries Act* does allow, in some circumstances, approval of permits to remove, damage or destroy fish habitat. Therefore, even though the area has been afforded some interim protection, the status quo is considered insufficient to provide the comprehensive, long term, and ecosystem-based protection necessary for this unique, resident population of cod and its key habitats.

Cod moratorium

Although the Minister of Fisheries and Oceans announced in April 2003 that the commercial cod fishery would be placed under moratorium in 2J (including Gilbert Bay) to protect the northern cod population, an MPA designation will offer broader and more flexible protection. It will focus on multiple uses and activities in the bay and coastal area, not only fishing activities. The Regulations and the management plan are based on the scientific

réparation et l'enlèvement ou la construction d'une jetée ou d'un pont seront autorisés dans le secteur 3 si les autorisations applicables sont obtenues en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables* ou de la *Loi sur les pêches*. Selon les dispositions sur l'habitat de la *Loi sur les pêches* (article 35), nul ne doit effectuer de travaux ou entreprendre d'ouvrages qui pourraient entraîner la détérioration, la perturbation ou la destruction de l'habitat du poisson, sauf si le ministre l'autorise, ou en vertu d'un règlement pris par le gouverneur en conseil (il n'existe pas actuellement de règlement à cet égard). Toute activité proposée reliée à une jetée ou à un pont dans cette zone doit être exécutée de façon à ne pas endommager l'habitat du poisson ou alors certains dommages peuvent être autorisés selon des conditions particulières dans la mesure où les incidences sont conformes aux objectifs de conservation de la ZPM. Certains travaux pouvant perturber l'habitat sont acceptables dans le secteur 3 de la baie Gilbert étant donné qu'il ne s'agit pas de l'habitat clé de cette espèce et que la menace principale pour la population de morue dans cette zone résulterait de la pêche commerciale dirigée de la morue.

Solutions envisagées

Status quo — Protection provisoire en vertu de la Loi sur les pêches

En septembre 1998, le MPO a émis un avis aux pêcheurs interdisant la pêche commerciale de la morue dans une grande partie de la baie Gilbert et, en 2001, il a diffusé une ordonnance modificative en vertu de la *Loi sur les pêches* dans laquelle il annonçait que la pêche récréative de la morue était interdite dans plus de 70 p. 100 de la baie. Le Ministère avait déjà, au début des années 90, désigné deux aires (environ 16 km²) comme des eaux intérieures¹. Les activités de pêche commerciale et la pêche récréative au filet sont interdites dans les aires marines désignées comme des eaux intérieures. Cela est particulièrement important dans le cas de la baie Gilbert, parce que ces aires sont un important habitat pour les juvéniles et une frayère pour la morue de baie. Bien que ce n'était pas l'intention de cette désignation, elle offre un certain niveau de protection provisoire à une importante composante de la population de morue de la baie Gilbert et de ses habitats.

La désignation d'eaux intérieures vise à protéger des espèces anadromes et non l'habitat de fraie et de croissance d'espèces démersales comme la morue. En outre, selon les dispositions de la *Loi sur les pêches* portant sur la protection de l'habitat des poissons, il peut être autorisé, dans certaines circonstances, de détériorer, de perturber ou de détruire l'habitat du poisson. Par conséquent, même si ces aires sont provisoirement protégées, le status quo est considéré comme insuffisant pour ce qui est d'assurer la protection complète, à long terme, et qui repose sur une approche écosystémique, de l'ensemble de cette population résidente unique de morue et de ses habitats clés.

Moratoire de la pêche de la morue

Bien que le ministre des Pêches et des Océans ait annoncé en avril 2003 un moratoire de la pêche commerciale de la morue dans la division 2J (englobant la baie Gilbert) afin de protéger le stock de morue du Nord, la désignation de la baie Gilbert comme ZPM permettra de la protéger dans une mesure plus grande et plus souple. Elle mettra en outre l'accent sur des utilisations et des activités multiples dans la baie et la zone côtière, et non sur

¹ In the *Newfoundland and Labrador Fishery Regulations*, inland waters are defined as any of the waters within the Province that are above low water spring tide or that are inland of a line between points marked by caution notices posted under authority of the Regional Director General at or in the vicinity of the mouth of a river or stream flowing into the sea.

¹ Dans le *Règlement de pêche de Terre-Neuve-et-Labrador*, les eaux intérieures se définissent comme suit : « eaux intérieures » désigne toutes les eaux de la province dont le niveau est au-dessus de celui des basses eaux des grandes marées ou celles qui sont en deçà d'une ligne tirée entre des points marqués au moyen d'écriteaux placés, avec l'autorisation du directeur général régional, à l'embouchure d'une rivière ou d'un cours d'eau qui se jette dans la mer, ou à proximité de cette embouchure.

and local knowledge of the Gilbert Bay cod population, designed to meet the specific conservation goals of the MPA. In addition, *Fisheries Act* closures are temporary and can be altered or discontinued from year-to-year while MPA regulations are more permanent in nature.

Voluntary measures

Although there is a high level of community support for the MPA initiative in Gilbert Bay, voluntary measures were not considered sufficient to afford adequate protection to the population of cod and its habitat. Without a regulatory regime, and accompanying management measures, it would be difficult to ensure consistent compliance. This approach will also provide a basis from which to conduct monitoring of management effectiveness. The streamlined, long-term and formal designation of an MPA under the *Oceans Act* was considered preferable to reliance on voluntary measures, which are often dependent on inconsistent and unstable funding sources.

Marine protected area under the Oceans Act

An *Oceans Act* regulation in Gilbert Bay will streamline management measures in a focused area, under one set of regulations, and in the long term. In addition, *Oceans Act* regulations have been developed for the specific needs (protection of fish and their habitat) of Gilbert Bay, unlike the general protection afforded under the *Fisheries Act*. The MPA designation will also offer more broad-ranging benefits for many components of the ecosystem, resulting in benefits for many stakeholder groups, not only the fishing industry. The MPA has already, and will continue to garner, a heightened interest in the community and allow for significant involvement in its establishment and management. There will be increased opportunities for monitoring, education and public outreach activities in the area with an MPA designation.

A relatively small, geographically fixed and protected area such as the Gilbert Bay MPA will provide an ideal setting for scientific research to further the understanding of the life processes of the Atlantic cod and the mechanisms that have isolated this unique population. If Atlantic cod (Newfoundland and Labrador population) is officially listed under SARA, an MPA designation in Gilbert Bay could also contribute significantly to recovery strategies and action plans. Finally, designating Gilbert Bay as an MPA under the *Oceans Act* will provide an opportunity for a collaborative, integrated management approach involving several federal and provincial government agencies, aboriginal groups, and local stakeholders to conserve and protect the area.

Benefits and costs

The primary benefit of the proposed Regulations establishing the Gilbert Bay MPA is that the foundation will be set for ensuring the conservation and protection of the resident Atlantic cod population and its supporting marine ecosystem. This MPA will facilitate the protection of the cod population and its important habitat areas while allowing for the sustainable use of marine resources, providing a source of food and income for local communities.

des activités de pêche. Le Règlement et le plan de gestion reposent sur des données scientifiques et des connaissances locales relatives à la population de morue de la baie Gilbert, et visent à satisfaire aux objectifs de conservation particuliers de la ZPM. En outre, les interdictions de pêche décrétées en vertu de la *Loi sur les pêches* sont temporaires et peuvent être modifiées ou abolies d'une année à l'autre, alors qu'un règlement visant une ZPM est permanent de nature.

Mesures volontaires

Bien qu'il existe beaucoup d'appuis au niveau communautaire pour l'initiative de la ZPM pour la baie Gilbert, les mesures volontaires ne sont pas jugées suffisantes pour assurer une protection adéquate à la population de morue et son habitat. Sans un régime de réglementation des mesures de gestion de la ZPM, il serait difficile d'assurer la conformité à la réglementation. Cette approche permettra également de faire un suivi de l'efficacité de la gestion. La désignation à long terme, suivie et rationalisée d'une ZPM en vertu de la *Loi sur les océans* a été jugée préférable à la dépendance de mesures volontaires.

Zone de protection marine en vertu de la Loi sur les océans

Un règlement désignant la baie Gilbert comme zone de protection marine en vertu de la *Loi sur les océans* permettra de rationaliser les mesures de gestion visant cette région et de les mettre sous l'égide d'un règlement, de sorte à pouvoir les appliquer à long terme. Un tel règlement a été élaboré en tenant compte des besoins particuliers (protection du poisson et de son habitat) de la baie Gilbert, par opposition à la protection générale conférée en vertu de la *Loi sur les pêches*. La désignation de la baie Gilbert comme ZPM offrira en outre des avantages plus vastes pour de nombreuses composantes de l'écosystème, ce qui résultera en des avantages pour de nombreux groupes d'intervenants, et non seulement pour l'industrie de la pêche. Le projet de ZPM a déjà soulevé un intérêt accru dans les collectivités concernées, et continuera de le faire, en leur permettant de participer à l'établissement et à la gestion de la ZPM. Sa désignation offrira des possibilités accrues de mener des activités de sensibilisation du public et de surveillance dans la région.

Une aire protégée de superficie relativement faible et de définition géographique bien établie comme la baie Gilbert est un endroit idéal pour mener des recherches scientifiques en vue de mieux comprendre les processus physiologiques de la morue franche et les mécanismes qui ont mené à l'isolation de cette population unique. Si la population de morue franche de Terre-Neuve-et-Labrador est officiellement inscrite sur la liste des espèces en voie de disparition de la LEP, la désignation de la baie Gilbert comme ZPM pourrait en outre apporter une contribution importante aux stratégies de rétablissement et aux plans d'action. En dernier lieu, la désignation de la baie Gilbert comme ZPM en vertu de la *Loi sur les océans* sera l'occasion d'instaurer une approche de gestion intégrée, fondée sur la collaboration, qui impliquera plusieurs organismes fédéraux et provinciaux, des groupes autochtones et des intervenants locaux en vue d'assurer la conservation et la protection de cette région.

Avantages et coûts

L'avantage principal du règlement proposé pour désigner la baie Gilbert comme ZPM est l'établissement des fondements nécessaires pour veiller à la conservation et à la protection de la population de morue franche résidente et de son écosystème marin. La désignation de ZPM facilitera la protection de la population de morue et de ses habitats clés, tout en permettant l'utilisation durable des ressources marines, source de nourriture et de revenus pour les collectivités locales.

Scientific research, which has been an integral part of the MPA initiative, will continue through partnerships with MUN. Other universities, both national and international, have expressed interest in research in Gilbert Bay. In recent years, the region has also seen a growth in the tourism industry. The designation of an MPA will help add to the region's growth, attracting visitors and researchers to the area. This interest may generate economic spin-offs in the service and accommodation sector in the area.

A subsidiary benefit of designating the Gilbert Bay MPA is the opportunity to initiate a focused, co-operative, and ecosystem-based management approach involving federal and provincial government agencies using their respective authorities. It is also an opportunity to encourage stewardship and co-operation with an alliance of stakeholder groups in the Gilbert Bay area.

Under the *Oceans Act*, the Minister is directed to establish a national network of MPAs. The designation of the Gilbert Bay MPA will be a key contribution to the development of this national network and for meeting commitments under Canada's Oceans Action Plan, an action plan which builds upon the legislative and policy framework of the *Oceans Act* and Canada's Oceans Strategy. Protected areas are also a key contribution to the Sustainable Development Strategy of Canada.

The establishment of this MPA will also demonstrate Canada's resolve to fulfil its commitments under the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), the Convention on Biological Diversity, the World Commission on Protected Areas Program and the 2002 World Summit on Sustainable Development. This designation will also help the Canadian government fulfil its commitment under the *Oceans Act* to establish a national network of MPAs.

Commercial cod fishing will be prohibited throughout the Gilbert Bay MPA due to the small size of the cod population (less than 70 metric tonnes). Community representatives and local fishers recognize that the cod population is unable to support a sustainable commercial fishery. In addition, this area is currently closed to commercial cod fishing as a part of a moratorium announced by DFO in April 2003, thus the socio-economic impact of this prohibition should be minimal. A recreational or food fishery for Atlantic cod will be prohibited in Zone 1 and Zone 2 of the MPA. In April 2003, DFO announced that there would be no recreational or food fishery for cod in the Gilbert Bay region (2K3KL); therefore, the socio-economic impact of this prohibition should also be minimal.

Commercial fishing activities will be prohibited in Zone 1 (e.g. scallop fishing). This measure is not anticipated to have a negative impact as the majority of this area had already been designated as Inland Waters. Recreational net fishing is also prohibited in Zone 1 (e.g. sea trout fishing). Again, this restriction was in place in a portion of the area prior to the establishment of the MPA through an Inland Waters designation.

The exemption for causeway construction in Zone 3 of the MPA allows for the possibility of a road connecting the town of Williams Harbour to the Trans Labrador Highway. Although the road project has been deferred for an indefinite period of time, the designation of the Gilbert Bay MPA will not preclude its construction, which may provide economic benefits for the

La recherche scientifique, à l'origine, dans une grande mesure, du projet de ZPM, se poursuivra par le biais de partenariats avec la MUN. D'autres universités, tant canadiennes qu'étrangères, ont exprimé un intérêt de mener des recherches dans la baie Gilbert. L'industrie du tourisme a aussi connu un essor dans la région au cours des dernières années. La désignation de ZPM favorisera le développement de la région, attirant ainsi des visiteurs et des chercheurs. Cet intérêt pourrait se traduire par des retombées économiques pour les secteurs des services et de l'hébergement de la région.

Un avantage secondaire à la désignation de la ZPM de la baie Gilbert est l'occasion d'instaurer un régime de gestion intégrée qui sera fondé sur une approche ciblée, coopérative et écosystémique et qui impliquera plusieurs organismes fédéraux et provinciaux aux pouvoirs distincts. De plus, la désignation favorisera l'intendance et la coopération avec des groupes d'intervenants de la région de la baie Gilbert.

En vertu de la *Loi sur les océans*, le ministre doit établir un réseau national de ZPM. La désignation de la ZPM de la baie Gilbert est une contribution à ce réseau et une réalisation clé en vertu du Plan d'action pour les océans du Canada qui s'inspire du cadre législatif et politique de la *Loi sur les océans* et de la Stratégie sur les océans du Canada. L'établissement de zones protégées est aussi une contribution clé à la Stratégie du développement durable du Canada.

La désignation de cette ZPM témoignera en outre de la détermination du Canada à s'acquitter de ses obligations liées à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), à la Convention sur la diversité biologique, au programme des aires protégées de la Commission mondiale des aires protégées et au Sommet mondial sur le développement durable de 2002. Elle permettra aussi au gouvernement du Canada de s'acquitter de son obligation d'établir un réseau national de ZPM en vertu de la *Loi sur les océans*.

La pêche commerciale de la morue sera interdite dans l'ensemble de la ZPM de la baie Gilbert à cause de la faible taille de la population de morue (moins de 70 tonnes métriques). Les représentants des collectivités et les pêcheurs locaux reconnaissent que la population de morue ne peut pas alimenter une pêche commerciale durable. La pêche commerciale de la morue est actuellement interdite dans cette région en raison du moratoire annoncé par le MPO en avril 2003; par conséquent, les incidences socio-économiques de cette interdiction devraient être faibles. La pêche récréative de la morue à des fins alimentaires sera interdite dans les secteurs 1 et 2 de la ZPM. Le MPO a annoncé en avril 2003 qu'aucune pêche récréative à des fins alimentaires ne serait autorisée dans la région de la baie Gilbert (2K3KL); les incidences socio-économiques de cette interdiction devraient par conséquent être faibles.

Les activités de pêche commerciale seront interdites dans le secteur 1 (par exemple, la pêche du pétoncle). On ne prévoit pas que cette mesure aura d'incidences négatives, car la plus grande partie de ce secteur a déjà été désignée comme des eaux intérieures. La pêche récréative au filet sera interdite aussi dans le secteur 1 (par exemple, la pêche de la truite de mer). De même, cette restriction était déjà en place dans une partie du secteur avant l'établissement de la ZPM à la suite de sa désignation comme des eaux intérieures.

La dérogation applicable à la construction d'une jetée dans le secteur 3 de la ZPM permet d'envisager une route qui relie la ville de Williams Harbour à la route translabradorienne. Bien que le projet routier ait été reporté de façon indéfinie, la désignation de la baie Gilbert n'empêchera pas sa construction qui peut offrir des avantages économiques à la communauté. Toutefois, cette

community. However, this exemption is only valid as long as any proposed construction is carried out in accordance with the *Fisheries Act* and *Navigable Waters Protection Act*. This stipulation will ensure that the conservation objectives of the MPA are met as well as accomplish the community's desire to see the cod's key habitat protected.

Internal DFO funding has facilitated the designation process thus far including assessments, consultation, and regulatory development. Upon designation, DFO will fund the management actions described in the MPA regulation, compliance and enforcement activities, monitoring for management effectiveness, and support for a management body. Supplementary activities such as public awareness and education activities or research may be undertaken by partners such as non-governmental organizations or academic institutions. Costs associated with enforcement activities will be assumed by DFO through existing funding for fisheries officers and should be minimal considering the high level of compliance and small size of coastal MPAs. See the section entitled "Compliance and enforcement" below for further information.

Consultation

Prior to and since its announcement in 2000, the MPA initiative in Gilbert Bay has engendered strong local support. The consultative process has developed new trust-based relationships, and the regulatory designation of the MPA will maintain the level of momentum and stakeholder confidence.

To facilitate the MPA consultative process, the Gilbert Bay Steering Committee (GBSC) was established in 2001. The committee consists of representatives from municipal governments, the Labrador Métis Nation, aquaculture, tourism, and fishing industries, academia (Memorial University of Newfoundland), Fisheries and Oceans Canada (ex officio member), and the provincial Department of Fisheries and Aquaculture (ex officio member).

The role of this committee is to

- (a) represent key constituent groups or stakeholders;
- (b) provide advice to DFO and the provincial government on the consultation process;
- (c) collate and analyse feedback from consultations and management proposals;
- (d) make consensus-based recommendations to DFO and the Province for the proposed establishment of an MPA at Gilbert Bay; and
- (e) ensure community involvement in the establishment and ongoing management of the Gilbert Bay MPA.

The GBSC, and associated public meetings, have provided an excellent forum for issue identification, discussion and resolution. They have functioned well and guided the development of the proposed co-operative management regime. The resulting commitment to stewardship and co-operation in the protection of this area as an MPA has laid the groundwork for the proposed Regulations. The recommendations reflect the outcome of a consensus-based process by the GBSC and directions expressed by the public, stakeholders and other partners through consultations conducted over a three-year period. Since 1998, there have been fifteen public meetings (two in 1998, one in 1999, one in 2000, one in 2001, two in 2002, two in 2003, five in 2004 and one in 2005) held in the Gilbert Bay area.

dérogation ne vaut que si les travaux de construction proposés sont effectués conformément à la *Loi sur les pêches* et à la *Loi sur la protection des eaux navigables*. Elle permettra de voir à ce que les objectifs de conservation de la ZPM soient respectés et qu'on donne suite au souhait de la communauté de voir le principal habitat de la morue protégé.

Des ressources financières internes du MPO ont facilité le processus de désignation jusqu'à présent, ce qui comprend des évaluations, des consultations et l'établissement d'une réglementation. Lors d'une désignation, le MPO financera les mesures de gestion décrites dans la réglementation sur la ZPM, les activités de conformité et de réglementation, la surveillance de l'efficacité de la gestion et les mesures d'appui en faveur d'un organisme de gestion. Des activités supplémentaires comme la sensibilisation du public et les activités d'éducation ou la recherche pourront être entreprises par des partenaires comme des organisations non gouvernementales ou des établissements d'enseignement universitaire. Les coûts associés aux activités d'application de la réglementation seront assumés par le MPO dans le cadre des mesures financières existantes pour les agents des pêches, mesures jugées minimales compte tenu du niveau élevé de conformité et de la superficie restreinte des ZPM côtières. Prière de consulter la section ci-dessous intitulée « Respect et exécution » pour obtenir de l'information supplémentaire.

Consultations

Avant et depuis son annonce en 2000, le projet de ZPM de la baie Gilbert a suscité un appui local considérable. Le processus de consultation a contribué à tisser des liens basés sur la confiance, et la désignation réglementaire de la ZPM aidera à maintenir l'élan et la confiance des intervenants.

Le Conseil consultatif de la baie Gilbert a été créé en 2001 et est composé de représentants des administrations municipales, de la nation des Métis du Labrador, de l'industrie de l'aquaculture, de l'industrie du tourisme, de l'industrie de la pêche, du milieu universitaire (Memorial University of Newfoundland), de Pêches et Océans Canada (membre d'office), et du ministère des pêches et de l'aquaculture de Terre-Neuve-et-Labrador (membre d'office).

Le Conseil consultatif de la baie Gilbert remplit les fonctions suivantes :

- a) Représenter les groupes ou les intervenants clés;
- b) donner des avis au MPO et au gouvernement provincial sur le processus de consultation;
- c) assembler et analyser les résultats des consultations et des propositions de gestion;
- d) faire des recommandations consensuelles au MPO et au gouvernement provincial sur l'établissement d'une zone de protection marine dans la baie Gilbert;
- e) veiller à la participation des collectivités dans l'établissement et la gestion continue de la ZPM de la baie Gilbert.

Le Conseil consultatif de la baie Gilbert et les réunions publiques connexes ont constitué un excellent forum pour l'identification et la résolution des problèmes. Il a bien fonctionné et a guidé la mise sur pied du régime de gestion coopératif proposé. L'engagement qui en résulte en matière d'intendance et de coopération pour la protection de cette zone en tant que ZPM a jeté les bases du règlement proposé. Les recommandations traduisent les résultats du processus de concertation mené par le Conseil consultatif de la baie Gilbert et les opinions exprimées par le public, les intervenants et les autres partenaires lors des consultations qui ont duré trois ans. Quinze réunions publiques ont eu lieu dans la région de la baie Gilbert depuis 1998 (deux en 1998, une en 1999, en 2000 et en 2001, deux en 2002 et en 2003, cinq en 2004 et une en 2005).

The Gilbert Bay MPA will have many benefits for the communities of Port Hope Simpson and Williams Harbour. The MPA is a community-driven conservation initiative and subsequently an important source of pride for the residents. In Williams Harbour, for example, the community hosts an annual Golden Cod Festival which raises awareness about the unique cod population and attracts visitors to the area.

The Labrador Métis Nation (LMN) is participating as a partner with DFO through providing advice, research, funding and enforcement. The LMN represents the largest aboriginal group in southern Labrador. The MPA will allow traditional activities of their people to continue while ensuring sufficient protection for the Gilbert Bay cod population.

Consultations have been held with several federal departments and agencies, including Environment Canada, Parks Canada, Transport Canada and Natural Resources Canada. Within DFO, a number of sectors were also consulted, including Fisheries and Aquaculture Management, Canadian Coast Guard, Science, and Policy and Economics.

Consultations have been held with several departments and agencies within the government of Newfoundland and Labrador. These include Fisheries and Aquaculture; Intergovernmental Affairs; Natural Resources; Environment and Conservation; Labrador and Aboriginal Affairs; Transportation and Works; Tourism, Culture and Recreation; and Innovation, Trade and Rural Development.

During consultations, the provincial Department of Transportation and Works in Newfoundland and Labrador requested that the boundaries of the MPA be adjusted in order to allow for the construction of a road to link Williams Harbour with the Trans Labrador Highway. This was not considered an option as the boundaries of the MPA were designed based on ecological considerations, and the potential for impact on the MPA would exist whether the road was constructed within or adjacent to the boundaries. However, because Zone 3 is not the key habitat for the cod and some level of perturbation is considered acceptable in this zone, an exception has been created for maintenance, repair, removal, and construction of causeways and bridges as long as any authorizations under the *Fisheries Act* and the *Navigable Waters Protection Act*, are obtained if required. These conditions will ensure that if the road is constructed, it will be done in a manner consistent with the conservation objectives of the MPA.

Environmental non-governmental organizations have also been consulted with regard to the proposed Regulations. The World Wildlife Fund (Canada) has expressed concern with regard to scallop dragging in the MPA, particularly in Zone 2. The Regulations proposed by DFO are based on the conservation and protection of the Gilbert Bay cod population and key habitats (e.g. spawning areas). The highest level of protection will be afforded in these key areas. Fishing activities in the other zones will be managed through the *Atlantic Fishery Regulations, 1985* and the *Newfoundland and Labrador Fishery Regulations*. DFO will continue to work with locals to ensure that the impact of these fishing activities is minimized. A monitoring and evaluation program will be established to review the effectiveness of the conservation measures being implemented in the area and to ensure that conservation objectives are being met.

Some concerns were also raised by the Canadian Association of Petroleum Producers about the impact of the MPA on possible oil and gas development activities in the future. These activities

La ZPM de la baie Gilbert comporte d'importants avantages pour les collectivités de Port Hope Simpson et de Williams Harbour. La ZPM étant un projet de conservation piloté par ces collectivités, elle est une source de grande fierté pour les résidents. À Williams Harbour, par exemple, a lieu tous les ans le « festival de la morue dorée » (Golden Cod Festival) qui permet de mieux se sensibiliser au caractère unique de la population de morue et d'attirer les visiteurs dans ce secteur.

La nation des Métis du Labrador (NML) participe à ce projet à titre de partenaire du MPO (avis, recherche, financement et application de la réglementation). La NML constitue le plus grand groupe autochtone du sud du Labrador. Ce peuple pourra continuer à se livrer à ses activités traditionnelles dans la ZPM, dont l'établissement permettra d'assurer la protection adéquate de la population de morue de la baie Gilbert.

Plusieurs ministères et organismes fédéraux ont été consultés, notamment Environnement Canada, Parcs Canada, Transports Canada et Ressources naturelles Canada. Au sein du MPO, plusieurs secteurs ont aussi été consultés, notamment la Gestion des pêches et de l'aquaculture, la Garde côtière canadienne, les Sciences et le secteur des Politiques et de l'Économie.

Des consultations ont été menées auprès de plusieurs ministères et agences du gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador, notamment pêches et aquaculture; affaires intergouvernementales; ressources naturelles; environnement et conservation; Labrador et affaires autochtones; transports et travaux publics; tourisme, culture et loisirs; et innovation, commerce et développement rural.

Au cours des consultations, le ministère des transports et des travaux publics de Terre-Neuve-et-Labrador a demandé à ce que les limites de la ZPM soient rajustées pour tenir compte de la construction d'une route pour relier Williams Harbour à la route translabradorienne. Il ne s'agissait pas d'un choix possible étant donné que les limites de la ZPM ont été établies en fonction de considérations écologiques; il y avait possibilité d'incidences sur la ZPM, que la route soit construite à l'intérieur ou le long des limites. Toutefois, étant donné que le secteur 3 ne représente pas un habitat clé pour la morue et qu'un certain niveau de perturbation y est jugé acceptable, une dérogation a été établie pour l'entretien, la réparation, l'enlèvement et la construction de jetées et de ponts dans la mesure où l'on aura obtenu des autorisations en vertu de la *Loi sur les pêches* et de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, au besoin. Ces conditions permettront de s'assurer que si la route est construite, elle le sera de façon conforme aux objectifs de conservation de la ZPM.

Des organisations non gouvernementales pour l'environnement ont aussi été consultées. Le Fonds mondial pour la nature (Canada) a exprimé des réserves en ce qui concerne la pêche du pétoncle à la drague, en particulier dans le secteur 2. Le règlement proposé par le MPO vise la conservation et la protection de la population de morue de la baie Gilbert et de ses habitats clés (par exemple, les frayères). Le niveau de protection le plus élevé sera accordé dans ses secteurs clés. Les activités de pêche dans les autres secteurs seront gérées selon les dispositions du *Règlement de pêche de l'Atlantique de 1985* et du *Règlement de pêche de Terre-Neuve-et-Labrador*. Le MPO continuera de collaborer avec les citoyens de l'endroit pour s'assurer que les incidences de ces activités de pêche soient minimisées. Un programme de surveillance et d'évaluation sera établi pour examiner l'efficacité des mesures de conservation mises en œuvre dans la zone et pour s'assurer que les objectifs de conservation sont respectés.

L'Association canadienne des producteurs pétroliers a également émis des réserves en ce qui concerne les incidences que pourrait avoir la ZPM sur l'exploitation éventuelle du pétrole et

are not specifically excluded in Gilbert Bay. However, in order to protect the unique cod population and its habitat, MPA Regulations may serve to restrict the way resources may be obtained in the Gilbert Bay area but do not, as a matter of course, foreclose on all opportunities in perpetuity. Moreover, there are currently no exploration or development activities associated with mining or hydrocarbon in Gilbert Bay.

Media coverage since the initial announcement of the AOI initiative in Gilbert Bay has been regular, positive and resulted in continued public discussion and interest. Meetings and other activities have been covered in the *Labradorian* and the *Northern Pen* (local distribution), in the *Telegram* and the *Navigator* (provincial distribution) and in the *Southwester* (regional distribution). The Gilbert Bay project has also been the subject a number of reports on CBC Radio.

In discussing and developing recommendations for designation and management of the Gilbert Bay MPA, all members of the GBSC and their constituents clearly understood that, upon designation, the area would be managed and regulated by prohibitions and other management actions. The GBSC expect that some traditional activities will continue as they have for many years. These include angling, seal hunting, and some commercial fisheries, which will be managed in a manner consistent with the conservation objectives of the MPA. It was also accepted that the regulation would not prevent the removal of marine organisms for scientific purposes to assess and monitor the long-term health of the Gilbert Bay marine ecosystem and the Atlantic cod population.

Strategic environmental assessment

Impacts of these prohibitions and management actions are understood, accepted and supported within the community and among the user groups. A Strategic Environmental Assessment (SEA) has been completed for the Gilbert Bay MPA initiative in compliance with the 2004 *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*. Generally, it is anticipated that any environmental effects resulting from the Gilbert Bay MPA will be positive. The management measures associated with the MPA will help to achieve the conservation and protection of this unique population of cod and its key habitat.

Compliance and enforcement

Violations of the MPA Regulations carry penalties under the *Oceans Act* ranging from \$100,000 to \$500,000.

There will be some increased pressure on DFO conservation and enforcement personnel and resources to enforce the MPA Regulations. The remote location of Gilbert Bay makes it difficult to patrol. Illegal fishing activity is an issue, and in the past, individuals have been prosecuted. There is an expectation by local residents that enforcement within the MPA will be effective in order to ensure compliance with the MPA Regulations.

A compliance and enforcement component of the management plan will address the operational responsibilities of DFO to meet regulatory requirements. DFO fisheries officers in the area will serve as the primary enforcement body, complemented by other applicable conservation officers (e.g. provincial conservation officers). DFO enforcement officers are currently working with the LMN guardians and provincial conservation officers to deal with illegal fishing activity. The LMN guardians are funded by

du gaz à l'avenir. Ces activités ne sont pas exclues précisément dans la baie Gilbert. Toutefois, afin de protéger la population unique de morue et son habitat, le Règlement sur la ZPM pourrait restreindre la façon dont les ressources pourraient être prélevées dans la zone de la baie Gilbert, mais il n'a pas pour objet de faire obstacle indéfiniment à toutes les possibilités d'exploitation. En outre, il n'y a pas actuellement dans cette baie d'activités d'exploration ou d'exploitation associées à l'extraction minière ou aux hydrocarbures.

Depuis l'annonce initiale de la désignation de la baie Gilbert comme SI, la couverture médiatique a été positive, continue et a stimulé la discussion et l'intérêt de la part du public. Les réunions et les autres activités ont fait l'objet d'articles dans le *Labradorian* et le *Northern Pen* (distribués à l'échelon local), le *Telegram* et le *Navigator* (distribués à l'échelon provincial) et le *Southwester* (distribué à l'échelon régional). La ZPM proposée de la baie Gilbert a aussi fait l'objet de quelques communiqués sur les ondes radiophoniques de Radio-Canada.

Au cours des discussions et de la formulation des recommandations pour la désignation et la gestion de la ZPM de la baie Gilbert, tous les membres du Conseil consultatif de la baie Gilbert et leurs commettants ont bien compris qu'avec la désignation, cette zone tomberait sous le coup d'interdictions et d'autres mesures de gestion. Le Conseil consultatif s'attend à ce que certaines activités traditionnelles puissent être pratiquées comme par le passé, entre autres la pêche à la ligne, la chasse au phoque et certaines pêches commerciales, qui seront gérées d'une manière conforme aux objectifs de conservation de la ZPM. Ils ont aussi accepté que cette restriction n'empêche pas le prélèvement d'organismes marins à des fins scientifiques pour évaluer et surveiller la santé à long terme de l'écosystème marin de la baie Gilbert et de la population de morue qui y vit.

Évaluation environnementale stratégique

Les collectivités concernées et les groupes d'utilisateurs comprennent, acceptent et appuient les incidences de ces interdictions. Une évaluation environnementale stratégique (EES) du projet de ZPM de la baie Gilbert a été effectuée conformément à *La directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* (2004). Dans l'ensemble, on prévoit que toute incidence environnementale résultant de la création de la ZPM de la baie Gilbert sera positive. Les mesures de gestion associées à cette zone permettront de réaliser les objectifs de conservation et de protection de cette population unique de morue et de son habitat clé.

Respect et exécution

Les infractions au Règlement sur la ZPM entraîneront des amendes en vertu de la *Loi sur les océans* s'échelonnant de 100 000 \$ à 500 000 \$.

Une pression accrue sera exercée sur les ressources du MPO et le personnel chargé de la conservation et de l'application du Règlement sur la ZPM. L'isolement de la baie Gilbert la rend difficile à patrouiller. Le braconnage est un problème et, par le passé, des pêcheurs ont été poursuivis. Les habitants de la région s'attendent à ce que le niveau d'application dans la ZPM soit élevé pour assurer la conformité au Règlement.

Une section portant sur la conformité au Règlement et son application est incluse dans le plan de gestion, ce qui permettra au MPO de s'acquitter de ses responsabilités opérationnelles pour satisfaire aux exigences réglementaires. Les agents des pêches du MPO travaillant dans cette région seront les principaux responsables de l'application du Règlement; au besoin, des agents de conservation les aideront (par exemple, des agents de conservation provinciaux). De concert avec les gardes-pêche de la NML et des

the federal government through the Aboriginal Fishery Strategy Program. They make boat patrols all along the coast, including Gilbert Bay, to enforce the regulations under the LMN communal fishing licence. DFO sometimes conducts joint patrols with the LMN guardians and the provincial conservation officers. This is more economical and fosters good relationships with all the fisheries enforcement personnel. These agencies have been coordinating their patrols to ensure maximum coverage of Gilbert Bay. This partnership will become more formalized through the designation of the MPA. Non-compliance will result in prosecution and will be detected by regular patrols and inspections by enforcement officers as well as reliance on feedback by community members.

Principal stakeholder groups have expressed a keen interest in developing non-regulatory actions to ensure a high degree of compliance such as public awareness and education. Additional stewardship initiatives will contribute to meeting the compliance objectives of the Regulations. The high level of support for the creation of an MPA in Gilbert Bay suggests that there is a strong community-based compliance environment. Monitoring and assessment of the effectiveness of the management plan and guidelines will take place over a three-year period.

Contacts

Tracy Kerluke, Acting Senior Analyst, Marine Protected Areas, Fisheries and Oceans Canada, 200 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0E6, (613) 991-6692 (telephone), (613) 993-6414 (fax), kerluket@dfo-mpo.gc.ca (email); Dave Luck, Regulatory Analyst, Legislative and Regulatory Affairs, Fisheries and Oceans Canada, 200 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0E6, (613) 990-0199 (telephone), (613) 990-2811 (fax), luckd@dfo-mpo.gc.ca (email).

agents de conservation provinciaux, les agents du MPO tentent actuellement de mettre fin aux activités de pêche illégale. Les gardes-pêche de la NML sont financés par le gouvernement fédéral dans le cadre du programme sur la stratégie relative aux pêches autochtones. Ils patrouillent à bord de bateaux le long de la côte, et notamment dans la baie Gilbert, pour faire appliquer la réglementation en vertu des permis de pêche communautaire de la NML. Le MPO mène parfois des patrouilles conjointes avec les gardiens de la NML et avec les agents de la conservation provinciaux. Cette mesure est plus économique et favorise de bons rapports avec l'ensemble du personnel chargé de l'application de la réglementation dans le secteur des pêches. Ces organismes ont coordonné leur patrouille de façon à assurer une couverture maximale de la baie Gilbert. Ce partenariat sera officialisé à l'aide de la désignation de la ZPM. La non conformité au Règlement, décelée lors des patrouilles et des inspections périodiques menées par les agents de surveillance ainsi que par des résidents de la région, donnera lieu à des poursuites.

Les principaux groupes d'intervenants ont exprimé un vif intérêt quant à l'élaboration de mesures non réglementaires visant à assurer un degré élevé de conformité, comme des programmes de sensibilisation et d'éducation du public. Des initiatives supplémentaires au niveau de l'intendance contribueront à la réalisation des objectifs de conformité au Règlement. Le niveau élevé d'appui manifesté envers l'établissement de la ZPM de la baie Gilbert donne à penser que les habitants de ces collectivités sont très soucieux de se conformer aux lois et aux règlements. La surveillance et l'évaluation de l'efficacité du plan de gestion et des lignes directrices se feront sur une période de trois ans.

Personnes-ressources

Tracy Kerluke, Analyste principale par intérim — Zones de protection marine, Pêches et Océans Canada, 200, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0E6, (613) 991-6692 (téléphone), (613) 993-6414 (télécopieur), kerluket@dfo-mpo.gc.ca (courriel); Dave Luck, Analyste de la réglementation, Affaires législatives et réglementaires, Pêches et Océans Canada, 200, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0E6, (613) 990-0199 (téléphone), (613) 990-2811 (télécopieur), luckd@dfo-mpo.gc.ca (courriel).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council proposes, pursuant to subsection 35(3) of the *Oceans Act*^a, to make the annexed *Gilbert Bay Marine Protected Area Regulations*.

Interested persons may make representations 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 addressed to Tracy Kerluke, Marine Protected Areas A/Senior Analyst, Marine Ecosystems Conservation Branch, Fisheries and Oceans Canada, 200 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0E6 (tel.: (613) 991-6692; facsimile: (613) 993-6414; e-mail: kerluket@dfo-mpo.gc.ca).

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 35(3) de la *Loi sur les océans*^a, se propose de prendre le *Règlement sur la zone de protection marine de la baie Gilbert*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Tracy Kerluke, analyste principale par intérim des zones de protection marines, Direction de la conservation des écosystèmes marins, ministère des Pêches et des Océans, 200, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0E6 (tél. : (613) 991-6692; téléc. : (613) 993-6414; courriel : kerluket@dfo-mpo.gc.ca).

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de

^a S.C. 1996, c. 31

^a L.C. 1996, ch. 31

during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Ottawa, June 6, 2005

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

GILBERT BAY MARINE PROTECTED AREA REGULATIONS

INTERPRETATION

1. (1) The following definitions apply in these Regulations.
“Area” means the Gilbert Bay Marine Protected Area designated under section 2. (*zone*)
“vessel” has the same meaning as in section 2 the *Canada Shipping Act*. (*bâtiment*)
“waters” means, in addition to the waters, the bed and subsoil below the waters to a depth of two metres. (*eaux*)

(2) In these Regulations, all geographical coordinates (latitude and longitude) are expressed in the North America Datum 1983 (NAD 83) geodetic reference system.

(3) In the schedule, the lines connecting the points are rhumb lines.

DESIGNATION

2. The areas of the sea in Gilbert Bay comprised of the management zones described below — and depicted in the schedule — are together designated as the Gilbert Bay Marine Protected Area:

(a) Zone 1A, consisting of waters lying generally northwest of a rhumb line connecting points at 52°38'56" N, 55°59'28" W and 52°37'43" N, 55°59'36" W, that are within an area of the sea bounded by the low-water line of the bay and by the rhumb line to its points of intersection with the low-water line;

(b) Zone 1B, consisting of waters lying generally southwest of a rhumb line connecting points at 52°37'00" N, 55°58'07" W and 52°36'49" N, 55°57'45" W, that are within an area of the sea bounded by the low-water line of the bay and by the rhumb line to its points of intersection with the low-water line;

(c) Zone 2, consisting of waters that are within an area of the sea bounded by the low-water line of the bay and by the following rhumb lines to their respective points of intersection with the low-water line, namely,

(i) a line connecting points at 52°38'56" N, 55°59'28" W and 52°37'43" N, 55°59'36" W,

(ii) a line connecting points at 52°37'00" N, 55°58'07" W and 52°36'49" N, 55°57'45" W, and

(iii) a line connecting points at 52°36'16" N, 55°52'19" W and 52°35'38" N, 55°52'20" W; and

(d) Zone 3, consisting of waters that are within an area of the sea bounded by the low-water line of the bay and by the following rhumb lines to their respective points of intersection with the low-water line:

(i) a line connecting points at 52°36'16" N, 55°52'19" W and 52°35'38" N, 55°52'20" W,

(ii) a line connecting points at 52°36'01" N, 55°51'08" W and 52°35'44" N, 55°50'42" W,

(iii) a line connecting points at 52°33'17" N, 55°46'27" W and 52°32'59" N, 55°46'58" W, and

(iv) a line connecting points at 52°33'25" N, 55°54'19" W and 52°33'01" N, 55°33'31" W.

non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Ottawa, le 6 juin 2005

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

RÈGLEMENT SUR LA ZONE DE PROTECTION MARINE DE LA BAIE GILBERT

DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES

1. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

« bâtiment » S'entend au sens de l'article 2 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. (*vessel*)

« eaux » Sont assimilés aux eaux leur fond ou leur lit, ainsi que leur sous-sol jusqu'à une profondeur de deux mètres. (*waters*)

« zone » La zone de protection marine de la baie Gilbert désignée par l'article 2. (*Area*)

(2) Dans le présent règlement, les coordonnées géographiques — latitude et longitude — sont exprimées selon le Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (NAD83).

(3) Dans l'annexe, les lignes reliant les points entre eux sont des loxodromies.

DÉSIGNATION

2. Est désigné « zone de protection marine de la baie Gilbert » l'espace maritime de la baie Gilbert qui englobe les zones de gestion illustrées à l'annexe et délimitées comme suit :

a) la zone 1A se compose des eaux qui sont généralement situées au nord-ouest de la ligne loxodromique passant par les points 52°38'56" N., 55°59'28" O. et 52°37'43" N., 55°59'36" O., et qui sont situées à l'intérieur de l'espace maritime délimité par la laisse de basse mer de cette baie et par la ligne reliant les points d'intersection de celle-ci avec la laisse de basse mer;

b) la zone 1B se compose des eaux qui sont généralement situées au sud-ouest de la ligne loxodromique passant par les points 52°37'00" N., 55°58'07" O. et 52°36'49" N., 55°57'45" O., et qui sont situées à l'intérieur de l'espace maritime délimité par la laisse de basse mer de cette baie et par la ligne reliant les points d'intersection de celle-ci avec la laisse de basse mer;

c) la zone 2 se compose des eaux situées à l'intérieur de l'espace maritime délimité par la laisse de basse mer de cette baie et par les lignes loxodromiques passant par les points ci-après aux points d'intersection de celles-ci avec la laisse de basse mer :

(i) 52°38'56" N., 55°59'28" O. et 52°37'43" N., 55°59'36" O.,

(ii) 52°37'00" N., 55°58'07" O. et 52°36'49" N., 55°57'45" O.,

(iii) 52°36'16" N., 55°52'19" O. et 52°35'38" N., 55°52'20" O.;

d) la zone 3 se compose des eaux situées à l'intérieur de l'espace maritime délimité par la laisse de basse mer de cette baie et par les lignes loxodromiques passant par les points ci-après aux points d'intersection de celles-ci avec la laisse de basse mer :

(i) 52°36'16" N., 55°52'19" O. et 52°35'38" N., 55°52'20" O.,

(ii) 52°36'01" N., 55°51'08" O. et 52°35'44" N., 55°50'42" O.,

(iii) 52°33'17" N., 55°46'27" O. et 52°32'59" N., 55°46'58" O.,

(iv) 52°33'25" N., 55°54'19" O. et 52°33'01" N., 55°53'31" O.

PROHIBITED ACTIVITIES

3. (1) In the Area, no person shall

- (a) disturb, damage or destroy, or remove from the Area, any living marine organism or any part of its habitat; or
- (b) carry out any activity — including depositing, discharging or dumping any substance, or causing any substance to be deposited, discharged or dumped — that is likely to result in the disturbance, damage, destruction or removal of a living marine organism or any part of its habitat.

(2) Despite subsection (1), a person may carry out any activity excepted under section 4 or any scientific or educational activity for which a plan is approved under section 6.

EXCEPTIONS

4. The following activities may be carried out in the Area:

- (a) the following fishing activities, namely,
 - (i) fishing that is carried out in accordance with the *Aboriginal Communal Fishing Licences Regulations*,
 - (ii) fishing for seals under the *Marine Mammal Regulations* and any related activity to which those Regulations apply when the fishing or the related activity is carried out in accordance with those Regulations,
 - (iii) any of the following recreational fishing activities carried out in accordance with the *Atlantic Fishery Regulations, 1985* or the *Newfoundland and Labrador Fishery Regulations*, namely,
 - (A) in Zone 1A or 1B, angling for Arctic char, salmon or trout,
 - (B) in Zone 2, fishing for any species other than Atlantic cod, and
 - (C) in Zone 3, fishing for any species, and
 - (iv) commercial fishing in Zone 2 or 3, for any species other than Atlantic cod, that is carried out in accordance with the *Atlantic Fishery Regulations, 1985* or the *Newfoundland and Labrador Fishery Regulations*;
- (b) any of the following activities — in relation to which approval or authorization is not required under the *Navigable Waters Protection Act* or the *Fisheries Act*, as the case may be, or that is carried out in accordance with a related approval or authorization required under either of those Acts — namely,
 - (i) in Zone 1A or 1B, the maintenance, repair or removal of a wharf,
 - (ii) in Zone 2, the construction, maintenance, repair or removal of a wharf, and
 - (iii) in Zone 3, the construction, maintenance, repair or removal of a wharf, causeway or bridge; and
- (c) any activity that is carried out for the purpose of public safety, national security or law enforcement or in response to an emergency.

ACTIVITY PLAN

5. Every person who proposes to carry out a scientific or an educational activity in the Area shall submit to the Minister for approval, not less than 60 days before the day on which the activity is proposed to begin, a plan that contains the following information and documents:

- (a) the name, address and telephone number, and if applicable, the facsimile number and electronic mail address, of a person who can be contacted in respect of the plan;
- (b) a detailed description of the proposed activity that sets out
 - (i) the purpose of the proposed activity,
 - (ii) the period or periods during which the proposed activity is to be carried out,

ACTIVITÉS INTERDITES

3. (1) Il est interdit, dans la zone :

- a) de perturber, d'endommager, de détruire ou d'enlever tout organisme marin vivant ou toute partie de son habitat;
- b) de mener toute activité — notamment déposer, déverser ou rejeter une substance ou faire déposer, déverser ou rejeter une substance — susceptible de perturber, d'endommager, de détruire ou d'enlever tout organisme marin vivant ou toute partie de son habitat.

(2) Il est toutefois permis, dans la zone, de mener toute activité visée à l'article 4 ou toute activité scientifique ou éducative pour laquelle un plan est approuvé en vertu de l'article 6.

EXCEPTIONS

4. Il est permis de pratiquer dans la zone les activités suivantes :

- a) les activités de pêche suivantes :
 - (i) la pêche pratiquée conformément au *Règlement sur les permis de pêche communautaires des Autochtones*,
 - (ii) la pêche au phoque et toute activité connexe pratiquées conformément au *Règlement sur les mammifères marins*,
 - (iii) les activités de pêche récréative ci-après pratiquées conformément au *Règlement de pêche de l'Atlantique de 1985* ou au *Règlement de pêche de Terre-Neuve-et-Labrador* :
 - (A) dans les zones de gestion 1A et 1B, la pêche à la ligne de l'omble de l'Arctique, du saumon ou de la truite,
 - (B) dans la zone de gestion 2, la pêche de toute espèce de poisson, sauf la morue de l'Atlantique,
 - (C) dans la zone de gestion 3, la pêche de toute espèce de poisson,
 - (iv) la pêche commerciale de toute espèce de poisson, sauf la morue de l'Atlantique, pratiquée dans les zones de gestion 2 ou 3 conformément au *Règlement de pêche de l'Atlantique de 1985* ou au *Règlement de pêche de Terre-Neuve-et-Labrador*;
- b) toute activité ci-après pour laquelle aucune autorisation n'est exigée en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables* ou de la *Loi sur les pêches*, selon le cas, ou qui est menée conformément à avec une telle autorisation :
 - (i) dans les zones de gestion 1A ou 1B, l'entretien, la réparation ou l'enlèvement d'un quai,
 - (ii) dans la zone de gestion 2, la construction, l'entretien, la réparation ou l'enlèvement d'un quai,
 - (iii) dans la zone de gestion 3, la construction, l'entretien, la réparation ou l'enlèvement d'un quai, d'une chaussée ou d'un pont;
- c) toute activité visant à assurer la sécurité publique, la sécurité nationale ou l'exécution de la loi ou à répondre à une situation d'urgence.

PLAN D'ACTIVITÉ

5. Quiconque prévoit mener une activité scientifique ou éducative dans la zone soumet à l'approbation du ministre, au moins soixante jours avant le début de l'activité, un plan comportant les renseignements et documents suivants :

- a) les nom, adresse et numéro de téléphone d'une personne qui peut être jointe au sujet du plan ainsi que, le cas échéant, ses numéro de télécopieur et adresse électronique;
- b) la description détaillée de l'activité précisant :
 - (i) l'objet de l'activité,
 - (ii) la ou les périodes prévues de l'activité,
 - (iii) une carte indiquant le lieu de l'activité,

(iii) a map on which the location of the proposed activity is identified,

(iv) the types of data that are to be collected, if any, and the sampling protocols or other techniques to be used to collect the data,

(v) the types of equipment, if any, that are to be used during the proposed activity, including those for gathering data, and, if any of the equipment is to be anchored or moored in the Area, the methods by which the anchoring or mooring is to be conducted,

(vi) the type and identity of every vessel that is to be used to carry out the proposed activity, and

(vii) every substance, if any, that is to be deposited, discharged or dumped within the Area during the proposed activity;

(c) an assessment of the environmental effects that are likely to occur within the Area as a result of the proposed activity; and

(d) a list of every licence, permit, authorization or consent obtained or applied for in respect of the proposed activity.

6. (1) Subject to subsection (2), the Minister shall, within 30 days after the day on which a plan that is submitted in accordance with section 5 is received, approve the plan if the proposed activity is not likely to damage or destroy the habitat of a living marine organism in the Area and

(a) in the case of a scientific activity that is proposed to be carried out in Zone 1A or 1B, the activity is for the purpose of monitoring the effectiveness of conservation measures implemented in, or for the management of, the Area; and

(b) in the case of an educational activity that is proposed to be carried out in Zone 1A or 1B, the activity is for the purpose of increasing public awareness of the Area or providing information in respect of the conservation measures implemented in the Area.

(2) The Minister shall not approve a plan if the cumulative environmental effects of the proposed activity, in combination with any other past and current activities carried out within the Area, are likely to damage or destroy the habitat of living marine organisms in that area.

REPORTING OF ACCIDENTS

7. Every person involved in an accident that is likely to result in any disturbance, damage, destruction or removal prohibited under subsection 3(1) shall, within two hours after its occurrence, report the accident to the Canadian Coast Guard.

COMING INTO FORCE

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

(iv) les données à recueillir et les protocoles d'échantillonnage ou autres techniques qui seront utilisés pour les recueillir,

(v) le type d'équipement qui sera utilisé pour l'activité, notamment pour recueillir les données, et, dans le cas où l'équipement sera ancré ou amarré, la méthode d'ancrage ou d'amarrage,

(vi) le type et l'identité de tout bâtiment qui sera utilisé pour l'activité,

(vii) les substances qui y seront déposées, déversées ou rejetées;

c) une évaluation des effets environnementaux que l'activité est susceptible d'entraîner sur la zone;

d) une liste des permis, licences, autorisations et consentements obtenus ou demandés relativement à l'activité.

6. (1) Le ministre approuve le plan soumis conformément à l'article 5 dans les trente jours suivant sa réception si l'activité proposée n'est pas susceptible d'endommager ni de détruire l'habitat de tout organisme marin vivant dans la zone et si :

a) dans le cas d'une activité scientifique dans les zones de gestion 1A ou 1B, elle est menée à des fins de gestion de la zone ou de contrôle de l'efficacité des mesures de conservation qui y sont mises en place;

b) dans le cas d'une activité éducative dans les zones de gestion 1A ou 1B, elle vise à accroître la sensibilisation du public à l'égard de la zone ou à donner des renseignements sur les mesures de conservation qui y sont mises en place.

(2) Il peut toutefois refuser d'approuver le plan si les effets cumulatifs environnementaux de l'activité proposée, lorsqu'elle est combinée à d'autres activités terminées ou en cours dans la zone, sont susceptibles d'endommager ou de détruire l'habitat de tout organisme marin vivant dans la zone.

AVIS D'ACCIDENT

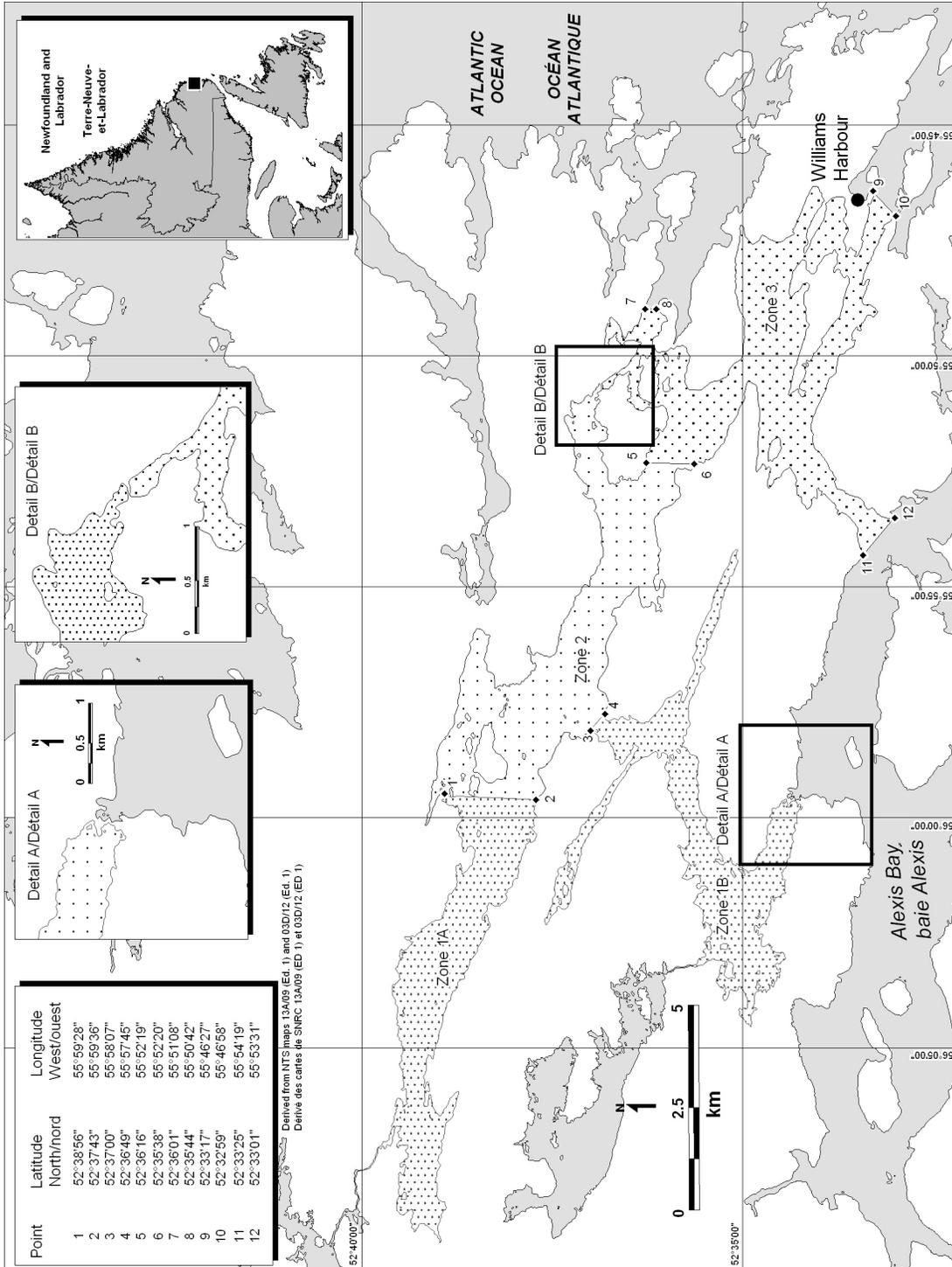
7. Toute personne en cause dans un accident susceptible d'entraîner toute perturbation, tout endommagement, toute destruction ou tout enlèvement interdits par le paragraphe 3(1) en avise la Garde côtière canadienne dans les deux heures.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

SCHEDULE/ANNEXE
(Subsection 1(3) and section 2/paragraphe 1(3) et article 2)

GILBERT BAY MARINE PROTECTED AREA/
ZONE DE PROTECTION MARINE DE LA BAIE GILBERT



Musquash Estuary Marine Protected Area Regulations

Statutory authority

Oceans Act

Sponsoring department

Department of Fisheries and Oceans

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The 1997 *Oceans Act* gives the Governor in Council the authority to establish Marine Protected Areas (MPA), by regulations, for any of the following reasons:

- (a) the conservation and protection of commercial and non-commercial fishery resources, including marine mammals and their habitats;
- (b) the conservation and protection of endangered or threatened species and their habitats;
- (c) the conservation and protection of unique habitats;
- (d) the conservation and protection of marine areas of high biodiversity or biological productivity; and
- (e) the conservation and protection of any other marine resource or habitat as is necessary to fulfil the mandate of the Minister of Fisheries and Oceans.

Musquash has been described as “one of the last ecologically intact estuaries in the Bay of Fundy,” providing a rich habitat, and a refuge, for many species of wildlife. On February 8, 2000, the Minister of Fisheries and Oceans selected Musquash as an Area of Interest (AOI) under the Department of Fisheries and Oceans’ (DFO) Marine Protected Areas Program. The site meets the criteria set out in paragraphs 35(1)(a), (c), (d) and (e) of the *Oceans Act*. The Musquash Estuary is recognized as one of the last ecologically intact estuaries in the Bay. It provides a rich habitat (including nursery areas) for a variety of fish and wildlife, is a highly productive ecosystem in Canada’s coastal waters and will contribute to a national network of MPAs. The present regulatory initiative formally designates the Musquash Estuary as an MPA pursuant to the *Oceans Act*.

The objective of the designation is to establish an MPA boundary at the low water mark and three internal management zones in which different activities may be permitted, provided that these activities do not compromise the overall conservation objectives of the MPA.

MPAs are established according to a process set out in the *National Framework for Establishing and Managing MPAs*. This process involves the identification of AOI, a series of evaluations including an ecological assessment of the area, the development of regulations outlining the MPA boundary and regulatory

Règlement sur la zone de protection marine de l’estuaire Musquash

Fondement législatif

Loi sur les océans

Ministère responsable

Ministère des Pêches et des Océans

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

La *Loi sur les océans*, entrée en vigueur en 1997, donne au gouverneur en conseil le pouvoir de désigner, par règlement, des zones de protection marines (ZPM) pour les raisons suivantes :

- a) la conservation et la protection des ressources halieutiques, commerciales ou autres, y compris les mammifères marins et leur habitat;
- b) la conservation et la protection des espèces menacées ou en voie de disparition et de leur habitat;
- c) la conservation et la protection d’habitats uniques;
- d) la conservation et la protection d’espaces marins riches en biodiversité ou en productivité biologique;
- e) la conservation et la protection d’autres ressources ou habitats marins, pour la réalisation du mandat du ministre des Pêches et des Océans.

L’estuaire Musquash a été décrit comme « l’un des derniers estuaires dont l’écologie est intacte dans la baie de Fundy »; il constitue un riche habitat et un refuge pour de nombreuses espèces. Le 8 février 2000, le ministre des Pêches et des Océans (DFO) a retenu l’estuaire Musquash comme zone d’intérêt (ZI) aux termes du Programme de zones de protection marines du ministère des Pêches et des Océans (MPO). Cet endroit répond aux critères énoncés aux alinéas a), c), d) et e) du paragraphe 1 de l’article 35 de la *Loi sur les Océans*, selon lesquels l’estuaire Musquash est reconnu comme l’un des derniers estuaires de la baie qui soient intacts sur le plan écologique. Il offre un habitat riche (y compris les aires de croissance) à une variété de poissons et d’autres espèces, commerciales ou non, et à la faune, et est un écosystème des eaux côtières canadiennes très productif qui contribuera au réseau national de ZPM. La présente proposition de règlement désigne officiellement l’estuaire Musquash comme ZPM, conformément à la *Loi sur les océans*.

La désignation a pour but d’établir la limite de la ZPM, en l’occurrence la laisse de basse mer, et de diviser la zone en trois sous-zones de gestion internes, dans lesquelles différentes activités peuvent être permises à la condition qu’elles ne compromettent pas les grands objectifs de conservation de la ZPM.

Les ZPM sont établies conformément à un processus énoncé dans le Cadre national pour l’établissement et la gestion des ZPM. Il faut à cet égard déterminer les ZI, effectuer une série d’évaluations, notamment une évaluation écologique de la zone, et élaborer des règlements énonçant les limites de la ZPM et des

management measures to be implemented within the MPA, the development of a management plan to accompany the Regulations and ongoing monitoring of the MPA.

Ecological description

Estuaries are partially enclosed coastal bodies of water where ocean water and fresh water mix. Salt marshes are characterized by salt-tolerant grasses, with an extensive shallow rhizome (root) system that traps and stabilizes the soft sediment. Estuaries rank as one of the most productive ecosystems on earth, and marshes are referred to as the life-support system, generating vital functions. Musquash marshes are classified as Class I salt marshes (known or assumed to be of high value to wildlife, and represent the highest priority for protection and management). Estuaries and associated salt marsh communities play an important role in the functioning and integrity of the Bay of Fundy ecosystem.

The Musquash Estuary is located on the Bay of Fundy, approximately 20 km west of the city of Saint John, New Brunswick. The total area is estimated at about 7.9 square kilometres. The Estuary is macrotidal (6 m to 8 m tidal amplitude) and has depths ranging between 1 m and 4 m. Three-quarters of the water in the Musquash Estuary is flushed twice daily with the tidal forces of the Bay of Fundy, and the waters from the ebb tide (i.e. outward flowing tidal waters) re-enter the Estuary on the succeeding flood tide. Approximately 80 percent of the volume of water is replaced daily by water that is blended with that of the Saint John Harbour.

Conservation issues

The health of Musquash is closely linked to the inputs of both the surrounding watershed and the open sea. To maintain diverse biological communities, the quality of important chemical and physical conditions and processes (i.e. habitat) must be protected. Marine organisms are adapted to specific conditions and, as such, these conditions are critical in determining the community of species in coastal ecosystems. Since the Musquash Estuary is sheltered, its marine environment and biological communities may be particularly sensitive to human-induced changes. Ecosystem integrity will be a priority in managing the MPA. Therefore, all efforts should be made to maintain healthy populations of resident species by reducing human influence on natural processes and dynamics with appropriate management.

Threats to biodiversity in the coastal zone are broad, including habitat loss, overexploitation, pollution, and introduced/invasive species. There are concerns over the degradation of water and sediment quality resulting in effects on biota, including commercially valued species. Toxins and broad environmental quality parameters, such as nutrients or turbidity, can negatively impact biological communities and the overall functioning of the estuarine system. As a small confined habitat, all efforts should be made to minimize inputs into the estuary and to maintain or improve its environmental quality.

The present level of human activity in Musquash remains low, in comparison to other estuaries in the Bay of Fundy. As a result, Musquash remains a relatively undisturbed ecosystem. Legal protection and direct management now will ensure that its health and function are maintained for the future. Because the Musquash

mesures de gestion réglementaires à appliquer dans cette zone, et élaborer un plan de gestion avec le Règlement et effectuer un contrôle de suivi de la ZPM.

Description écologique

Les estuaires sont des plans d'eau côtiers partiellement fermés, dans lesquels l'eau de mer et l'eau douce se mélangent. Les marais salés sont caractérisés par des herbes qui tolèrent le sel et possèdent un réseau de rhizomes (racines) étendu et peu profond, ayant pour effet de retenir et de stabiliser les sédiments meubles. Les estuaires comptent parmi les écosystèmes les plus productifs de la planète, et les marais sont considérés comme des systèmes de soutien de la vie, qui entretiennent des fonctions vitales. Les marais Musquash sont classés comme marais salés de catégorie I (marais dont on sait ou dont on pense qu'ils sont très utiles pour la faune et la flore, et qui méritent la plus haute priorité en matière de protection et de gestion). Les communautés établies dans les estuaires et les marais salés connexes jouent un rôle important dans le fonctionnement et l'intégrité de l'écosystème de la baie de Fundy.

L'estuaire Musquash se trouve dans la baie de Fundy, à environ 20 km à l'ouest de Saint John (Nouveau-Brunswick). On estime sa superficie totale à 7,9 kilomètres carrés. Il s'agit d'un estuaire macrotidal (amplitude des marées de 6 m à 8 m) dont la profondeur va de 1 m à 4 m. Les trois-quarts de ses eaux sont évacués deux fois par jour par les marées de la baie de Fundy et les eaux de reflux (eaux de la marée descendante) pénètrent à nouveau dans l'estuaire avec la marée montante suivante. Environ 80 p. 100 du volume d'eau est remplacé chaque jour par de l'eau mélangée à celle du port de Saint John.

Questions de conservation

L'état de l'estuaire Musquash est étroitement lié aux apports à la fois du bassin versant avoisinant et de l'océan. Pour y maintenir une diversité de communautés biologiques, il faut en protéger les phénomènes et caractéristiques chimiques et physiques (comme l'habitat). Les organismes marins étant adaptés à des conditions données, ces conditions sont donc essentielles à la présence de telle ou telle communauté d'espèces dans les écosystèmes côtiers. Puisque l'estuaire Musquash est abrité, ses communautés biologiques et son milieu marin peuvent être particulièrement sensibles aux changements d'origine humaine. L'intégrité de l'écosystème doit donc être prioritaire dans la gestion de la ZPM. Par conséquent, tous les efforts devraient être faits pour conserver de saines populations d'espèces résidentes en réduisant, par des mesures de gestion pertinentes, l'influence humaine sur la dynamique et les phénomènes naturels.

Les menaces à la biodiversité dans la zone côtière sont vastes et comprennent la perte d'habitat, la surexploitation, la pollution et l'introduction d'espèces étrangères ou envahissantes. On s'inquiète de la dégradation de la qualité de l'eau et des sédiments, et de ses répercussions sur les biotes, notamment sur les espèces d'importance commerciale. Les toxines ou des paramètres de qualité générale de l'environnement, comme les matières nutritives ou la turbidité, peuvent avoir une influence néfaste sur les communautés biologiques et sur le fonctionnement global du système estuarien. L'estuaire étant un petit habitat confiné, tout devrait être fait pour y réduire les apports et pour conserver ou améliorer la qualité de son environnement.

Le degré actuel d'activités anthropiques dans la Musquash reste faible, par comparaison avec d'autres estuaires de la baie de Fundy. De ce fait, l'écosystème de la Musquash demeure relativement exempt de perturbations. La protection de la loi et une gestion directe coordonnée auront pour effet de protéger l'état et

MPA is surrounded by salt marshes and mudflats in the intertidal area under provincial jurisdiction, the Government of New Brunswick and DFO will be working together to develop the means to manage the whole area in a complementary manner.

MPA boundary and management zones

The Regulations establish an MPA boundary and three internal management zones in which different activities may be permitted, provided that they do not compromise the overall conservation objectives of the MPA.

- Zone 1 is the highly protected zone consisting of the waterways within the MPA, that are surrounded/bounded by fragile mudflats, intertidal soft banks and a salt marsh system. This area is considered the most sensitive and is afforded the highest protection.
- Zone 2A consists of the harbour, the largest area within the MPA, characterized by a mix of soft sediments and hard substrates, and bounded by a line drawn between Black Beach and Robinson Head, and Zone 2B consisting of Gooseberry Cove, at the mouth of the estuary, with a predominantly gravel substrate. Activities permitted in this area are those considered low impact and will be monitored carefully.
- Zone 3 consists of the mouth of the estuary, from Western Head and Musquash Head, inwards to Black Beach. Scientific studies conducted in this area have indicated that sediments are continuously disturbed and re-suspended through natural processes and, as a result, the area can absorb the effects of a greater number of activities.

The Regulations contain a general prohibition on the disturbance, damage, destruction or removal of any living marine organism or any part of its habitat within the MPA. In addition, the Regulations prohibit the depositing, discharging or dumping of substances within the MPA that are likely to result in the disturbance, damage, destruction, or removal of any living organisms or any part of its habitat within the MPA.

The Regulations will permit certain activities such as scientific and educational activities that do not compromise the conservation goals. Moreover, certain activities such as monitoring may be required to support the management and protection of the MPAs, while other activities may be required for specific overriding purposes, such as public safety and security. Within the Regulations, activities are managed through 1) the submission and approval of plans for specified activities according to conditions; and 2) specific exceptions to the general prohibitions according to specified conditions. These are described below.

Throughout the MPA, activities for the purpose of public safety, law enforcement or emergency response are permitted to ensure the safety of Canadians.

Aboriginal Peoples fishing in accordance with the *Aboriginal Communal Fishing Licences Regulations* will be permitted.

Scientific, archaeological, educational, commercial tourism or habitat restoration activities will be approved throughout the MPA under specific conditions. A plan for these activities must be submitted, specific information listed in the Regulations must be supplied about the activity, and the activity must not damage or destroy the habitat of living marine organisms in the area. In addition, habitat restoration activities must be carried out for the purpose of managing the MPA. Throughout the MPA, the cumulative environmental effects of these activities, in combination

la fonction de cet écosystème. Étant donné que la ZPM de Musquash est entourée de marais salés et de bancs intertidaux mous qui relèvent de la compétence provinciale, le gouvernement du Nouveau-Brunswick et le MPO collaboreront pour établir des moyens pour gérer toute la zone de gré à gré.

Limites de la ZPM et zones de gestion

Le Règlement fixe une limite pour la ZPM et établit trois zones de gestion internes, dans lesquelles différentes activités peuvent être permises à la condition qu'elles ne compromettent pas les objectifs de conservation d'ensemble de la ZPM.

- La zone 1 est la plus protégée; elle comprend un ensemble de vasières fragiles, de bancs intertidaux mous et de marais salés. Étant considérée comme la plus délicate, cette zone est celle qui reçoit la plus grande protection.
- La zone 2A comprend le port, soit la plus grande étendue au sein de la ZPM, qui se caractérise par un mélange de fonds de sédiments mous et de substrats durs et qui est délimitée par une droite tirée entre la plage Black et le cap Robinson, et la zone 2B, qui comprend l'anse Gooseberry, à l'embouchure de l'estuaire, présentant pour l'essentiel un substrat de gravier. Les activités considérées comme à faibles incidences sont permises dans cette sous-zone et y seront étroitement surveillées.
- La zone 3 se compose de l'embouchure de l'estuaire, depuis le cap Western et le cap Musquash jusqu'à la plage Black, vers l'intérieur. Des études scientifiques réalisées dans cette zone ont révélé que les sédiments y sont continuellement brassés et remis en suspension par des phénomènes naturels. Il s'ensuit que cette zone peut supporter les effets d'un plus grand nombre d'activités.

Le Règlement prévoit une interdiction générale de perturber, d'endommager, de détruire ou de prélever tout organisme marin vivant ou toute partie d'habitat dans la ZPM. En outre, le Règlement interdit le dépôt, le déversement ou le rejet de substances qui sont susceptibles d'avoir les effets susmentionnés dans une partie de leur habitat dans la ZPM.

Le Règlement autorisera certaines activités comme celles qui ont une portée scientifique et éducative qui n'auront pas pour objet de compromettre les objectifs de conservation. En outre, certaines activités, comme celles liées au contrôle, devraient servir à appuyer la gestion et la protection des ZPM, tandis que d'autres devraient servir à des fins particulières ayant préséance, comme la sécurité publique. Selon le Règlement, les activités sont gérées de la façon suivante : 1) par présentation et approbation de plans d'activités particulières conformément à certaines conditions; 2) par certaines exceptions particulières aux interdictions générales, selon certaines conditions particulières. Elles sont énoncées ci-dessous.

Dans l'ensemble de la ZPM, les activités menées à des fins de sécurité publique, d'intervention d'urgence ou d'application de la loi sont autorisées dans la mesure où il s'agit de protéger les Canadiens.

La pêche par les Autochtones sera autorisée en vertu du *Règlement sur les permis de pêche communautaires des Autochtones*.

Les activités scientifiques, archéologiques, éducatives et touristiques ou les activités liées au rétablissement de l'habitat seront approuvées dans la ZPM selon certaines conditions. Un plan à cet égard doit être présenté, des données précises énumérées dans le Règlement doivent être fournies et l'activité ne doit pas endommager ou détruire l'habitat des organismes marins vivants dans la zone. En outre, les activités de rétablissement de l'habitat doivent être effectuées pour les besoins de la gestion de la ZPM. Dans l'ensemble de la zone, les incidences environnementales

with all other past and current activities being undertaken within the MPA, will also be taken into consideration. Ministerial approval will be granted only if the activity is not likely to result in damage or destruction of the MPA.

Any accident that is likely to result in the disturbance, damage, destruction or removal referred to in the general prohibitions of the Regulations must be reported within two hours to the Canadian Coast Guard.

In Zone 1, in addition to the activities noted above which are permitted throughout the MPA under specified conditions, recreational fishing by means of angling, dip nets, or by hand picking, in accordance with the *Atlantic Fishery Regulations, 1985* or the *Maritime Provinces Fishery Regulations*, is permitted. Commercial fishing for elvers or eels by means of a hand-deployed fyke net or dip net in accordance with the *Atlantic Fishery Regulations, 1985* or the *Maritime Provinces Fishery Regulations* is also permitted. These fishing activities are considered as having a low impact, and requirements under the fishery regulations are considered sufficient to ensure that these activities will be conducted in a manner consistent with the conservation objectives of the MPA. In Zone 1, the maintenance, repair or removal of a bridge or a hydroelectric dam will be permitted with applicable authorizations under the *New Brunswick Clean Water Act* (provincial), the *Navigable Waters Protection Act* or the *Fisheries Act* to ensure that these existing structures are maintained properly.

In Zone 2, in addition to the activities permitted throughout the MPA, recreational fishing is permitted under the same conditions as in Zone 1. Commercial fishing is allowed for lobster by means of individual traps and for herring by means of a weir, beach seine, bar seine or drag seine in accordance with the *Atlantic Fishery Regulations, 1985* or the *Maritime Provinces Fishery Regulations*. The recreational or commercial harvesting of dulse by hand is also permitted in the Zone 2 areas. Again, these fishing activities are considered, as having a low impact, and requirements under the fishery regulations are considered sufficient to ensure that these activities will be conducted in a manner consistent with the conservation objectives of the proposed MPA.

The operation of a vessel will be permitted in Zone 2 at a speed no greater than five knots in order to minimize habitat damage by wave action. In Zone 2A, the construction of a boat launch, the maintenance, repair or removal of a wharf or a boat launch, and the maintenance of a navigation channel will be permitted with applicable authorizations under the *New Brunswick Clean Water Act* (provincial), the *Navigable Waters Protection Act* or the *Fisheries Act* to ensure that these existing structures are maintained properly.

In Zone 3, recreational fishing is allowed under the same conditions as in the remainder of the MPA. Commercial fishing for lobster and herring, and commercial and recreational fishing for dulse are permitted under the same conditions as in Zone 2. In addition, fishing for scallops is permitted in accordance with the *Atlantic Fishery Regulations, 1985* or the *Maritime Provinces Fishery Regulations*. There will be some impact on the benthic habitat of this portion of the MPA as a result of the scallop fishery. However, due to the highly dynamic nature of this zone, the level of impact is considered acceptable and fishery regulations will be used to ensure that these activities will be conducted in a manner consistent with the conservation objectives of the proposed MPA. The operation of a vessel will be permitted in Zone 3

cumulatives des activités, combinées à toutes les autres activités antérieures et courantes entreprises dans les ZPM, seront prises en compte et l'autorisation ministérielle ne sera accordée que si les activités n'occasionnent pas de dommage ou ne détruisent pas la ZPM.

Tout accident susceptible de perturber, d'endommager ou de détruire ou de prélever les éléments mentionnés dans les mesures d'interdiction générales du Règlement doit être déclaré dans les deux heures qui suivent à la Garde côtière canadienne.

Dans la zone 1, outre les activités relevées ci-dessus qui sont autorisées dans la ZPM, selon des conditions particulières, la pêche récréative à la ligne, à l'épuisette ou par cueillette manuelle est autorisée en vertu des dispositions du *Règlement de pêche de l'Atlantique de 1985* ou celles du *Règlement de pêche des provinces maritimes*. La pêche commerciale de la civelle ou de l'anguille à l'aide d'un verveux déployé à la main ou d'une épuisette est également autorisée selon les dispositions des mêmes règlements. Ces activités de pêche sont reconnues comme ayant de faibles incidences et les exigences du règlement de pêche de l'Atlantique sont jugées suffisantes pour voir à ce que ces activités soient menées de façon à respecter les objectifs de conservation dans la ZPM proposée. Dans la zone 1, l'entretien et les travaux de réparation ou d'enlèvement d'un pont ou d'un barrage hydroélectrique seront permis après avoir obtenu les autorisations applicables en vertu de la *New Brunswick Clean Water Act* (loi provinciale), de la *Loi sur la protection des eaux navigables* ou de la *Loi sur les pêches*, pour veiller à l'entretien pertinent des structures existantes.

Dans la zone 2, outre les activités autorisées dans la ZPM, la pêche récréative est autorisée selon les mêmes conditions que dans la zone 1. La pêche commerciale est autorisée pour le homard à l'aide des casiers individuels et celle du hareng au moyen de la fascine, de la senne de plage, de la senne-barrage ou de la senne traînante, conformément aux dispositions du *Règlement de pêche de l'Atlantique de 1985* ou du *Règlement de pêche des provinces maritimes*. La pêche récréative ou commerciale de la dulse à la main est également autorisée dans la zone 2. Ces activités de pêche ont peu d'incidence et les exigences en vertu du règlement de pêche de l'Atlantique sont jugées suffisantes pour voir à ce que ces activités soient menées conformément aux objectifs de conservation de la ZPM proposée.

L'exploitation d'un bateau sera autorisée dans la zone 2 à une vitesse ne dépassant pas cinq nœuds pour minimiser les dommages à l'habitat par l'action des vagues. Dans la zone 2A, la construction d'une rampe de mise à l'eau et les travaux d'entretien, de réparation ou d'enlèvement d'un quai ou d'une rampe de mise à l'eau et d'entretien d'un chenal de navigation seront permis après avoir obtenu les autorisations applicables en vertu de la *New Brunswick Clean Water Act* (loi provinciale), de la *Loi sur la protection des eaux navigables* ou de la *Loi sur les pêches*. Ces mesures permettront de voir à ce que les structures existantes soient maintenues de façon pertinente.

Dans la zone 3, la pêche récréative est permise selon les mêmes conditions, comme dans les autres secteurs de la ZPM. La pêche commerciale du homard et du hareng et la pêche récréative ou commerciale de la dulse sont permises aux mêmes conditions que celles énoncées pour la zone 2. La pêche du pétoncle est également autorisée conformément au *Règlement de pêche de l'Atlantique de 1985* ou au *Règlement de pêche des provinces maritimes*. La pêche du pétoncle pourra avoir certaines incidences sur l'habitat benthique de ce secteur de la ZPM. Toutefois, étant donné le caractère très dynamique de cette zone, le niveau d'incidence est jugé acceptable et le règlement de pêche de l'Atlantique permettra de voir à ce que ces activités soient menées conformément aux objectifs de conservation de la ZPM proposée. L'exploitation

at a speed no greater than eight knots to limit damage to shore by wave action.

MPA management plan

In addition to the Regulations, the conservation objectives will be met through the implementation of the MPA management plan. The management plan will elaborate on the Regulations and be used to implement a comprehensive set of conservation and management strategies and measures for the MPA. Additionally, the management plan will address matters such as monitoring, enforcement and compliance, and will provide the detail required to ensure that the rationale for management decisions, prohibitions, controls and approvals are clearly justified and understood.

Alternatives

Status quo

The status quo was an option that was considered but rejected. Current management mechanisms are not providing the comprehensive, ecosystem-based and long-term protection that is required for this area. Although there have been many important efforts by both the Government and the industry to minimize impacts, reliance on the status quo will not provide the protection required to consistently control impacts from all activities.

Reporting zone

To ensure protection of the MPA from external activities, DFO initially considered including a reporting area surrounding the MPA in the Regulations, and a high water boundary. The reporting zone extended seaward from the coastline of the MPA, as defined by circulation patterns. Plans for all activities within this reporting zone would have been submitted to the Minister for approval. This alternative to the present Regulations was rejected owing to the additional costs to industry proponents, the administrative burden, and the duplication of existing application and approval processes. A high water boundary was not an option, as this area is under provincial jurisdiction.

The Fisheries Act, the Canada Shipping Act, and the Coastal Fisheries Act

Although the provisions of the *Fisheries Act*, the *Canada Shipping Act* and the *Coastal Fisheries Protection Act* will complement the conservation focus given to Musquash by the present regulatory proposal, the use of the provisions of these Acts is considered insufficient to provide the comprehensive and enduring protection the MPA will need.

Voluntary measures

Although there is a high level of community support for the MPA initiative in Musquash, voluntary measures were not considered sufficient to afford the area adequate protection. Without a regulatory regime, and accompanying management measures, it would be difficult to ensure consistent compliance. This approach will also provide a basis from which to conduct monitoring of management effectiveness. The streamlined, long-term and formal designation of an MPA under the *Oceans Act* was considered preferable to the reliance on voluntary measures, which are often dependent on inconsistent and unstable funding sources.

Marine protected area designation and management

The proposed option of designating the Musquash Estuary as a MPA is the best alternative, as it will give focus and recognition

d'un bateau sera permise dans la zone 3 à une vitesse ne dépassant pas huit nœuds pour limiter les dommages au littoral par l'action des vagues.

Plan de gestion de la ZPM

La mise en œuvre du plan de gestion permettra, en plus de l'application du Règlement, d'atteindre les objectifs de conservation. Le plan de gestion de la ZPM viendra préciser le Règlement et servira à mettre en œuvre un ensemble complet de stratégies et de mesures de conservation et de gestion. De plus, il traitera de questions telles que la surveillance, la conformité et l'exécution, et il contiendra les renseignements détaillés voulus pour justifier et expliquer clairement les décisions de gestion, les interdictions, les contrôles et les approbations.

Solutions envisagées

Le statu quo

On a envisagé le statu quo, mais cette solution a été rejetée. Les mécanismes de gestion actuels ne permettent pas d'assurer la protection complète, écosystémique et à long terme que nécessite cette zone. Bien que le Gouvernement et l'industrie aient déployé bon nombre d'efforts importants pour réduire les impacts des activités sur cet écosystème, le maintien du statu quo ne permettra pas d'obtenir la protection requise pour maîtriser les incidences de toutes les activités de façon cohérente.

Zone de déclaration

Pour protéger la ZPM des activités externes, le MPO avait d'abord envisagé de prévoir dans le Règlement une zone de déclaration autour de la ZPM et une limite des hautes eaux. Définie en fonction du régime de circulation, cette zone partait de la côte de la ZPM et s'étendait vers le large; les plans des activités prévues dans cette zone auraient été soumis à l'approbation du ministre. Cette solution a été rejetée en raison de ses coûts supplémentaires pour les promoteurs de l'industrie, ainsi que du fardeau administratif et des doubles emplois dans les processus de demande et d'approbation qu'elle aurait entraînés. On n'a pas envisagé de limite des hautes eaux, car cette zone relève de la compétence provinciale.

La Loi sur les pêches, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur la protection des pêches côtières

Quoique les dispositions de la *Loi sur les pêches*, de la *Loi sur la marine marchande* et de la *Loi sur la protection des pêches côtières* viendront compléter les mesures de conservation dont bénéficiera l'estuaire Musquash aux termes de la présente proposition de règlement, l'application de ces dispositions est jugée insuffisante à elle seule pour assurer la protection complète et durable dont la ZPM aura besoin.

Mesures volontaires

Bien que la communauté soit fortement en faveur de l'initiative de ZPM à Musquash, des mesures volontaires n'ont pas été jugées suffisantes pour accorder à la zone une protection adéquate. Sans régime de réglementation et des mesures de gestion connexe, il serait difficile d'assurer une conformité uniforme. Cette approche permettra de contrôler l'efficacité de la gestion. La désignation officielle à long terme et rationalisée d'une ZPM en vertu de la *Loi sur les océans* a été jugée préférable à la dépendance de mesures volontaires, qui sont souvent tributaires de sources de financement instables et non uniformes.

Désignation et gestion de la zone de protection marine

La proposition de désignation de l'estuaire Musquash comme ZPM est la meilleure solution, car elle permettra de concentrer

to this threatened coastal ecosystem. The broad-based umbrella of protection provided by the designation will safeguard the integrity of its diverse and productive ecosystem. An *Oceans Act* regulation in Musquash will streamline management measures in a focused area and for the long term. The MPA designation will also offer more broad-ranging benefits for many components of the ecosystem, resulting in benefits for many stakeholder groups.

The MPA has already garnered, and will continue to garner, a heightened interest in the community and allow for significant involvement in its management. There will be increased opportunities for monitoring, education and public outreach activities in the area with an MPA designation. A relatively small, geographically fixed and protected area such as the Musquash Estuary MPA will provide an ideal setting for scientific research to further the understanding of this unique coastal environment.

Benefits and costs

The primary benefit of the proposed Musquash MPA Regulations is the recognition and protection that will be afforded to this highly productive, sensitive coastal ecosystem. This action will provide a long-term commitment to the conservation and protection of the area, building on and complementing the substantial efforts the Government of Canada has made since the early 1990s.

This MPA will also be afforded complementary protection through efforts by the Province of New Brunswick to protect the watershed and the salt marsh system, and by the adjacent wetlands and coastal lands protected by the Eastern Habitat Joint Venture and Nature Conservancy of Canada.

Under the *Oceans Act*, the Minister of Fisheries and Oceans is directed to lead and coordinate the development and implementation of a national network of marine protected areas on behalf of the Government of Canada. The designation of the Musquash Estuary will be a key contribution to the development of this network and for meeting commitments under Canada's Oceans Action Plan, an action plan which builds upon the legislative and policy framework of the *Oceans Act* and Canada's Oceans Strategy. Protected areas are also a key contribution to the Sustainable Development Strategy of Canada.

The establishment of this MPA will also demonstrate Canada's resolve to fulfil its international commitments for ocean management and marine conservation. These include commitments made under the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), the Convention on Biological Diversity, the World Commission on Protected Areas Program and the 2002 World Summit on Sustainable Development.

Musquash is both regionally and internationally known as a case study for community support of a coastal MPA, for the numerous interdisciplinary studies, specifically in mapping the area, and for the natural beauty of the easily viewed salt marsh. Public and community support is high, as can be attested to by the large number of letters of support sent to the Department and by the enthusiastic participation of conservation and community groups (e.g. World Wildlife Fund (Canada), the Conservation Council of New Brunswick, Nature Conservancy of Canada, and Friends of Musquash).

l'attention sur cet écosystème côtier menacé. Le vaste éventail de mesures de protection associé à la désignation permettra de préserver l'intégrité de son écosystème diversifié et productif. Un règlement en vertu de la *Loi sur les océans* permettra de rationaliser les mesures de gestion dans une zone cible et à long terme. La désignation offrira une gamme d'avantages plus vastes pour bon nombre de composantes de l'écosystème au bénéfice de plusieurs groupes d'intervenants.

La ZPM a déjà suscité de l'intérêt dans la communauté et continuera de le faire pour permettre une participation importante à sa gestion. Des possibilités accrues se manifesteront à des fins de contrôle, de formation et d'information du public dans la zone. Un secteur relativement restreint, limité au niveau géographique et protégé comme la ZPM de l'estuaire Musquash procurera un emplacement idéal pour la recherche scientifique pour permettre de mieux comprendre cet environnement côtier unique.

Avantages et coûts

Le principal avantage que représente la proposition de règlement sur la ZPM de l'estuaire Musquash réside dans l'attention et la protection que recevra cet écosystème côtier très productif et vulnérable. Cette initiative constitue un engagement envers la conservation et la protection à long terme de cet écosystème, qui prend appui sur les efforts importants déployés par le gouvernement du Canada depuis le début des années 90 et vient les compléter.

Cette ZPM bénéficiera aussi d'une protection complémentaire, dans le cadre des mesures prises par la province du Nouveau-Brunswick pour préserver le bassin versant et les marais salés et des efforts déployés par les responsables du Plan conjoint des habitats de l'est et la Société canadienne pour la conservation de la nature en vue de protéger les terres humides et les zones côtières adjacentes.

En vertu de la *Loi sur les océans*, le ministre des Pêches et des Océans doit diriger et coordonner la mise en place d'un réseau national de zones de protection marines au nom du gouvernement du Canada. La désignation de la ZPM et de l'estuaire Musquash sera une contribution importante à ce réseau et au respect des engagements pris en vertu du plan d'action pour les océans du Canada, plan qui s'inspire du cadre législatif et politique de la *Loi sur les océans* et de la Stratégie pour les océans du Canada. En outre, les zones protégées constituent une contribution clé à la Stratégie de développement durable du Canada.

L'établissement de cette ZPM démontrera également la détermination du Canada à remplir ses obligations internationales en matière de gestion des océans et de conservation du milieu marin. Il s'agit notamment des obligations découlant de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (UNCLOS), de la Convention sur la diversité biologique, du programme de la Commission mondiale des aires protégées et du Sommet mondial de 2002 sur le développement durable.

L'estuaire Musquash représente, à l'échelle régionale et internationale, une étude de cas pour ce qui est de l'appui communautaire à une ZPM côtière, pour les nombreuses études interdisciplinaires qu'elle a suscitées, en particulier en vue de l'établissement de cartes de la zone, et pour la beauté naturelle de ce marais salé facile à observer. Le soutien communautaire et public à cette zone est vaste, comme en témoigne les nombreuses lettres d'appui adressées au Ministère et la participation enthousiaste des groupes communautaires et de ceux qui œuvrent à la conservation (par exemple, le Fonds mondial pour la nature (Canada), le Conseil de la conservation du Nouveau-Brunswick, la Société canadienne pour la conservation de la nature et les Friends of Musquash).

Commercial and recreational fisheries

There is limited recreational fishing currently being done in the MPA, and this will be permitted to continue. The harvesting of clams and periwinkles will not be affected as this activity takes place outside the MPA boundaries. Musquash is presently designated a rockweed long-term study area and, as a result, no harvesting of *Ascophyllum* is being conducted in the area. The rockweed industry is prepared to concede this area for protection. Therefore, these Regulations will have no impact on this industry. There are also no aquaculture leases nor any applications within the boundaries of the Musquash MPA.

The livelihood of licensed lobster, herring, eel, and scallop fishers working in the Musquash area will not be affected as exceptions have been provided for these types of commercial fishing activities with specified gear, and in specified zones. Where these fishing activities are permitted in the Regulations, they are considered consistent with the conservation objectives of the MPA. No other fish species of interest were identified by local fishers, and therefore there will be little effect on fishery activities in the area.

Minerals and hydrocarbon

Mineral and hydrocarbon exploration and development activities are not specifically excluded in the Musquash MPA. However, in order to protect this unique and productive estuary, MPA regulations may serve to restrict the way resources may be obtained in the area. However, the regulations do not, as a matter of course, foreclose on all opportunities in perpetuity. Moreover, there are presently no mineral leases directly within the MPA boundaries. There are, however, four mineral claims that include coastal land adjacent to the MPA. Proposals for limestone extraction from these claims, potentially for use in the nearby Coleson Cove generating station, would come under close scrutiny during the environmental assessment review process, as these areas are well within the Musquash Watershed.

Shipping and recreational boating

There is moderate shipping activity in the area, mainly from local fishing vessels travelling to and from Five Fathom Hole (Zone 2A). No significant economic impact is expected to these operations as the Regulations allow boat traffic within Zone 2, with an imposed speed limit.

The Regulations allow for the maintenance, repair and removal of the Five Fathom Hole wharf, and maintenance of the navigational channel. The main reasons for these allowances is to ensure that these structures are properly maintained. There is no public boat launch for small craft, but there is limited small craft activity for recreational purposes or for clam digging. However, the Regulations do allow for construction, maintenance, repair and removal of a single small craft launch site for public access purposes in Zone 2A to limit this activity to one location.

The Musquash Estuary is part of the port of Saint John Harbour and comes under its authority. Therefore, all shipping activities will continue to follow the rules and regulations set out by that authority. There are no port developments presently being reviewed for the Musquash area; however, the Regulations set out for the MPA will impact any potential future developments by the port within the MPA boundaries.

Pêches commerciales et récréatives

Il existe une pêche récréative limitée dans la ZPM et qui demeure permise. La récolte des palourdes et des bigorneaux ne sera pas visée étant donné que cette activité se déroule en dehors des limites de la ZPM. L'estuaire Musquash est actuellement considéré comme une zone d'étude à long terme de l'ascophylle noueuse et, par conséquent, aucune récolte d'*Ascophyllum* n'y a lieu. L'industrie de l'ascophylle est prête à renoncer à cette zone pour qu'elle soit protégée, et par conséquent, le Règlement sera sans effet pour cette industrie. Il n'y a pas non plus de concessions aquacoles ou de demandes de concession dans le territoire correspondant à la ZPM de Musquash.

La subsistance des pêcheurs titulaires de permis de la pêche du homard, du hareng, de l'anguille et du pétoncle qui exercent leur activité dans cette zone ne sera pas touchée étant donné que des exceptions ont été prévues pour ce genre d'activité commerciale en fonction d'engins particuliers, et dans des zones précises. Bien que ces activités de pêches soient permises dans le Règlement, elles sont jugées conformes aux objectifs de conservation de la ZPM. Les pêcheurs locaux n'ont pas manifesté d'intérêt pour d'autres espèces de poissons; il y aura donc peu de répercussions sur les activités de pêche dans la région.

Minéraux et hydrocarbures

Les activités d'exploration et de mise en valeur des minéraux et des hydrocarbures ne sont pas interdites dans la ZPM de Musquash. Toutefois, pour protéger cet estuaire unique et productif, le règlement sur cette ZPM pourrait servir à restreindre la façon dont les ressources peuvent être exploitées dans la zone, sans pour autant écarter toute possibilité d'exploitation de façon perpétuelle. En outre, il n'y a pas de baux d'exploitation minière visant directement le territoire situé à l'intérieur des limites de la ZPM. Toutefois, quatre concessions minières englobent des terres côtières adjacentes à la ZPM. Les propositions visant l'extraction de calcaire dans ces concessions en vue de l'utilisation éventuelle de cette matière par la centrale de Coleson Cove, qui est située à proximité, seraient examinées de près dans le cadre du processus d'évaluation environnementale, car ces concessions se trouvent au cœur du bassin versant de Musquash.

Navigation commerciale et de plaisance

Il existe dans la région une navigation commerciale modérée, due surtout aux navires de pêche locaux qui se rendent dans la baie Five Fathom Hole (zone 2A) ou en reviennent. Ces activités ne devraient souffrir aucun impact économique important, car le Règlement permet le trafic maritime au sein de la zone 2, moyennant l'imposition d'une limite de vitesse.

Le Règlement prévoit des travaux d'entretien, de réparation et d'enlèvement au quai de la baie Five Fathom Hole et des travaux d'entretien du chenal de navigation. On veut par là s'assurer que ces structures sont entretenues de façon appropriée. Il n'y a pas de rampe de mise à l'eau pour les petites embarcations, mais il existe une circulation limitée de petites embarcations à des fins récréatives ou pour la pêche des myes. Toutefois, le Règlement permet la construction, l'entretien et les travaux de réparation et d'enlèvement d'une unique rampe publique de mise à l'eau dans la zone 2A pour faire en sorte que cette activité soit limitée à un seul endroit.

L'estuaire Musquash fait partie du port du havre de Saint John et relève donc de son Administration portuaire. Par conséquent, toutes les activités de navigation devront continuer d'être conformes aux règles et règlements établis par cette Administration. Aucun projet d'aménagement portuaire n'est actuellement à l'étude en ce qui concerne la région de Musquash, mais le règlement sur la ZPM aura un impact sur tout aménagement portuaire éventuel qui se situerait dans les limites de la ZPM.

Scientific research, education, archaeology, and habitat restoration activities

The identification of the Musquash Estuary as a potential MPA has resulted in increased research by oceanographers, benthic ecologists, and many other scientists. The Regulations will increase the requirements of proponents of these activities to provide detailed information on planned activities, to conduct activities in a manner that does not damage or destroy the habitat of living marine organisms, to consider potential cumulative effects, and in the case of habitat restoration activities, to be for the purpose of managing the MPA. The added costs of the plan submission and approval process will be minimal and will encourage ecologically responsible behaviour and information sharing.

Commercial tourism

The Musquash Estuary is a coastal location and is easily accessible from the Trans Canada Highway. As such, the Estuary is highly visible and provides numerous recreational opportunities such as kayaking, canoeing and bird watching. The establishment of the MPA may result in the attraction of sightseeing and eco-tourism operators, increasing opportunities for this sector in the future. While restrictions within the MPA will apply, such as the speed restrictions for motorized vessels in Zone 2 and 3 and submission of an activity plan, the economic impact to the tourism industry is expected to be a positive one.

Government administration and management

The general costs to the Government for the administration and management of the MPA relate to enforcement, surveillance and monitoring of activities, information management and dissemination, and compliance promotion.

To date, DFO has invested significant program resources into the MPA planning, consultation and designation process. Ongoing and post-designation resource implications for the Department relate to the development and implementation of a management plan, monitoring, and enforcement activities. Costs associated with enforcement activities will be assumed by DFO through existing funding for fisheries officers and should be minimal considering the high level of compliance and relatively small size of this coastal MPA. Supplementary activities such as public awareness and education activities or research may be undertaken by partners such as non-governmental organizations or academic institutions.

The MPA is a long-term management responsibility that will require ongoing resource support within DFO. Where possible, departmental management of the MPA will be undertaken through horizontal program delivery and will be consistent with national and regional strategic and business plans. In most cases, costs related to the MPA will be managed within the Department's existing budgetary allotments. However, the resource requirements associated with the MPA may be incorporated into future Departmental funding submissions and allocation decisions (e.g. the Oceans Action Plan).

The overall value and benefits of the Musquash MPA justify the management costs to the Government of Canada. The effective protection of this important ecosystem through MPA designation and management contributes to a broad range of national and international commitments and responsibilities.

Recherche scientifique, éducation, archéologie et rétablissement de l'habitat

Le choix de l'estuaire Musquash comme ZPM possible a occasionné une intensification des travaux de recherche par les océanographes, par les écologistes spécialistes du milieu benthique et par de nombreux autres scientifiques. Le Règlement se traduira pour le promoteur de ces activités par une obligation accrue de fournir des renseignements détaillés sur les activités prévues et de mener ces activités de façon à ne pas endommager ou détruire l'habitat des organismes vivants et d'envisager les effets éventuels de ces activités et, dans le cas des activités de rétablissement de l'habitat, que tout se fasse pour les besoins de la gestion de la ZPM. Les coûts supplémentaires liés à la présentation du plan et au processus d'approbation seront minimes, ce qui sera propice à l'échange d'information, ainsi qu'à l'adoption d'un comportement responsable sur le plan écologique.

Tourisme commercial

L'estuaire Musquash est un lieu côtier facilement accessible depuis la route transcanadienne. Cela lui confère une grande visibilité et en fait un site possible pour de nombreuses activités récréatives, comme le kayak, le canotage et l'observation d'oiseaux. La création de la ZPM pourrait attirer des exploitants d'entreprises de découverte et d'écotourisme, ce qui ouvrirait de nouveaux débouchés dans ce secteur pour l'avenir. Bien que des restrictions s'appliqueront au sein de la ZPM, comme des limites de vitesse pour les navires motorisés dans les zones 2 et 3 et la présentation de plans d'activités, l'impact économique sur l'industrie du tourisme devrait être positif.

Administration et gestion par le Gouvernement

Les coûts généraux qui incomberont au Gouvernement pour l'administration et la gestion de la ZPM ont trait à l'application de la loi, à la surveillance des activités, à la gestion et à la diffusion de l'information et à la promotion de la conformité.

Jusqu'à présent, le MPO a investi des ressources considérables dans les processus de planification, de consultation et de désignation liés à la ZPM. Les ressources requises par le Ministère avant et après la désignation sont liées à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de gestion, et à des activités de contrôle et d'application de la loi. Les coûts associés aux activités reliées à l'application de la loi seront assumés par le MPO dans le cadre des ressources financières existantes pour les agents des pêches et devraient être minimes, compte tenu du niveau élevé de conformité et de la superficie relativement restreinte de cette ZPM côtière. Les activités supplémentaires, comme la sensibilisation du public et les activités éducatives ou la recherche pourront être entreprises par des partenaires, comme des organismes non gouvernementaux ou des établissements d'enseignement.

La ZPM représente une responsabilité de gestion à long terme à laquelle le MPO devra continuellement consacrer des ressources. Lorsque cela sera possible, cette gestion sera réalisée par une prestation horizontale des programmes et elle sera conforme aux plans stratégiques et aux plans d'activité régionaux et nationaux. Dans la plupart des cas, les coûts associés à la gestion de la ZPM seront imputés sur les affectations budgétaires courantes du Ministère. Cependant, les besoins connexes à la ZPM pourraient aussi être intégrés aux futures demandes de financement et décisions budgétaires ministérielles (par exemple, le Plan d'action pour les océans).

L'utilité globale de la ZPM de Musquash et les avantages qu'elle apportera justifient les coûts de gestion qui incomberont au gouvernement du Canada. La protection efficace de cet important écosystème par la désignation et la gestion de la ZPM procède de l'exécution d'une vaste gamme d'obligations et de responsabilités nationales et internationales.

Consultation

The sustained conservation interest in the Musquash Estuary has resulted in a variety of opportunities for broad input into conservation issues and objectives. In 1998, the Musquash MPA Planning Group was established as a means to hold several meetings to gather viewpoints on the conservation needs of the area. This resulted in the formulation of an overall conservation objective and several long-term goals for the Musquash area.

To facilitate the consultative process, an Advisory Committee was established in 2002 to further examine the feasibility of a MPA at the Musquash Estuary site. DFO developed a "management proposal" in fall of 2002 which provided the regulatory intent and other management actions required to protect the Musquash Estuary ecosystem. Consultations concerning the regulatory intent were conducted with all levels of government, First Nations, the industry, stakeholders, coastal landowners and other interested parties.

Other government departments

A number of federal and provincial departments have provided feedback to DFO on the proposed Musquash MPA. In general, other government departments are supportive of the *Oceans Act*, conservation tools, MPAs, and the Musquash initiative. This is also the case with the Musquash MPA. The majority of questions and concerns raised by other government departments related to potential implications for their respective management and regulatory jurisdictions, and potential resource implications for carrying out any additional functions, services or responsibilities that may be required in relation to the MPA. Another common interest among these departments was for clarity of roles, responsibilities and accountabilities, and for clarity of requirements for activities under their mandates. Effective participation by affected departments in the development of the management plan and supporting measures is seen as a prerequisite for continued support of the MPA.

First Nations

There are currently no aboriginal claims within the proposed Musquash Estuary MPA. It is expected that fisheries and other potential resource interests by First Nations in this area will be addressed through ongoing management processes.

Aboriginal activities at present are relatively limited, although there is evidence of historical use of the resources in the area and of several seasonal camps. There are a few individuals from the Saint John River Band that frequently collect sweet grass in the area. There is also some interest in the potential of a scallop fishery in Zone 3 which would be consistent with the regulatory approach taken in Musquash.

First Nations have been included in all discussions and in the development of the regulatory intent. First Nations interests have been regularly represented by the Union of New Brunswick Indians, Aboriginal Peoples Council, and the Malisset Advisory Council on Archaeology. Other groups kept informed have been Mawiw, the Passamaquoddy-Scododic Nation, and the Tobique First Nation. There have also been discussions with First Nations Chiefs and First Nations Fisheries Coordinators.

Consultations

En raison de l'intérêt soutenu pour la conservation de l'estuaire Musquash, les parties concernées ont eu diverses occasions de formuler tout un éventail d'opinions sur les questions et les objectifs de conservation. En 1998, le groupe de planification de la ZPM de l'estuaire Musquash a été mis sur pied dans le but de recueillir les points de vue sur les besoins de conservation de la zone dans le cadre de plusieurs réunions. Son travail a abouti à la formulation d'un objectif global de conservation et de plusieurs buts à long terme pour la région de l'estuaire Musquash.

Pour faciliter le processus de consultation, on a créé en 2002 un Comité consultatif, chargé d'étudier plus à fond la faisabilité d'une zone de protection marine dans l'estuaire Musquash. Le MPO a élaboré en automne 2002 une « proposition de gestion » qui présentait un projet de règlement et d'autres mesures de gestion nécessaires pour protéger l'écosystème de l'estuaire Musquash. Des consultations sur la proposition de règlement ont eu lieu avec tous les ordres de gouvernement et d'administration, les Premières Nations, l'industrie, les intervenants concernés, les propriétaires de terres côtières et les autres intéressés.

Autres ministères gouvernementaux

Un certain nombre de ministères provinciaux et fédéraux ont donné au MPO leur avis sur la ZPM. De façon générale, ces ministères appuient les principes de la *Loi sur les océans* et le recours à des mécanismes de conservation tels que la création de ZPM et l'initiative de l'estuaire Musquash. Ils appuient également la création de la ZPM de l'estuaire Musquash. La plupart des questions et préoccupations qu'ils ont soulevées sont liées aux répercussions éventuelles que la ZPM pourrait avoir sur leurs compétences respectives en matière de gestion et de réglementation, ainsi qu'aux ressources qui pourraient être requises pour d'éventuelles fonctions, des services ou des responsabilités supplémentaires découlant de la création de la ZPM. Un autre souci commun de ces ministères résidait dans la nécessité de clarifier les rôles et les responsabilités des uns et des autres, ainsi que les exigences liées aux activités relevant de leurs mandats respectifs. La participation réelle des ministères concernés à l'élaboration du plan de gestion et des mesures connexes est considérée comme indispensable pour qu'ils continuent d'appuyer la ZPM.

Premières Nations

À ce jour, les Autochtones n'ont pas de revendications sur les territoires compris dans la ZPM proposée pour l'estuaire Musquash. On prévoit que les questions liées à la pêche et à d'autres ressources de cette région qui pourraient les intéresser seront réglées dans le cadre des processus de gestion en place.

Actuellement, les activités autochtones dans la région sont relativement limitées, quoique les ressources locales aient été manifestement utilisées autrefois par les Autochtones, qui avaient aussi installé sur place plusieurs camps saisonniers. Quelques membres de la bande de la rivière Saint-Jean cueillent fréquemment de l'acore odorant dans la zone. Certains Autochtones s'intéressent aussi à la possibilité de pêcher le pétoncle dans la zone 3, ce qui serait conforme à l'approche réglementaire adoptée pour la zone de Musquash.

Les Premières Nations ont été incluses dans toutes les discussions et dans l'élaboration de la proposition de règlement. Les intérêts des Premières Nations ont été régulièrement représentés par la Union of New Brunswick Indians, le Aboriginal Peoples Council et le Malisset Advisory Council on Archaeology. Ont aussi été tenus informés Mawiw, la Nation de Passamaquoddy-Scododic et la Première Nation de Tobique. Des discussions ont eu lieu également avec les chefs et avec les coordonnateurs des pêches des Premières Nations.

Based on reviews of the regulatory intent to date, First Nations have not raised any concerns regarding this specific MPA designation but have stated the requirement for the development of appropriate mechanisms for consultation and co-operation on MPAs, and marine conservation more generally, in the region. Mechanisms for formal consultation have not yet been defined.

Commercial fishing industry

Musquash was originally proposed as a potential MPA under the *Oceans Act* by the Conservation Council of New Brunswick (CCNB), with support from the Fundy North Fishermen's Association (FNFA). The support from this fishing organization, whose members are the primary users of the Musquash fishing resources, has been instrumental in advancing the Musquash MPA initiative. The chief concerns of the FNFA were the allowance of continued safe navigation in the vicinity of the Five Fathom Hole wharf and the provision of an ongoing scallop fishery, both of which are addressed in the Regulations.

Other industry groups involved in discussions included the Clam Harvesters Association and the Acadia Seaplants rockweed harvesting company.

Environmental and other interest groups

The CCNB, with support from the FNFA, were the original proponents of the Musquash MPA. As one of the primary users of this area, the FNFA was instrumental in achieving local community acceptance of the Musquash initiative. Early on in the initiative, the CCNB and DFO facilitated several community meetings in the Musquash area to raise awareness and to inform local citizens. CCNB has continued to support and facilitate this initiative. World Wildlife Fund (Canada) participates regularly in all meetings and is an active supporter of the Musquash MPA. The Nature Conservancy of Canada has shown direct support for this initiative and has been able to purchase land in the vicinity of the MPA, which it placed under its protection.

Groups representing the various rural communities along the MPA, such as the Lorneville Recreation Association, the Musquash Local Service District, and Friends of Musquash, have actively participated in this initiative. Specifically, Friends of Musquash was formed to ensure that information flowed to and from the nearby communities and landowners and that appropriate discussions occurred.

Environmental groups are supportive of the designation of the Musquash MPA. Some concerns were raised by these groups about potential environmental impacts from activities around the MPA. Key questions relate to how to ensure that activities outside of the MPA do not negatively impact the MPA. In particular, there were significant concerns over the impact of effluents from the Saint John Estuary or from potential aquaculture or port developments near the entrance to Musquash Harbour. Other concerns relate to shipping activities nearby, specifically tankers carrying orimulsion to Saint John, coastal mineral leases, and emissions from the use of orimulsion in the adjacent Lorneville power plant. Several groups also expressed concerns about allowing scallop fishing in Zone 3.

Dans le cadre des examens de la proposition de règlement effectués jusqu'à maintenant, les Premières Nations n'ont soulevé aucune préoccupation à l'égard de la désignation de cette ZPM, mais elles ont indiqué qu'il faut élaborer des mécanismes pertinents de consultation et de collaboration au sujet des ZPM et, de façon plus générale, des questions de conservation des aires marines dans la région. Les mécanismes de consultation officielle n'ont pas encore été définis.

Industrie de la pêche commerciale

La proposition originale de création d'une ZPM dans l'estuaire Musquash en vertu de la *Loi sur les océans* émanait du Conseil de la conservation du Nouveau-Brunswick, appuyé dans sa démarche par la Fundy North Fishermen's Association (FNFA). Étant donné qu'il venait des principaux utilisateurs des ressources halieutiques de cette zone, l'appui de cette association a contribué à faire avancer le projet de ZPM pour l'estuaire Musquash. La FNFA se préoccupait surtout de la sécurité de la navigation autour du quai de la baie Five Fathom Hole et de la pêche continue du pétoncle, ce dont il a été tenu compte dans le Règlement.

Parmi les autres groupes de l'industrie qui ont participé aux discussions, il faut citer la Clam Harvesters Association et l'entreprise Les Algues acadiennes, qui récolte l'ascophylle.

Groupes de défense de l'environnement et autres groupes d'intérêt

Le CCNB, avec l'appui de la FNFA, a été le promoteur initial de la ZPM de l'estuaire Musquash. En tant qu'association représentant les principaux utilisateurs des ressources halieutiques de cette zone, la FNFA a contribué à faire accepter le projet de ZPM dans l'estuaire Musquash par la collectivité locale. Au tout début du projet, le CCNB ainsi que le MPO ont organisé plusieurs réunions communautaires dans la région de l'estuaire Musquash pour sensibiliser les citoyens locaux au projet et les informer. Le CCNB a continué d'appuyer et de promouvoir cette initiative. Le Fonds mondial pour la nature (Canada) participe régulièrement à toutes les réunions et est un ardent défenseur de la ZPM de l'estuaire Musquash. La Société canadienne pour la conservation de la nature a quant à elle soutenu directement l'initiative et elle a acheté des parcelles de terre à proximité de la ZPM, pour les placer sous sa protection.

Les groupes représentant les diverses localités rurales situées le long de la ZPM, comme la Lorneville Recreation Association, la Musquash Local Service District et les Friends of Musquash, ont activement participé à l'initiative. En particulier, le groupe Friends of Musquash a été constitué précisément pour faciliter l'échange d'information entre, d'une part, les responsables du projet et, d'autre part, les propriétaires et localités des environs, et pour voir à ce que les discussions nécessaires aient lieu.

Les groupes de défense de l'environnement appuient la désignation de la ZPM de l'estuaire Musquash. Certaines préoccupations portent sur les effets environnementaux possibles des activités qui se déroulent alentour de la ZPM. Ils se demandent surtout dans quelle mesure les mécanismes de réglementation et de contrôle prévus pour les activités réalisées à l'extérieur de la ZPM réussiront à éviter des effets négatifs à l'intérieur de la ZPM. Ils se préoccupent, en particulier, des répercussions des effluents provenant de l'estuaire de la rivière Saint-Jean ou des aménagements aquacoles ou portuaires à proximité du port de Musquash. D'autres inquiétudes ont trait à la navigation maritime à proximité, en particulier celle des pétroliers qui amènent de l'orimulsion à Saint John, aux concessions minières dans la zone côtière et aux émissions provenant de l'utilisation de l'orimulsion dans la centrale de Lorneville, située tout près. Plusieurs groupes se sont dits préoccupés par le dragage des pétoncles dans la zone 3.

As a result of the science information on circulation patterns, there is also concern from scientists regarding the location of the outer boundary of the MPA. Science information suggests that the line should be further seaward to capture the body of water that mixes with Musquash twice daily.

In response to the concerns raised above, DFO has stated its commitment to work with the Province of New Brunswick to develop a co-operative management framework for the salt marshes and mud flat complexes of the intertidal zone which surround the Musquash MPA. DFO also recognizes that the MPA tool alone cannot address all issues of concern in this area, especially outside of federal oceans jurisdiction. There is an ongoing need for all interests to work together in addressing regional marine conservation issues.

Strategic environmental assessment

Impacts of the prohibitions and management actions associated with the Musquash MPA are understood, accepted and supported within the community and among the user groups. A Strategic Environmental Assessment (SEA) has been completed for the Musquash Estuary MPA initiative in compliance with the 2004 *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*. Generally, it is anticipated that any environmental effects resulting from the Musquash Estuary MPA will be positive. The management measures associated with the MPA will help to achieve the conservation and protection of this unique and highly productive coastal area.

Compliance and enforcement

Violations of the MPA regulations carry penalties under the *Oceans Act* ranging from \$100,000 to \$500,000.

A compliance and enforcement component of the management plan will address the operational responsibilities of DFO to meet regulatory requirements. Fishery officers in the area will serve as the primary enforcement body. Interdepartmental coordination and planning will also be used to ensure efficient, cost-effective use of enforcement assets and capabilities. The use of compliance promotion tools will assist in reducing the cost and resource implications of the MPA. The high level of interest and support by the community in implementing protection for the Musquash Estuary suggests that compliance among local community members will be high.

For enforcement matters falling under the jurisdiction of another body, DFO will provide coordination and support roles as required. Based on current and expected sector activities in and around the MPA, the key agencies include DFO and Environment Canada. Provincial enforcement officers include park wardens. Wherever possible, MPA-related tasks will be incorporated into existing agency enforcement and compliance programs. Restrictions and conditions for activities will be implemented, monitored and enforced through relevant management mechanisms, such as those for pollution prevention or hydrocarbon activity. For activities requiring involvement by multiple agencies, existing interdepartmental arrangements will be used to incorporate MPA enforcement considerations, where applicable. The overall objective is to provide effective coverage, presence and deterrence using existing surveillance, enforcement and compliance programs, arrangements and capabilities.

L'information dont disposent les scientifiques sur les régimes de circulation soulève également chez eux des inquiétudes au sujet de l'emplacement de la limite externe de la ZPM. Cette information donne à penser que la limite devrait être repoussée plus au large pour englober la masse d'eau qui se mélange avec celle de l'estuaire Musquash deux fois par jour.

En réponse à ces préoccupations, le MPO a réitéré sa détermination à collaborer avec la province du Nouveau-Brunswick en vue d'établir un nouveau cadre de gestion concertée des marais salés et des vasières dans la zone intertidale qui entoure la ZPM de Musquash. Le MPO est conscient également que la ZPM ne peut à elle seule résoudre efficacement tous les problèmes, notamment en dehors du champ de compétence fédéral au niveau des océans. Il faut que toutes les parties intéressées collaborent constamment pour régler les questions régionales liées à la conservation du milieu marin.

Évaluation environnementale stratégique

Les incidences des mesures d'interdiction et des mesures de gestion associées à la ZPM de Musquash sont comprises, acceptées et appuyées par la communauté et les groupes d'utilisateurs. Une évaluation environnementale stratégique (EES) a été effectuée pour l'estuaire Musquash conformément à *La directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politique, de plans et de programme* de 2004. Dans l'ensemble, on pense que toutes les incidences environnementales résultant de la ZPM seront positives. Les mesures de gestion associées à la ZPM favoriseront la conservation et la protection de cette zone côtière unique et très productive.

Respect et exécution

Les infractions au règlement sur la ZPM sont passibles, en vertu de la *Loi sur les océans*, d'amendes de 100 000 \$ à 500 000 \$.

Le plan de gestion comprendra un volet de conformité et d'exécution qui traitera des responsabilités opérationnelles dont devra s'acquitter le MPO pour satisfaire aux exigences du Règlement. Les agents des pêches de la région seront les principaux agents d'exécution. On devra aussi faire appel à la planification et à la coordination interministérielles pour utiliser de manière efficace et économique les moyens et les capacités d'exécution. Le recours à des outils de promotion de la conformité contribuera à réduire les coûts et les ressources connexes à la création de la ZPM. Compte tenu de l'intérêt et de l'appui importants de la collectivité pour la mise en œuvre de mesures de protection de l'estuaire Musquash, on peut penser que les membres de la collectivité veilleront à ce que le niveau de conformité à la réglementation soit élevé.

En ce qui concerne les questions d'exécution qui relèvent d'un autre organisme, le MPO assurera la coordination et le soutien requis. Selon les activités qui sont et qui seront réalisées au sein et autour de la ZPM, les principaux organismes visés sont le MPO et Environnement Canada. Les gardiens de parc comptent parmi les agents d'exécution de la province. Dans la mesure du possible, les tâches liées à la ZPM seront intégrées aux programmes de conformité et d'exécution déjà en place dans les organisations. Les restrictions et les conditions qui s'appliquent aux activités seront mises en œuvre, surveillées et exécutées par le biais des mécanismes de gestion pertinents, par exemple les mécanismes de prévention de la pollution ou de surveillance de l'activité pétrolière ou gazière. Pour les activités qui nécessitent la participation de nombreux organismes, on intégrera les considérations liées à l'exécution dans la ZPM aux accords interministériels existants, s'il y a lieu. Il s'agit globalement de recourir aux programmes, accords et capacités déjà en place en matière de surveillance, d'exécution et de conformité pour assurer une surveillance et une présence efficaces, et avoir un effet de dissuasion.

In addition to government enforcement, compliance promotion approaches will be used in support of the MPA. This will include best practice guidelines for various activities, the recognition and adoption of industry codes of practice, and the promotion and development of stewardship initiatives. It is expected that marine user groups operating in the MPA (e.g. fishers and researchers) or near the area (e.g. the shipping industry and coastal landowners) can contribute to the surveillance and monitoring effort. This will be promoted and supported through the initiatives of the community group Friends of Musquash.

In general, compliance with the Regulations is anticipated to be high. This assessment is based on current industry practice in relation to Musquash and strong levels of commitment and cooperation from partner agencies and the surrounding community.

Contacts

Tracy Kerluke, Acting Senior Analyst, Marine Protected Areas, Fisheries and Oceans Canada, 200 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0E6, (613) 991-6692 (telephone), (613) 993-6414 (fax), kerluket@dfo-mpo.gc.ca (email); Dave Luck, Policy Analyst, Legislative and Regulatory Affairs, Fisheries and Oceans Canada, 200 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0E6, (613) 990-0199 (telephone), (613) 990-2811 (fax), luckd@dfo-mpo.gc.ca (email).

En plus des activités d'exécution gouvernementales, on entreprendra des activités de promotion de la conformité dans la ZPM. Il s'agira notamment d'élaborer des lignes directrices sur les pratiques exemplaires associées à diverses activités, d'accepter et d'adopter les codes de pratique de l'industrie et d'élaborer et de promouvoir des initiatives de gérance. On s'attend à ce que les groupes d'utilisateurs du milieu marin qui œuvrent au sein de la ZPM (par exemple, les pêcheurs et les chercheurs) ou près de la zone (par exemple, l'industrie de la navigation maritime et les propriétaires fonciers de la zone côtière) contribuent aux efforts de surveillance et de contrôle. Les utilisateurs seront encouragés et aidés à cette fin par les initiatives du groupe communautaire Friends of Musquash.

De façon générale, on s'attend à ce que la conformité au Règlement soit grande. Cette attente est fondée sur les pratiques actuelles de l'industrie eu égard à l'estuaire Musquash et sur le haut degré d'engagement et de coopération dont ont fait preuve les organismes partenaires et la collectivité locale.

Personnes-ressources

Tracy Kerluke, Analyste principale intérimaire, Zones de protection marines, Pêches et Océans Canada, 200, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0E6, (613) 991-6692 (téléphone), (613) 993-6414 (télécopieur), kerluket@dfo-mpo.gc.ca (courriel); Dave Luck, Analyste des politiques, Affaires législatives et réglementaires, Pêches et Océans Canada, 200, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0E6, (613) 990-0199 (téléphone), (613) 990-2811 (télécopieur), luckd@dfo-mpo.gc.ca (courriel).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council proposes, pursuant to subsection 35(3) of the *Oceans Act*^a, to make the annexed *Musquash Estuary Marine Protected Area Regulations*.

Interested persons may make representations 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 addressed to Tracy Kerluke, Marine Protected Areas A/Senior Analyst, Marine Ecosystems Conservation Branch, Fisheries and Oceans Canada, 200 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0E6 (tel.: (613) 991-6692; facsimile: (613) 993-6414; e-mail: kerluket@dfo-mpo.gc.ca).

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Ottawa, June 6, 2005

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 35(3) de la *Loi sur les océans*^a, se propose de prendre le *Règlement sur la zone de protection marine de l'estuaire Musquash*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Tracy Kerluke, analyste principale par intérim des zones de protection marines, Direction de la conservation des écosystèmes marins, ministère des Pêches et des Océans, 200, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0E6 (tél. : (613) 991-6692; téléc. : (613) 993-6414; courriel : kerluket@dfo-mpo.gc.ca).

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Ottawa, le 6 juin 2005

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

^a S.C. 1996, c. 31

^a L.C. 1996, ch. 31

MUSQUASH ESTUARY MARINE PROTECTED AREA REGULATIONS

INTERPRETATION

1. (1) The following definitions apply in these Regulations.
- “Area” means the Musquash Estuary Marine Protected Area designated under section 2. (*zone*)
- “vessel” has the same meaning as in section 2 the *Canada Shipping Act*. (*bâtiment*)
- “waters” means, in addition to the waters, the seabed and subsoil below the waters to a depth of two metres. (*eaux*)

(2) In these Regulations, all geographical coordinates (latitude and longitude) are expressed in the North America Datum 1983 (NAD 83) geodetic reference system.

(3) In the schedule, the lines connecting the points are rhumb lines.

DESIGNATION

2. The areas of the sea in the Musquash Estuary comprised of the management zones described below — and depicted in the schedule — are together designated as the Musquash Estuary Marine Protected Area:

- (a) Zone 1, consisting of waters lying generally northwest of a rhumb line connecting points at 45°11'19" N, 66°15'38" W and 45°11'22" N, 66°15'35" W, that are within an area of the sea bounded by the low-water line of the estuary, the rhumb line to its points of intersection with the low-water line and by the hydroelectric dam;
- (b) Zone 2A, consisting of waters that are within an area of the sea bounded by the low-water line of the estuary and by the following rhumb lines to their respective points of intersection with the low-water line:
- (i) a line connecting points at 45°11'19" N, 66°15'38" W and 45°11'22" N, 66°15'35" W, and
- (ii) a line connecting points at 45°08'47" N, 66°15'11" W and 45°09'08" N, 66°13'59" W;
- (c) Zone 2B, consisting of waters that are within an area of the sea known as Gooseberry Cove and bounded by the low-water line of the cove and by a rhumb line, to its points of intersection with the low-water line, connecting points at 45°08'28" N, 66°15'13" W and 45°08'15" N, 66°15'39" W; and
- (d) Zone 3, consisting of waters that are within an area of the sea bounded by the low-water line of the estuary and by the following rhumb lines to their respective points of intersection with the low-water line:
- (i) a line connecting points at 45°08'47" N, 66°15'11" W and 45°09'08" N, 66°13'59" W,
- (ii) a line connecting points at 45°08'28" N, 66°15'13" W and 45°08'15" N, 66°15'39" W, and
- (iii) a line connecting points at 45°08'15" N, 66°15'39" W and 45°08'35" N, 66°14'17" W.

PROHIBITED ACTIVITIES

3. (1) In the Area, no person shall
- (a) disturb, damage or destroy, or remove from the Area, any living marine organism or any part of its habitat; or
- (b) carry out any activity — including depositing, discharging or dumping any substance, or causing any substance to be deposited, discharged or dumped — that is likely to result in the disturbance, damage, destruction or removal of a living marine organism or any part of its habitat.

RÈGLEMENT SUR LA ZONE DE PROTECTION MARINE DE L'ESTUAIRE MUSQUASH

DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES

1. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.
- « bâtiment » S'entend au sens de l'article 2 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. (*vessel*)
- « eaux » Sont assimilés aux eaux leur fond marin ou leur sous-sol jusqu'à une profondeur de deux mètres. (*waters*)
- « zone » La zone de protection marine de l'estuaire Musquash désignée par l'article 2. (*Area*)

(2) Dans le présent règlement, les coordonnées géographiques — latitude et longitude — sont exprimées selon le Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (NAD83).

(3) Dans l'annexe, les lignes reliant les points entre eux sont des loxodromies.

DÉSIGNATION

2. Est désigné « zone de protection marine de l'estuaire Musquash » l'espace maritime de l'estuaire Musquash qui englobe les zones de gestion illustrées à l'annexe et délimitées comme suit :

- a) la zone 1 se compose des eaux qui sont généralement situées au nord-ouest de la ligne loxodromique passant par les points 45°11'19" N., 66°15'38" O. et 45°11'22" N., 66°15'35" O., et qui sont situées à l'intérieur de l'espace maritime délimité par la laisse de basse mer de l'estuaire, par la ligne reliant les points d'intersection de celle-ci avec la laisse de basse mer et par le barrage hydroélectrique;
- b) la zone 2A se compose des eaux situées à l'intérieur de l'espace maritime délimité par la laisse de basse mer de l'estuaire et par les lignes loxodromiques passant par les points ci-après aux points d'intersection de celles-ci avec la laisse de basse mer :
- (i) 45°11'19" N., 66°15'38" O. et 45°11'22" N., 66°15'35" O.,
- (ii) 45°08'47" N., 66°15'11" O., et 45°09'08" N., 66°13'59" O.;
- c) la zone 2B se compose des eaux situées à l'intérieur de l'espace maritime connu sous le nom de l'anse Gooseberry et délimité par la laisse de basse mer de l'anse et par la ligne loxodromique passant par les points 45°08'28" N., 66°15'13" O. et 45°08'15" N., 66°15'39" O. aux points d'intersection de celle-ci avec la laisse de basse mer;
- d) la zone 3 se compose des eaux situées à l'intérieur de l'espace maritime délimité par la laisse de basse mer de l'estuaire et par les lignes loxodromiques passant par les points ci-après aux points d'intersection de celles-ci avec la laisse de basse mer :
- (i) 45°08'47" N., 66°15'11" O. et 45°09'08" N., 66°13'59" O.,
- (ii) 45°08'28" N., 66°15'13" O. et 45°08'15" N., 66°15'39" O.,
- (iii) 45°08'15" N., 66°15'39" O. et 45°08'35" N., 66°14'17" O.

ACTIVITÉS INTERDITES

3. (1) Il est interdit, dans la zone :
- a) de perturber, d'endommager, de détruire ou d'enlever tout organisme marin vivant ou toute partie de son habitat;
- b) de mener toute activité — notamment déposer, déverser ou rejeter une substance ou faire déposer, déverser ou rejeter une substance — susceptible de perturber, d'endommager, de détruire ou d'enlever tout organisme marin vivant ou toute partie de son habitat.

(2) Despite subsection (1), a person may carry out any activity excepted under section 4 or any scientific, educational, archaeological, commercial tourism or habitat restoration activity for which a plan is approved under section 6.

EXCEPTIONS

4. The following activities may be carried out in the Area:

- (a) the following fishing activities, namely,
- (i) fishing that is carried out in accordance with the *Aboriginal Communal Fishing Licences Regulations*,
 - (ii) any of the following recreational fishing activities carried out in accordance with the *Atlantic Fishery Regulations, 1985* or the *Maritime Provinces Fishery Regulations*, namely,
 - (A) fishing for scallops manually, and
 - (B) fishing for any other species by means of angling or a dip net,
 - (iii) any of the following commercial fishing activities carried out in accordance with the *Atlantic Fishery Regulations, 1985* or the *Maritime Provinces Fishery Regulations*, namely,
 - (A) in Zone 1, fishing for elvers or eels by means of a hand-deployed fyke net or dip net,
 - (B) in Zone 2A, 2B or 3, fishing for lobster by means of individual traps and for herring by means of a weir, beach seine, bar seine or drag seine, and
 - (C) in Zone 3, fishing for scallops;
- (b) in Zone 2A, 2B or 3, the recreational or commercial harvesting of dulse manually;
- (c) the operation of a vessel in Zone 2A or 2B at a speed no greater than five knots or in Zone 3 at a speed no greater than eight knots;
- (d) any of the following activities — in relation to which approval or authorization is not required under the *New Brunswick Clean Water Act*, S.N.B. 1989 c. C-6.1, as amended from time to time, the *Navigable Waters Protection Act* or the *Fisheries Act*, as the case may be, or that is carried out in accordance with a related approval or authorization required under any of those Acts — namely,
- (i) in Zone 1, the maintenance, repair or removal of a bridge or a hydroelectric dam, and
 - (ii) in Zone 2A, the construction of a boat launch, the maintenance, repair or removal of a wharf or boat launch or the maintenance of a navigation channel; and
- (e) any activity that is carried out for the purpose of public safety, national security or law enforcement or in response to an emergency.

ACTIVITY PLAN

5. Every person who proposes to carry out a scientific, educational, archaeological, commercial tourism or habitat restoration activity in the Area shall submit to the Minister for approval, not less than 60 days before the day on which the activity is proposed to begin, a plan that contains the following information and documents:

- (a) the name, address and telephone number, and if applicable, the facsimile number and electronic mail address, of a person who can be contacted in respect of the plan;
- (b) a detailed description of the proposed activity that sets out
 - (i) the purpose of the proposed activity,
 - (ii) the period or periods during which the proposed activity is to be carried out,

(2) Il est toutefois permis, dans la zone, de mener toute activité visée à l'article 4 ou toute activité scientifique, éducative, archéologique, activité de tourisme commercial ou de restauration de l'habitat pour laquelle un plan est approuvé en vertu de l'article 6.

EXCEPTIONS

4. Il est permis de pratiquer dans la zone les activités suivantes :

- a) les activités de pêche suivantes :
- (i) la pêche pratiquée conformément au *Règlement sur les permis de pêche communautaires des Autochtones*,
 - (ii) les activités de pêche récréative ci-après qui sont pratiquées conformément au *Règlement de pêche de l'Atlantique de 1985* ou au *Règlement de pêche des provinces maritimes* :
 - (A) la pêche du pétoncle à la main,
 - (B) la pêche de toute autre espèce de poisson à la ligne ou avec une épuisette,
 - (iii) les activités de pêche commerciale ci-après qui sont pratiquées conformément au *Règlement de pêche de l'Atlantique de 1985* ou au *Règlement de pêche des provinces maritimes* :
 - (A) dans la zone de gestion 1, la pêche à la main de civelles ou d'anguilles au moyen d'un verveux ou d'une épuisette,
 - (B) dans les zones de gestion 2A, 2B ou 3, la pêche du homard au moyen d'un casier individuel ou du hareng au moyen d'une bordigue, d'une seine de plage, d'une seine-barrage ou d'une seine traînante,
 - (C) dans la zone de gestion 3, la pêche du pétoncle;
- b) la récolte manuelle du rhodyminia, à des fins récréatives ou commerciales, dans les zones de gestion 2A, 2B ou 3;
- c) l'utilisation d'un bâtiment, dans les zones de gestion 2A ou 2B, à une vitesse maximale de cinq nœuds ou, dans la zone de gestion 3, à une vitesse maximale de huit nœuds;
- d) toute activité ci-après pour laquelle aucune autorisation n'est exigée en vertu de la loi du Nouveau-Brunswick intitulée *Loi sur l'assainissement de l'eau*, L.N.-B. 1989, ch. C-6.1, avec ses modifications successives, de la *Loi sur la protection des eaux navigables* ou de la *Loi sur les pêches*, selon le cas, ou qui est menée conformément à une telle autorisation :
- (i) dans la zone de gestion 1, l'entretien, la réparation ou l'enlèvement d'un pont ou d'un barrage hydroélectrique,
 - (ii) dans la zone de gestion 2A, la construction d'une rampe de mise à l'eau, l'entretien, la réparation ou l'enlèvement d'un quai ou d'une rampe de mise à l'eau ou l'entretien d'un chenal navigable;
- e) toute activité visant à assurer la sécurité publique, la sécurité nationale ou l'exécution de la loi ou à répondre à une situation d'urgence.

PLAN D'ACTIVITÉ

5. Quiconque prévoit mener une activité scientifique, éducative, archéologique, activité de tourisme commercial ou de restauration de l'habitat dans la zone soumet à l'approbation du ministre, au moins soixante jours avant le début de l'activité, un plan comportant les renseignements et documents suivants :

- a) les nom, adresse et numéro de téléphone d'une personne qui peut être jointe au sujet du plan ainsi que, le cas échéant, ses numéro de télécopieur et adresse électronique;
- b) la description détaillée de l'activité précisant :
 - (i) l'objet de l'activité,
 - (ii) la ou les périodes prévues de l'activité,
 - (iii) une carte indiquant le lieu de l'activité,

(iii) a map on which the location of the proposed activity is identified,

(iv) the types of data that are to be collected, if any, and the sampling protocols or other techniques to be used to collect the data,

(v) the types of equipment, if any, that are to be used during the proposed activity, including those for gathering data, and if any of the equipment is to be anchored or moored in the Area, the methods by which the anchoring or mooring is to be conducted,

(vi) the type and identity of every vessel that is to be used to carry out the proposed activity, and

(vii) every substance, if any, that is to be deposited, discharged or dumped within the Area protected area during the proposed activity;

(c) an assessment of the environmental effects that are likely to occur within the Area as a result of the proposed activity; and

(d) a list of every licence, permit, authorization or consent obtained or applied for in respect of the proposed activity.

6. (1) Subject to subsection (2), the Minister shall, within 30 days after the day on which a plan that is submitted in accordance with section 5 is received, approve the plan if the proposed activity is not likely to damage or destroy the habitat of a living marine organism in the Area and, in the case of a habitat restoration activity, the proposed activity is to be carried out for the purpose of managing the Area.

(2) The Minister shall not approve a plan if the cumulative environmental effects of the proposed activity in combination with any other past and current activities carried out within the Area are likely to damage or destroy the habitat of living marine organisms in the Area.

REPORTING OF ACCIDENTS

7. Every person involved in an accident that is likely to result in any disturbance, damage, destruction or removal prohibited under subsection 3(1) shall, within two hours after its occurrence, report the accident to the Canadian Coast Guard.

COMING INTO FORCE

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

(iv) les données à recueillir et les protocoles d'échantillonnage ou autres techniques qui seront utilisés pour les recueillir,

(v) le type d'équipement qui sera utilisé pour l'activité, notamment pour recueillir les données, et, dans le cas où l'équipement sera ancré ou amarré, la méthode d'ancrage ou d'amarrage,

(vi) le type et l'identité de tout bâtiment qui sera utilisé pour l'activité,

(vii) les substances qui y seront déposées, déversées ou rejetées;

c) une évaluation des effets environnementaux que l'activité est susceptible d'entraîner sur la zone;

d) une liste des permis, licences, autorisations et consentements obtenus ou demandés relativement à l'activité.

6. (1) Le ministre approuve le plan soumis conformément à l'article 5 dans les trente jours suivant sa réception si l'activité proposée n'est pas susceptible d'endommager ni de détruire l'habitat de tout organisme marin vivant dans la zone et si, dans le cas d'une activité de restauration de l'habitat, elle est menée à des fins de gestion de la zone.

(2) Il peut toutefois refuser d'approuver le plan si les effets cumulatifs environnementaux de l'activité proposée, lorsqu'elle est combinée à d'autres activités terminées ou en cours dans la zone, sont susceptibles d'endommager ou de détruire l'habitat de tout organisme marin vivant dans la zone.

AVIS D'ACCIDENT

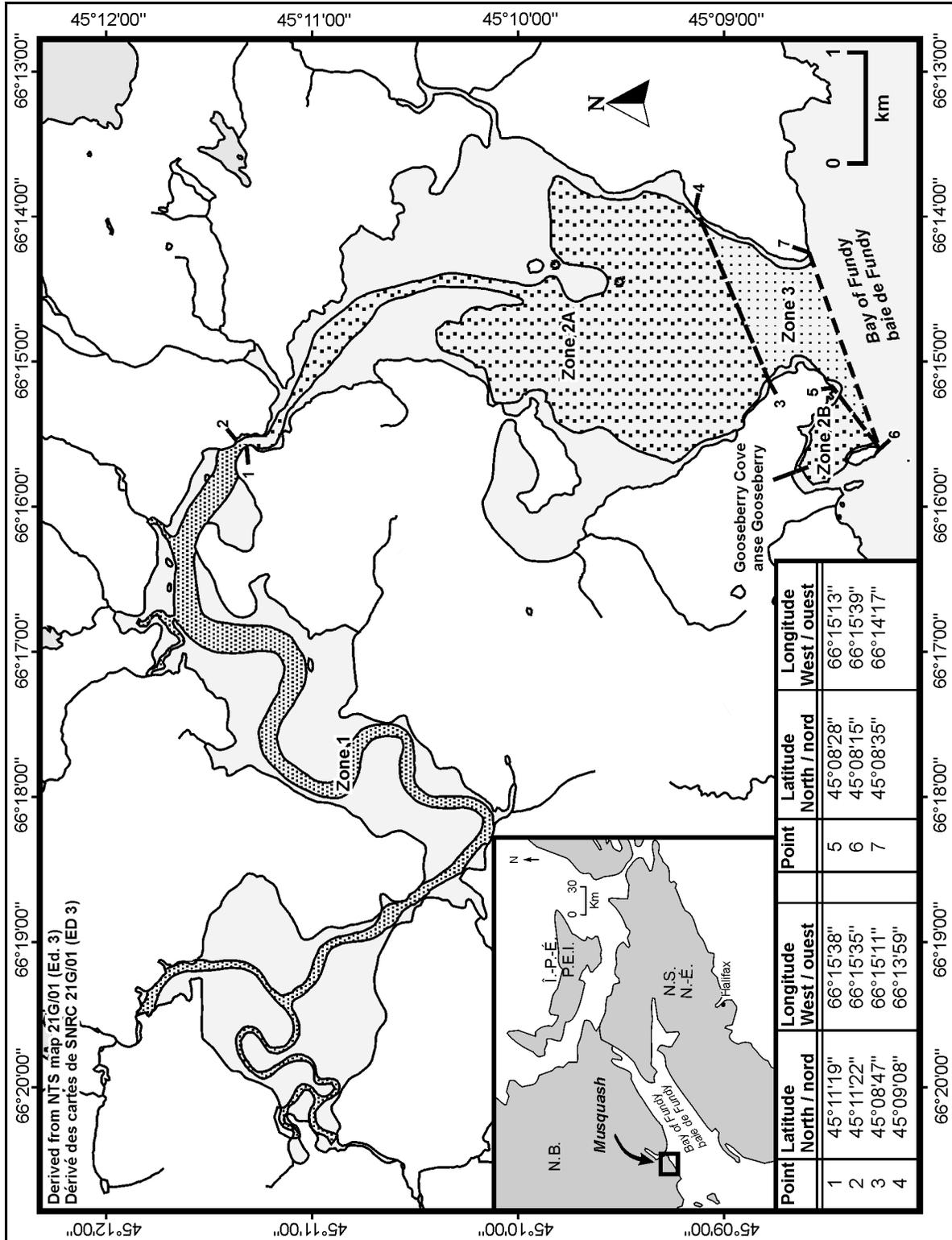
7. Toute personne en cause dans un accident susceptible d'entraîner toute perturbation, tout endommagement, toute destruction ou tout enlèvement interdits par le paragraphe 3(1) en avise la Garde côtière canadienne dans les deux heures.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

SCHEDULE/ANNEXE
(Subsection 1(3) and section 2/paragraphe 1(3) et article 2)

MUSQUASH ESTUARY MARINE PROTECTED AREA/
ZONE DE PROTECTION MARINE DE L'ESTUAIRE MUSQUASH



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

Statutory authority

Aeronautics Act

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

General

These proposed *Regulations to Amend the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VI)* include proposed amendments to remedy the omission of certain definitions and to revise others; to remove ambiguities and correct omissions from the regulations pertaining to the conduct of special aviation events and balloon operations; to revise the requirements pertaining to entries in and retention of aircraft journey logs and technical records; and additional miscellaneous proposed amendments. Part I of the *Canadian Aviation Regulations* (CARs) contains administrative provisions and definitions of general application to all parts of the CARs. Part VI deals with the general operating and flight rules which apply to all aircraft operations, both commercial and private.

The existing Regulations to which amendments are proposed are listed in the following table.

Part I	General Provisions
Subpart 1	<u>Interpretation</u>
101.01	Interpretation
Subpart 3	<u>Administration and Compliance</u>
Subpart 103 Schedule	Designated Provisions
Part VI	General Operating and Flight Rules
Subpart 0	<u>Interpretation</u>
600.01	Interpretation
Subpart 1	<u>Airspace</u>
601.01	Airspace Structure
601.03	Transponder Airspace
Subpart 2	<u>Operating and Flight Rules</u>
602.22	Towing
602.25	Entering or Leaving an Aircraft in Flight
602.60	Requirements for Power-driven Aircraft
602.77	Requirement to File an Arrival Report
602.117	Special VFR Flight
602.125	Enroute IFR Position Reports

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

Fondement législatif

Loi sur l'aéronautique

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

Généralités

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et VI)* qui est proposé comprend des modifications ayant les objectifs suivants : ajouter certaines définitions omises et en modifier d'autres; lever des ambiguïtés et combler des lacunes dans la réglementation visant la tenue de manifestations aéronautiques spéciales et l'utilisation de ballons; réviser les exigences se rapportant aux inscriptions dans les carnets de route et les dossiers techniques et leur conservation; enfin, traiter de certaines autres propositions de modifications diverses. La partie I du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) renferme des dispositions administratives et des définitions dont le champ d'application général couvre la totalité des parties du RAC. Quant à la partie VI, elle traite des règles générales d'utilisation et de vol qui s'appliquent aux aéronefs utilisés aussi bien sur une base commerciale que privée.

Le tableau qui suit dresse la liste des dispositions que l'on se propose de modifier.

Partie I	Dispositions générales
Sous-partie 1	<u>Définitions</u>
101.01	Définitions
Sous-partie 3	<u>Administration et application</u>
Sous-partie 103 Annexe	Textes désignés
Partie VI	Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs
Sous-partie 0	<u>Définitions</u>
600.01	Définitions
Sous-partie 1	<u>Espace aérien</u>
601.01	Structure de l'espace aérien
601.03	Espace aérien d'utilisation de transpondeur
Sous-partie 2	<u>Règles d'utilisation et de vol</u>
602.22	Remorquage
602.25	Monter à bord d'un aéronef ou quitter un aéronef en vol
602.60	Exigences relatives aux aéronefs entraînés par moteur
602.77	Exigences relatives au dépôt d'un compte rendu d'arrivée
602.117	Vol VFR spécial
602.125	Compte rendu de position IFR en route

Subpart 3	<u>Special Flight Operations</u>
603.02	Issuance of Special Flight Operations Certificate — Special Aviation Event
603.05	Event Management
603.06	Participant Qualifications
603.07	Distance or Altitude from Spectators
603.25	External Carriage of Passengers
603.26	Leaving a Balloon in Flight
Subpart 5	<u>Aircraft Requirements</u>
605.15	Power-driven Aircraft — VFR OTT
605.16	Power-driven Aircraft — Night VFR
605.25	General Use of Safety Belts and Restraint Systems
605.35	Transponder and Automatic Pressure-Altitude Reporting Equipment
605.41	Standby Attitude Indicator
605.94	Journey Log Requirements
Subpart 605 Schedule I	Journey Log
Subpart 605 Schedule II	Technical Record for an Airframe, Engine, Propeller or Component

Sous-partie 3	<u>Opérations aériennes spécialisées</u>
603.02	Délivrance du certificat d'opérations aériennes spécialisées — Manifestation aéronautique spéciale
603.05	Gestion des manifestations
603.06	Qualifications des participants
603.07	Distance ou altitude à maintenir par rapport aux spectateurs
603.25	Transport externe de passagers
603.26	Quitter un ballon en vol
Sous-partie 5	<u>Exigences relatives aux aéronefs</u>
605.15	Aéronefs entraînés par moteur — Vol VFR OTT
605.16	Aéronefs entraînés par moteur — Vol VFR de nuit
605.25	Ceintures de sécurité et ensembles de retenue — Utilisation générale
605.35	Transpondeur et équipement de transmission automatique d'altitude-pression
605.41	Indicateur d'assiette de secours
605.94	Exigences relatives aux carnets de route
Sous-partie 605 Annexe I	Carnet de route
Sous-partie 605 Annexe II	Dossier technique de la cellule, du moteur, de l'hélice ou d'un composant

Specifics

Proposed changes to definitions

Changes to Part I *General Provisions* are proposed to add definitions which were unintentionally omitted from the CARs, to revise other definitions, and to reflect revisions to the *Designated Airspace Handbook* (DAH) following the establishment of NAV CANADA. Proposed changes in Part VI *General Operating and Flight Rules* consequent upon the revisions to the DAH will redefine those types of airspace included in controlled airspace and in uncontrolled airspace and the compulsory reporting points over which position reports are required from pilots operating under Instrument Flight Rules (IFR). Also, one definition relating to balloon operations will be transferred from Part VI to Part I.

Part I General Provisions

In the original promulgation of the *Canadian Aviation Regulations* in October 1996, certain definitions which had been included in *Aeronautical Information Circular 1/93 Commercial Operations of Balloons* were overlooked. To remedy this omission, it is now proposed to amend section 101.01 *Interpretation* to include the following definitions: “flight,” in respect of a balloon in free or tethered flight, means the period of time between the moment when the balloon, including the envelope and basket, leaves a supporting surface and the moment it next comes to rest on landing; and “tethered flight,” in respect of a balloon, means flight while the balloon is attached to a supporting surface by a restraining device. For ease of reference, an existing definition related to balloon operations—“AX class,” a classification of balloons by size, as established by the Fédération aéronautique internationale (FAI)—will also be placed in section 101.01. This definition can currently be found in section 600.01 *Interpretation*. To eliminate this duplication, the removal of the definition of “AX class” from section 600.01 is proposed.

Détails

Modifications proposées aux définitions

Les modifications à la partie I (*Dispositions générales*) qui sont proposées visent à ajouter des définitions omises par inadvertance dans le RAC, à réviser d'autres définitions et à refléter les révisions apportées au *Manuel des espaces aériens désignés* (DAH) à la suite de la mise sur pied de NAV CANADA. Les modifications proposées à la partie VI (*Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs*) et qui découlent des révisions apportées au DAH vont redéfinir les types d'espace aérien faisant partie de l'espace aérien contrôlé et de l'espace aérien non contrôlé ainsi que les points de compte rendu obligatoire, au-dessus desquels les pilotes, évoluant selon les règles de vol aux instruments (IFR), sont tenus de faire des comptes rendus de position. Une définition relative à l'utilisation de ballons sera aussi déplacée de la partie VI à la partie I.

Partie I (Dispositions générales)

Au moment de l'entrée en vigueur de la version originale du *Règlement de l'aviation canadien*, à savoir en octobre 1996, certaines définitions qui figuraient dans la *Circulaire d'information aéronautique 1/93 (Exploitation commerciale des ballons)* ont été omises. C'est pour remédier à cette situation qu'il est aujourd'hui proposé de modifier l'article 101.01 (*Définitions*) du RAC de façon à y ajouter les deux définitions suivantes : « vol » dans le cas d'un ballon libre ou d'un ballon captif, la période comprise entre le moment où le ballon, y compris l'enveloppe et la nacelle, quitte une surface d'appui et celui où il y retourne pour s'immobiliser à l'atterrissage; « vol captif » dans le cas d'un ballon, vol pendant lequel le ballon est rattaché à une surface d'appui au moyen d'un dispositif de retenue. Pour faciliter les renvois, une définition existante portant sur l'utilisation des ballons, à savoir « classe AX », classement des ballons selon leurs dimensions, tel qu'il est établi par la Fédération aéronautique internationale (FAI), sera également inscrite à l'article 101.01 du RAC. À l'heure actuelle, cette définition se trouve à l'article 600.01 (*Définitions*). Afin d'éliminer tout doublement, une modification est proposée de façon à supprimer la définition de « classe AX » à l'article 600.01 du RAC.

A proposed new definition of “invited assembly of persons” as “any number of persons who have been invited, by any means, to attend a special aviation event. The term excludes competition judges, the holder of a special flight operations certificate, members of a certificate holder’s staff and members of a participant’s support team.” is to be added to section 101.01 to ensure consistency throughout those regulations and standards applicable to special aviation events.

An additional proposal will revise the existing definition in section 101.01 for “model rocket.” The proposed revision to “model rocket” will increase the total impulse which may be generated by a model rocket from 80 newton-seconds to 160 newton-seconds and will increase the gross weight allowed a model rocket from 500 g (1.1 lbs.) to 1 500 g (3.3 lbs.). This revision will ensure that the definition in the CARs corresponds to those used in other jurisdictions, both Canadian and international, which include the larger rockets in their definitions of “model rocket.”

A set of definitional changes are proposed in section 101.01 to reflect revisions in the DAH which were necessitated by the promulgation of the *Civil Air Navigation Services Commercialization Act* which created NAV CANADA. The requirement that only information that is specifically required for the designation/classification of airspace by the Governor in Council, in accordance with the *Aeronautics Act*, is to be published in the DAH necessitates these changes. The following table lists those definitions for which modification is proposed and the proposed new versions.

Term	Existing Definition	Proposed Replacement Definition
Air route	the airspace within the boundaries or along the tracks specified in the <i>Designated Airspace Handbook</i>	the airspace identified as such within the boundaries or along the tracks specified (a) in the case of controlled airspace, in the <i>Designated Airspace Handbook</i> ; or (b) in the case of uncontrolled airspace, on an aeronautical chart.
Airway	the airspace within the boundaries or along the tracks specified in the <i>Designated Airspace Handbook</i> and within which air traffic control service is provided	the controlled airspace identified as such within the boundaries or along the tracks specified in the <i>Designated Airspace Handbook</i>
Arctic control area	the controlled airspace within the Northern Domestic Airspace, so specified, and delineated in the <i>Designated Airspace Handbook</i>	delete entire definition
Control area	the controlled airspace that is specified as the Northern Control Area or the Southern Control Area in the <i>Designated Airspace Handbook</i> and that extends upwards vertically from a specified altitude or a specified pressure-altitude	the controlled airspace within Canadian Domestic Airspace that is specified as the Arctic Control Area, the Northern Control Area or the Southern Control Area in the <i>Designated Airspace Handbook</i> and that extends upwards vertically from a specified altitude or a specified pressure-altitude

Une nouvelle définition de l’expression « rassemblement de personnes invitées » est proposée, laquelle se définit comme un nombre quelconque de personnes invitées, par divers moyens, à assister à une manifestation aéronautique spéciale. Cette expression, qui exclut les juges de compétition, le titulaire d’un certificat d’opérations aériennes spécialisées et son personnel et les membres de l’équipe de soutien d’un participant, doit être ajoutée à l’article 101.01 du RAC, afin d’assurer une certaine cohérence tout au long du RAC et des normes connexes applicables aux manifestations aéronautiques spéciales.

Une autre proposition concerne la révision de la définition actuelle de « modèle réduit de fusée » à l’article 101.01. La révision proposée de ce terme augmentera la poussée totale produite par un modèle réduit de fusée qui passera de 80 newtons-secondes à 160 newtons-secondes, et la masse brute d’un tel dispositif augmentera, passant de 500 g (1,1 lb) à 1 500 g (3,3 lb). Grâce à cette révision, la définition du RAC pourra se comparer à celle utilisée par d’autres instances, canadiennes et internationales, lesquelles englobent de plus grosses fusées dans leur définition de « modèle réduit de fusée ».

Une série de modifications à des définitions est proposée à l’article 101.01 de façon à tenir compte des révisions apportées au DAH, révisions devenues nécessaires à la suite de l’entrée en vigueur de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile* qui a donné naissance à NAV CANADA. La nécessité de procéder à ces modifications tient au fait que seuls les renseignements dont a expressément besoin la gouverneure en conseil aux fins de la classification de l’espace aérien, conformément à la *Loi sur l’aéronautique*, doivent maintenant figurer dans le DAH. Le tableau qui suit énumère les définitions pour lesquelles des modifications ont été proposées ainsi que les nouvelles versions proposées.

Expression	Définition actuelle	Nouvelle définition proposée
Route aérienne	Espace aérien situé dans les limites ou le long des routes précisées dans le <i>Manuel des espaces aériens désignés</i> .	L’espace aérien désigné comme tel et situé dans les limites ou le long des routes précisées : a) dans le cas de l’espace aérien contrôlé, dans le <i>Manuel des espaces aériens désignés</i> ; b) dans le cas de l’espace aérien non contrôlé, sur une carte aéronautique.
Voie aérienne	Espace aérien situé dans les limites ou le long des routes précisées dans le <i>Manuel des espaces aériens désignés</i> , dans lequel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré.	L’espace aérien contrôlé désigné comme tel et situé dans les limites ou le long des routes précisées dans le <i>Manuel des espaces aériens désignés</i> .
Région de contrôle de l’Arctique	Espace aérien contrôlé, compris dans l’espace aérien intérieur du Nord, qui est précisé comme tel et délimité dans le <i>Manuel des espaces aériens désignés</i> .	Supprimer la définition au complet.
Région de contrôle	Espace aérien contrôlé précisé comme région de contrôle du nord ou région de contrôle du sud dans le <i>Manuel des espaces aériens désignés</i> , qui s’étend verticalement vers le haut à partir d’une altitude ou d’une altitude-pression précisée.	L’espace aérien contrôlé qui est situé dans l’espace aérien intérieur canadien et est précisé comme la région de contrôle de l’Arctique, la région de contrôle du Nord ou la région de contrôle du Sud dans le <i>Manuel des espaces aériens désignés</i> et qui s’étend verticalement et vers le haut à partir d’une altitude ou d’une altitude-pression précisée.

Term	Existing Definition	Proposed Replacement Definition
Minimum enroute altitude	the lowest altitude above sea level (ASL) that is specified in the <i>Designated Airspace Handbook</i> for a designated area or between fixes on airways or air routes, that assures acceptable navigational signal coverage and that meets the obstruction clearance criteria	delete entire definition
MOCA or Minimum obstruction clearance altitude	the altitude ASL that will ensure that an IFR aircraft will be clear of the highest obstacle within an airway or air route	the altitude ASL that is specified on an IFR chart between fixes on an airway, on a fixed RNAV route or on an air route and that meets the IFR obstruction clearance requirements
Terminal control area	an airspace of fixed dimensions that is so specified in the <i>Designated Airspace Handbook</i> and within which an air traffic control service for IFR flights is provided	controlled airspace that is established in the vicinity of a major aerodrome, and within which an air traffic control service is provided based on the airspace classification

Additionally, a new definition is proposed for “transponder airspace” as “controlled airspace consisting of the airspace referred to in section 601.03, within which the aircraft equipment requirements prescribed in section 605.35 apply.”

Proposed changes to the Schedule *Designated Provisions* which is attached to Subpart 103 *Administration and Compliance* will make corrections to allow for the renumbering of existing provisions and will introduce maximum penalties which may be assessed for non-compliance with new sections proposed in this amendment to the CARs.

Part VI General Operating and Flight Rules

As noted in the above discussion of the definition of “AX class,” a proposed amendment will remove that definition from section 600.01 *Interpretation* to avoid duplication.

In line with the above proposed airspace and altitude definitions, section 601.01 *Airspace Structure* will be revised to make the following changes.

CAR 601.01	Proposed Change
Subsection (1)	Add low level airspace, fixed RNAV routes and military terminal control areas to the list of types of controlled airspace.
Subsection (2)	Add high level airspace, low level airspace and fixed RNAV routes to the list of types of uncontrolled airspace.
Subsection (3)	Enable the horizontal and vertical limits of a high level air route, a low level air route and an uncontrolled fixed RNAV route to be as specified on an aeronautical chart or, in any other case, those specified in the <i>Designated Airspace Handbook</i> .
Subsection (4)	Remove from the types of areas, zones, regions and points, the geographical locations and horizontal and vertical limits of which are specified in the <i>Designated Airspace Handbook</i> : holding points, reporting points, intersections, control towers, and military terminal control areas.

Expression	Définition actuelle	Nouvelle définition proposée
Altitude minimale en route	L'altitude ASL la plus basse précisée dans le <i>Manuel des espaces aériens désignés</i> , soit pour une zone désignée, soit entre deux points de repère sur une voie aérienne ou une route aérienne, qui permet une réception acceptable des signaux de navigation et qui satisfait aux critères de franchissement d'obstacles.	Supprimer la définition au complet.
MOCA ou altitude minimale de franchissement d'obstacles	L'altitude ASL qui assure à l'aéronef IFR le franchissement de l'obstacle le plus élevé lorsque l'aéronef est sur une voie aérienne ou une route aérienne.	L'altitude ASL qui est précisée sur une carte IFR entre les points de repère sur une voie aérienne, une route RNAV fixe ou une route aérienne et qui satisfait aux exigences de franchissement d'obstacles IFR.
Région de contrôle terminal	Espace aérien de dimensions fixes, précisé comme tel dans le <i>Manuel des espaces aériens désignés</i> , à l'intérieur duquel est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne pour les vols IFR.	Espace aérien contrôlé qui est établi dans le voisinage d'un aérodrome important et à l'intérieur duquel un service de contrôle de la circulation aérienne est assuré selon la classification de l'espace aérien.

De plus, il est proposé d'ajouter une nouvelle définition portant sur l'expression « espace aérien d'utilisation de transpondeur », à savoir « espace aérien contrôlé qui est constitué de l'espace aérien visé à l'article 601.03 et à l'intérieur duquel s'appliquent les exigences relatives à l'équipement d'aéronef prévues à l'article 605.35 ».

Les modifications proposées à l'annexe intitulée *Textes désignés*, laquelle est jointe à la sous-partie 103 (*Administration et application*), permettront de faire les corrections nécessaires à la renumérotation des dispositions actuelles et d'indiquer les amendes maximales qui pourront être imposées en cas de non-respect des nouveaux articles proposés dans la présente modification apportée au RAC.

Partie VI (Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs)

Tel qu'il est mentionné dans la discussion qui précède au sujet de la définition de la « classe AX », une modification proposée supprimera cette définition à l'article 600.01 (*Définitions*) afin d'éviter un dédoublement.

Par souci de cohérence avec les propositions formulées précédemment, l'article 601.01 (*Structure de l'espace aérien*) sera révisé de façon à intégrer les modifications suivantes :

RAC 601.01	Modification proposée
Paragraphe (1)	Ajouter l'espace aérien inférieur, les routes RNAV fixes et les régions de contrôle terminal militaire à la liste des types d'espaces aériens contrôlés.
Paragraphe (2)	Ajouter l'espace aérien supérieur, l'espace aérien inférieur et les routes RNAV fixes à la liste des types d'espaces aériens non contrôlés.
Paragraphe (3)	Permettre que les limites horizontales et verticales des routes aériennes de l'espace aérien supérieur, des routes aériennes inférieures et des routes RNAV fixes de l'espace aérien non contrôlé soient celles indiquées sur une carte aéronautique, ou dans tout autre cas, celles dans le <i>Manuel des espaces aériens désignés</i> .
Paragraphe (4)	Supprimer, parmi les types d'aires, de zones, de régions et de points dont la position géographique et les limites horizontales et verticales sont indiquées dans le <i>Manuel des espaces aériens désignés</i> , les éléments suivants : les points d'attente, les points de compte rendu, les intersections, les tours de contrôle et les régions de contrôle terminal militaire.

CAR 601.01	Proposed Change
Subsection (4)	Add to the types of areas, zones, regions and points, the geographical locations and horizontal and vertical limits of which are specified in the <i>Designated Airspace Handbook</i> : Canadian domestic airspace, Canadian minimum navigation performance specifications (CMNPS) airspace, CMNPS transition area, reduced vertical separation minimum (RVSM) transition area, required navigation performance capability (RNP) airspace, and transponder airspace.

These proposed changes are not intended to affect the dimensions or types of airspace to which different classifications and usages are applied but solely to reflect requirements, necessary as a result of the reallocation of responsibility and control over information published in the *Designated Airspace Handbook*, which stemmed from the creation of NAV CANADA.

Section 601.03 *Transponder Airspace* will be revised to specify that transponder airspace includes all Class A, B and C airspace as specified in the *Designated Airspace Handbook*. At present, this section refers only to all Class A, B and C airspace and does not explicitly include the condition that they must be specified in the *Designated Airspace Handbook*.

A proposed editorial amendment to section 605.35 *Transponder and Automatic Pressure-Altitude Reporting Equipment* will change the reference to the airspace within which a transponder and automatic pressure-altitude reporting equipment is required for aircraft other than a balloon or a glider to refer to transponder airspace rather than, as at present, in airspace referred to in section 601.03.

A proposed change to the text of section 602.125 *Enroute IFR Position Reports* will require the pilot-in-command of an IFR aircraft to transmit position reports over compulsory reporting points specified on an IFR chart rather than as specified in the *Designated Airspace Handbook*, unless advised by the appropriate air traffic control unit that the aircraft has been radar-identified.

Conduct of special aviation events and of balloon operations

Proposed amendments to the Regulations in both Subpart 602 *Operating and Flight Rules* and Subpart 603 *Special Flight Operations* refer to the conduct of special aviation events and of balloon operations.

Special aviation events

Special aviation events are, at present, defined as “an air show, a low level air race, an aerobatic competition, a fly-in or a balloon festival.” For the conduct of any event of a type of those listed, the sponsor must apply to the Minister for a special flight operations certificate — special aviation event for the specific type of event. Each event for which a certificate is granted must be conducted in accordance with the standards set forth for that type of event in *Special Flight Operations Standards and Procedures*. As well, there are miscellaneous special flight operations, not included in the above definition, which a special flight operations certificate may be applied for and which must also be conducted in accordance with the relevant requirements in the *Special Flight*

RAC 601.01	Modification proposée
Paragraphe (4)	Ajouter, parmi les types d'aires, de zones, de régions et de points dont la position géographique et les limites horizontales et verticales sont indiquées dans le <i>Manuel des espaces aériens désignés</i> , les éléments suivants : l'espace aérien intérieur canadien, l'espace aérien canadien de spécifications de performances minimales de navigation (CMNPS), la zone de transition canadienne de spécifications de performances minimales de navigation (CMNPS), la région de transition à minimum d'espacement vertical réduit (RVSM), l'espace aérien de performances minimales de navigation requises (RNP) et l'espace aérien d'utilisation de transpondeur.

Les modifications proposées n'ont pas pour objet de modifier les dimensions ou les types d'espaces aériens pour lesquels s'appliquent différentes classifications et utilisations, mais simplement de tenir compte des exigences rendues nécessaires à la suite du transfert de la responsabilité et de la surveillance des renseignements publiés dans le *Manuel des espaces aériens désignés*, opération découlant de la création de NAV CANADA.

L'article 601.03 (*Espace aérien d'utilisation de transpondeur*) sera modifié afin de préciser que l'espace aérien d'utilisation de transpondeur comprend l'espace aérien de classes A, B et C, tel qu'il est précisé dans le *Manuel des espaces aériens désignés*. Actuellement, cet article vise uniquement l'espace aérien de classes A, B et C et ne comprend pas de façon explicite la condition qu'elles doivent être précisées dans le *Manuel des espaces aériens désignés*.

Une proposition de modification rédactionnelle de l'article 605.35 (*Transpondeur et équipement de transmission automatique d'altitude-pression*) changera la référence à l'espace aérien à l'intérieur duquel un transpondeur et un équipement de transmission automatique d'altitude-pression est requis pour des aéronefs, autre qu'un ballon ou un planeur, pour faire référence à un espace aérien d'utilisation de transpondeur au lieu de la référence actuelle à l'espace aérien visé à l'article 601.03.

En vertu d'une modification proposée au libellé de l'article 602.125 (*Compte rendu de position IFR en route*), le commandant de bord d'un aéronef IFR sera tenu de transmettre un compte rendu de position au-dessus d'un point de compte rendu obligatoire, précisé sur une carte IFR plutôt que dans le *Manuel des espaces aériens désignés*, à moins qu'il n'ait été informé par l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente que l'aéronef a été identifié au radar.

Tenue de manifestations aéronautiques spéciales et utilisation de ballons

Les modifications proposées à la réglementation, qu'il s'agisse de la sous-partie 2 (*Règles d'utilisation et de vol*) de la partie VI ou de la sous-partie 3 (*Opérations aériennes spécialisées*) de la partie VI portent sur la tenue de manifestations aéronautiques spéciales et sur l'utilisation de ballons.

Manifestations aéronautiques spéciales

D'après sa définition actuelle, une manifestation aéronautique spéciale est « un spectacle aérien, une course aérienne à basse altitude, une compétition d'acrobaties aériennes, un rassemblement d'aéronefs ou un festival de ballons ». Pour pouvoir tenir une manifestation faisant partie de l'un ou l'autre des divers types énumérés, l'organisateur doit demander au ministre un certificat d'opérations aériennes spécialisées — manifestation aéronautique spéciale pour la manifestation qu'il compte organiser. Toute manifestation pour laquelle un certificat est accordé doit se dérouler conformément aux normes pertinentes prévues dans les *Normes et procédures régissant les opérations aériennes spécialisées*. De la même façon, il existe diverses opérations aériennes spécialisées

Operations Standards and Procedures. Examples of these miscellaneous special flight operations include but are not limited to aerial application, aerial inspection or aerial photography not conducted under Part VII *Commercial Air Service Operations* at altitudes or distances from obstacles, persons, vehicles, vessels or structures less than those specified in paragraph 602.14(2)(a), and the operation of an unmanned air vehicle.

Amendments which affect the conduct of special aviation events are proposed for section 603.02 *Issuance of Special Flight Operations Certificate — Special Aviation Event*, section 603.05 *Event Management*, section 603.06 *Participant Qualifications* and section 603.07 *Distance or Altitude from Spectators*.

The proposed change to section 603.02 *Issuance of Special Flight Operations Certificate — Special Aviation Event* will add a provision that the Minister must receive an application for a special flight operations certificate — special aviation event within the time limits specified in the standards as well as in the required form and manner before issuing the certificate. The proposed amendment to section 603.05 *Event Management* will add a provision that the person conducting a special aviation event must have a management organization that is capable of exercising supervision and operational control over personnel involved in the conduct of the special aviation event whose duties and responsibilities are specified in the *Special Flight Operations Standards and Procedures*.

The present section 603.06 *Participant Qualifications* requires a person operating an aircraft in a special aviation event to meet the eligibility requirements and to be authorized to participate under a special flight operations certificate — special aviation event. This regulation does not address the need for aircraft which are being flown in a special aviation event to meet the aircraft eligibility requirements specified in the *Special Flight Operations Standards and Procedures* and to be authorized to participate by the special flight operations certificate — special aviation event. The proposed amendment to section 603.06 will rectify this omission. The requirement for a participant aircraft in a special aviation event to be identified and to satisfy certain requirements was found in *Air Navigation Order, Series V, No. 30, Order Respecting Special Aviation Events Safety* prior to the introduction of the *Canadian Aviation Regulations* in October 1996 but was unintentionally omitted from the CARs. The heading introducing section 603.06 will be changed to *Participant and Aircraft Eligibility* to reflect the changed contents of this section.

Currently, the *Special Flight Operations Standards and Procedures* specify minimum distances from or altitudes above designated spectator areas, unofficial spectator areas, built-up areas or occupied buildings at which aircraft participating in special aviation events must be operated. The wording of section 603.07 *Distance or Altitude from Spectators* refers to minimum distances

ne figurant pas dans la définition précédente qui peuvent faire l'objet d'une demande de certificat d'opérations aériennes spécialisées et qui doivent, elles aussi, respecter les exigences pertinentes des *Normes et procédures régissant les opérations aériennes spécialisées*. À titre d'exemple, on retrouve notamment dans ces diverses opérations aériennes spécialisées le traitement aérien, l'inspection aérienne ou la photographie aérienne qui ne sont pas effectués en vertu de la partie VII (*Exploitation d'un service aérien commercial*) à des altitudes ou à des distances des obstacles, des personnes, des véhicules, des navires ou des structures, inférieures à celles précisées à l'alinéa 602.14(2)a) du RAC; l'utilisation de véhicule aérien sans équipage faisant aussi partie de cette catégorie.

Des modifications concernant la tenue de manifestations aéronautiques spéciales sont proposées à l'article 603.02 (*Délivrance du certificat d'opérations aériennes spécialisées — manifestation aéronautique spéciale*), à l'article 603.05 (*Gestion des manifestations*), à l'article 603.06 (*Qualifications des participants*) et à l'article 603.07 du RAC (*Distance ou altitude à maintenir par rapport aux spectateurs*).

La modification proposée à l'article 603.02 (*Délivrance du certificat d'opérations aériennes spécialisées — manifestation aéronautique spéciale*) comprend l'ajout d'une disposition indiquant que le ministre doit recevoir une demande pour l'obtention d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées — manifestation aéronautique spéciale dans les délais prévus par les normes selon la forme et la manière exigées, avant la délivrance du certificat. La modification proposée à l'article 603.05 (*Gestion des manifestations*) comprend l'ajout d'une disposition indiquant que la personne qui dirige une manifestation aéronautique spéciale et dont les fonctions et responsabilités sont précisées dans les *Normes et procédures régissant les opérations aériennes spécialisées* doit avoir une structure de gestion qui permet d'exercer la surveillance et le contrôle d'exploitation du personnel qui participe à la tenue de la manifestation aéronautique spéciale dont les tâches et responsabilités sont précisées dans les *Normes et procédures régissant les opérations aériennes spécialisées*.

Dans sa formulation actuelle, l'article 603.06 (*Qualifications des participants*) oblige une personne qui utilise un aéronef dans une manifestation aéronautique spéciale à respecter les critères d'admissibilité et à être autorisée à participer aux termes d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées — manifestation aéronautique spéciale. Cette réglementation ne parle pas de la nécessité que l'aéronef, utilisé durant une manifestation aéronautique spéciale, respecte les exigences d'admissibilité énoncées dans les *Normes et procédures régissant les opérations aériennes spécialisées* et qu'il soit autorisé à y participer aux termes du certificat d'opérations aériennes spécialisées — manifestation aéronautique spéciale. La modification proposée à l'article 603.06 du RAC corrigera cette omission. Avant l'entrée en vigueur du RAC en octobre 1996, l'obligation d'identifier un aéronef participant à une manifestation aéronautique spéciale et le respect de certaines autres exigences se trouvaient dans l'Ordonnance sur la navigation aérienne de la série V, n° 30 (*Ordonnance sur la sécurité aéronautique — manifestation spéciale*), mais ces conditions ont été omises involontairement dans le RAC. L'intertitre précédant l'article 603.06 du RAC sera remplacé par *Admissibilité des participants et des aéronefs* afin de refléter les modifications apportées au contenu de l'article.

Actuellement, les *Normes et procédures régissant les opérations aériennes spécialisées* précisent les distances et les altitudes minimales que doivent maintenir les aéronefs qui participent à des manifestations aéronautiques spéciales, par rapport aux zones réservées aux spectateurs, aux zones non officielles de spectateurs, aux zones bâties et aux immeubles occupés. Le libellé de

from or altitudes above a spectator enclosure or unofficial secondary spectator area. The proposal is to amend the wording of section 603.07 to refer to “a spectator area, a built-up area or an occupied building” to reflect the wording used in the standards to establish the minimum distance and altitude requirements. The heading introducing section 603.07 is to be amended to *Minimum Safety Distances and Altitudes*.

Balloon operations

Proposed amendments to section 603.25 *External Carriage of Passengers*, section 603.26 *Leaving a Balloon in Flight* and section 602.25 *Entering or Leaving an Aircraft in Flight* will remove conditions which allowed the carriage of passengers outside the basket in balloon operations. When these regulations were drafted, prior to the implementation of the *Canadian Aviation Regulations* in October 1996, it was intended to provide detailed regulatory support in the form of a standard which would specify the conditions under which carriage of passengers outside the basket in balloon operations could be conducted. However, the frequency with which this type of operation has taken place has not increased to the level expected prior to 1996. Consequently, the diversion of scarce resources from regulatory oversight of other aviation activities into the development of a supporting standard for external carriage of passengers in balloon operations cannot be justified. Prior to the introduction of the CARs, the few requests which were received for permission to conduct activities which required external carriage of passengers in balloon operations were authorized by means of exemptions which specified the compliance conditions for each request. Transport Canada intends to continue to handle these infrequent requests in this manner. Consequently, it is proposed to delete the provisions which now allow balloon operations with passengers carried outside the basket from section 603.25. The heading introducing section 603.25 will be changed from *External Carriage of Passengers* to *Carriage of Passengers*. Section 603.26 *Leaving a Balloon in Flight* will no longer be needed and will be deleted. Section 602.25 *Entering or Leaving an Aircraft in Flight* will be amended to replace the wording, which now enables a pilot-in-command to allow a person to enter or leave a balloon in flight, with that which will enable the pilot-in-command to grant permission to enter or leave other types of aircraft in flight, if it is allowed in accordance with Part VII or if the flight is authorized in accordance with section 603.02 *Issuance of a Special Flight Operations Certificate — Special Aviation Event* or section 603.67 *Issuance of Special Flight Operations Certificate*.

Entries in and retention of aircraft journey logs and technical records

Several proposed amendments to section 605.94 *Journey Log Requirements* and Schedule I *Journey Log* and Schedule II *Technical Record for an Airframe, Engine, Propeller or Component of Subpart 605 Aircraft Requirements* will clarify aspects of the record keeping requirements for maintaining technical records for aircraft. The journey log is considered a part of the set of technical records for each aircraft although there are specific regulations

l'article 603.07 (*Distance ou altitude à maintenir par rapport aux spectateurs*) fait état de distances ou d'altitudes minimales à maintenir par rapport à une enceinte réservée aux spectateurs ou à une zone de spectateurs secondaire non officielle. La proposition consiste à modifier le libellé de l'article 603.07 de façon à y inclure « une zone de spectateurs, une zone bâtie ou un immeuble occupé »; cette terminologie est reflétée dans les *Normes et procédures régissant les opérations aériennes spécialisées* énonçant les exigences en matière de distances et d'altitudes minimales. Il est proposé de modifier l'intertitre précédant l'article 603.07 pour qu'il s'intitule *Distances et altitudes de sécurité minimales en matière de sécurité*.

Utilisation de ballons

Les modifications proposées à l'article 603.25 (*Transport externe de passagers*), à l'article 603.26 (*Quitter un ballon en vol*) et à l'article 602.25 (*Monter à bord d'un aéronef ou quitter un aéronef en vol*) vont supprimer les conditions permettant le transport de passagers à l'extérieur de la nacelle pendant l'utilisation d'un ballon. Au moment de la rédaction de cette réglementation, avant l'entrée en vigueur du *Règlement de l'aviation canadien* en octobre 1996, il avait été prévu de fournir des dispositions réglementaires détaillées, sous la forme d'une norme qui viendrait expliciter les conditions entourant le transport de passagers à l'extérieur de la nacelle pendant l'utilisation d'un ballon. Toutefois, la fréquence de ce genre d'exploitation n'a pas augmenté au niveau prévu avant 1996. Par conséquent, il serait injustifié de détourner une partie des moyens limités des services de surveillance réglementaire d'autres activités aéronautiques pour les consacrer à la préparation d'une norme traitant du transport externe de passagers lors de l'utilisation d'un ballon. Avant l'entrée en vigueur du RAC, les quelques demandes de permission prévoyant le transport de passagers à l'extérieur de la nacelle d'un ballon ont été autorisées au moyen d'exemptions énonçant les conditions à respecter, propres à chaque demande. Transports Canada a l'intention de continuer à traiter ces demandes plutôt rares de la même façon. Par conséquent, il est proposé de supprimer les dispositions de l'article 603.25 qui permettent actuellement le transport de passagers à l'extérieur de la nacelle pendant l'utilisation d'un ballon. Il est proposé de modifier l'intertitre précédant l'article 603.25 pour qu'il s'intitule *Transport de passagers*. Quant à l'article 603.26 (*Quitter un ballon en vol*), il n'a plus de raison d'être et sera supprimé. De son côté, il est proposé de modifier l'article 602.25 (*Monter à bord d'un aéronef ou quitter un aéronef en vol*) afin que son libellé, qui permet actuellement au commandant de bord d'autoriser une personne à monter à bord d'un ballon ou à quitter un ballon en vol, soit remplacé par celui qui permet au commandant de bord d'accorder la permission de monter à bord d'autres types d'aéronefs ou de quitter d'autres types d'aéronefs, si cela est permis en vertu de la partie VII du RAC ou si le vol est autorisé en vertu des articles 603.02 (*Délivrance du certificat d'opérations aériennes spécialisées — Manifestation aéronautique spéciale*) ou 603.67 (*Délivrance du certificat d'opérations aériennes spécialisées*).

Inscriptions dans les carnets de route et les dossiers techniques des aéronefs et délai de conservation de ces documents

Plusieurs modifications proposées à l'article 605.94 (*Exigences relatives aux carnets de route*) ainsi qu'à l'annexe I (*Carnet de route*) et à l'annexe II (*Dossier technique de la cellule, du moteur, de l'hélice ou d'un composant*) de la sous-partie 5 (*Exigences relatives aux aéronefs*) de la partie VI vont clarifier certains points entourant les exigences relatives aux dossiers quant à la tenue des dossiers techniques des aéronefs. Si le carnet de route

addressing requirements for entries in the journey log as distinct from the remaining components of the set of technical records.

For each aircraft, the aircraft owner is required to maintain a set of records which contain the maintenance and operational history. These records are kept in an aircraft journey log and in separate technical records for the airframe, each installed engine and each variable-pitch propeller. There may also be separate technical records for each component installed in an airframe, engine or propeller. For a balloon or a glider, separate technical records are not required and all entries may be kept in the journey log for the aircraft. In addition, an empty weight and balance report must be kept for each aircraft except where otherwise provided for under the terms of a fleet empty weight and balance program which has been approved as satisfying the requirements of the *Commercial Air Service Standards*.

A proposed amendment to section 605.94 *Journey Log Requirements* will remove the requirement to retain every entry in a journey log for a Canadian registered aircraft for no less than three years, when the journey log is used to record the particulars of aircraft flight time. A requirement to keep such entries for no less than one year will remain.

Schedule I *Journey Log* sets forth the particulars of the items to be recorded in the journey log, the time at which each item is to be recorded and the person responsible for making the entries. Proposed amendments will introduce two new items into Schedule I. The consequential renumbering to accommodate these items and some minor editorial changes will also be made.

One of the proposed new items (numbered 3 in the proposed Schedule) is not, in fact, a new requirement but a clarification to an existing requirement. Item 2, in the current Schedule, along with requirements pertaining to weight and balance records, includes a requirement to enter the particulars in the journey log of a change to the flight authority where the aircraft has been operating with an additional flight authority. (A flight authority is a document attesting to the airworthiness of the aircraft. An additional flight authority allows an aircraft to be operated although it may no longer entirely conform to the conditions of the flight authority previously issued for the aircraft.) This requirement will be removed from current item 2 and assigned a separate number. The requirements that the particulars must be entered in the journey log when the flight authority in effect is changed and that the person making the change of flight authority is responsible for entering the details in the journey log will be specified.

Existing item 8 (renumbered as item 9) will be reworded to clearly require the entry of particulars of a defect that has become apparent during flight operations and to require the pilot-in-command to make the entry. This revision will necessitate a new item (numbered 10) to require the entry in the journey log (where no technical dispatch procedure is in place under Part VII *Commercial Air Services*) of the particulars of any defect, other than one discovered during flight (for example, one revealed during routine maintenance or during the rectification of a known defect) that has not been rectified before the next flight of the aircraft. This entry must be made by the person who discovered the defect before the next flight. Thus, the pilot-in-command who accepts

est censé faire partie intégrante de l'ensemble des dossiers techniques de chaque aéronef, il existe néanmoins des dispositions réglementaires précises traitant des inscriptions à faire dans le carnet de route qui sont distinctes de celles des autres éléments constituant les dossiers techniques.

Le propriétaire de tout aéronef est tenu de posséder un ensemble de dossiers qui renferment les antécédents de maintenance et d'utilisation. Ces dossiers sont conservés dans un carnet de route d'aéronef et dans des dossiers techniques séparés pour chaque cellule, chaque moteur installé et chaque hélice à pas variable. Il peut également y avoir des dossiers techniques distincts pour chaque composant installé sur une cellule, un moteur ou une hélice. Dans le cas d'un ballon ou d'un planeur, la présence de dossiers techniques distincts n'est pas obligatoire, et toutes les inscriptions peuvent être faites dans le carnet de route de l'aéronef. De plus, il doit y avoir un devis de masse à vide et de centrage pour chaque aéronef, sauf dans les cas où ces renseignements sont fournis dans le cadre d'un programme de contrôle de la masse à vide et du centrage de la flotte approuvé conformément aux exigences des *Normes de service aérien commercial*.

En vertu d'une modification proposée à l'article 605.94 (*Exigences relatives aux carnets de route*), il ne sera plus nécessaire de conserver pendant au moins trois ans toute inscription faite dans le carnet de route d'un aéronef immatriculé au Canada, si le carnet de route sert à consigner les renseignements relatifs au temps de vol de l'aéronef. Cependant, il sera encore obligatoire de conserver de telles inscriptions pendant au moins un an.

L'annexe I (*Carnet de route*) détaille les divers éléments qui doivent être inscrits dans le carnet de route, indique à quel moment ils doivent y être inscrits ainsi que désigne la personne qui doit se charger d'y faire les inscriptions. Les modifications proposées vont ajouter trois nouveaux articles à l'annexe I. En conséquence de ces ajouts, il y aura une renumérotation accompagnée de quelques petits changements d'ordre rédactionnel.

L'un des trois nouveaux articles proposés (celui qui porte le numéro 3 dans l'annexe qui est proposée) n'est pas véritablement une nouveauté; il apporte plutôt un éclaircissement à une exigence déjà existante. L'article 2 de l'annexe actuelle, de concert avec les exigences relatives aux dossiers de masse et de centrage, oblige à inscrire dans le carnet de route les renseignements entourant toute modification apportée à l'autorité de vol si une autorité de vol supplémentaire a été délivrée à l'aéronef. (Une autorité de vol est un document attestant de l'état de navigabilité de l'aéronef. Une autorité de vol supplémentaire permet d'utiliser un aéronef, même si ce dernier ne satisfait peut-être plus entièrement aux conditions régissant l'autorité de vol qui lui a été délivrée auparavant). Cette exigence va être extraite de l'article 2 actuel et recevra un numéro distinct. Les exigences relatives à l'inscription de renseignements dans le carnet de route, en cas de modification à l'autorité de vol en vigueur, et celles précisant que la personne apportant la modification à l'autorité de vol est responsable de l'entrée des renseignements dans le carnet de route, seront précisées.

Le libellé de l'article 8 actuel (qui va devenir le numéro 9) sera remanié de façon à exiger clairement l'inscription des renseignements entourant toute défectuosité devenue apparente pendant des opérations aériennes, inscription qui devra être faite par le commandant de bord. Cette révision va nécessiter un nouvel article (le numéro 10), à savoir l'obligation de faire une inscription dans le carnet de route [si aucune procédure de remise en service technique n'est établie en vertu de la partie VII (*Services aériens commerciaux*)] donnant des renseignements sur toute défectuosité, autre que celles découvertes en vol (par exemple, une défectuosité découverte pendant des opérations de maintenance ordinaire ou au cours de la réparation d'une défectuosité connue), n'ayant pas

the aircraft as fit for flight will be aware of outstanding maintenance items which have not been corrected, whether they were revealed in flight or during a maintenance procedure.

Proposed editorial changes include changes to item 2 which will remove the requirement to enter particulars of the aircraft empty weight and empty centre of gravity and changes to these when an approved fleet empty weight and balance control program is in place. A proposed minor change to current item 4 (newly numbered item 5) will limit the time at which entry is required for scheduled maintenance actions to the completion of each "scheduled" maintenance action. The addition of "scheduled" to modify "action" will make it clear that these are the actions for which entries are required under this item rather than leaving a potentially ambiguous reference which could refer to all maintenance actions. Those non-scheduled actions for which entries are required are covered under other items in Schedule I. Editorial changes suggested to existing item 5 (newly numbered 6) will clarify that, when an abnormal occurrence requiring an entry in the journey log took place during maintenance, the operator of the aircraft at the time of the occurrence is required to enter the particulars in the journey log. In existing item 9 (newly numbered 11) the list of items in this Schedule for which particulars of maintenance action or elementary work performed must be entered will be extended to encompass the newly added and numbered items and the person signing the maintenance release, where applicable, will be made responsible for the entry.

Schedule II *Technical Record for an Airframe, Engine, Propeller or Component* of Subpart 605 sets forth the particulars which shall be recorded in the appropriate technical record, when the entry must be made and who is responsible for making the entry. Revisions are proposed to three existing items in this Schedule.

A proposed change to item 2 of Schedule II will require the details outlining the scheduling provisions to be entered in the appropriate technical log for any airworthiness directive (AD) that is applicable to the airframe, engine, propeller or component or to any airframe, engine, propeller or component of the same type. This entry will be required when the AD comes into effect. The owner of the aircraft will be responsible for the entry. Previously, if a maintenance control system was in place under Subpart 604 *Private Operator Passenger Transportation* or Subpart 706 *Aircraft Maintenance Requirements for Air Operators*, an entry with respect to an AD was not required in the technical record under Schedule II. Also, there was no requirement to make an entry outlining the scheduling provisions with respect to applicable ADs covering any airframe, engine, propeller or component of the same type. The effect of the proposed change will be to require an entry for any applicable AD in all appropriate technical logs.

A proposed revision to item 3 in Schedule II will add the words to require the particulars of any abnormal occurrence to be entered in the appropriate technical log. This proposal will improve

été corrigée avant le prochain vol de l'aéronef. Pareille inscription doit être faite avant le prochain vol par la personne qui a découvert la défektivité. Par conséquent, le commandant de bord qui accepte l'aéronef comme étant en bon état de vol sera conscient des points de maintenance en suspens, n'ayant pas encore été corrigés, qu'ils aient été découverts en vol ou pendant des activités de maintenance.

Les modifications d'ordre rédactionnel qui sont proposées comportent une modification à l'article 2 qui supprime l'obligation d'inscrire des renseignements sur la masse à vide et le centre de gravité à vide d'un aéronef ainsi que les changements qui pourraient y être apportés, lorsqu'un programme de contrôle de la masse à vide et du centrage de la flotte approuvé est utilisé. Une petite modification proposée à l'article 4 actuel (qui porte maintenant le numéro 5) limitera, en cas de travaux de maintenance prévus, le temps accordé pour faire une inscription après que tout travail de maintenance « prévu » aura été effectué. L'ajout de l'adjectif « prévu » pour qualifier le mot « travail » permettra de préciser qu'il s'agit bien de ce genre de travail qui nécessite une inscription en vertu de cet article, ce qui éliminera ainsi tout renvoi potentiellement ambigu à la totalité des travaux de maintenance. Les travaux de maintenance non prévus qui exigent des inscriptions sont couverts par d'autres articles de l'annexe I. Les modifications d'ordre rédactionnel suggérées à l'article 5 actuel (qui porte maintenant le numéro 6) énonceront plus clairement que, en cas de condition d'utilisation anormale nécessitant une inscription dans le carnet de route pendant la maintenance, c'est l'exploitant de l'aéronef au moment où se produit la condition qui est tenu d'inscrire les renseignements pertinents dans le carnet de route. Dans l'article 9 actuel (qui porte maintenant le numéro 11), la liste des articles de la présente annexe, pour lesquels des renseignements sur un travail de maintenance ou des travaux élémentaires doivent être inscrits, sera étendue de façon à englober les articles nouveaux et renumérotés, la personne signant la certification après maintenance étant, le cas échéant, responsable de l'inscription.

L'annexe II (*Dossier technique de la cellule, du moteur, de l'hélice ou d'un composant*) de la sous-partie 5 de la partie VI énonce les renseignements qui doivent être inscrits dans le dossier technique pertinent, à quel moment l'inscription doit être faite et qui en est responsable. Des révisions sont proposées à trois articles actuels dans cette annexe.

En vertu d'une modification proposée à l'article 2 de l'annexe II, il faudra inscrire dans le carnet technique pertinent des renseignements sur le calendrier de maintenance concernant les consignes de navigabilité (CN) applicables à la cellule, au moteur, à l'hélice ou à un composant ainsi qu'à toute cellule, tout moteur, toute hélice ou tout composant du même type. Cette inscription devra être faite au moment de l'entrée en vigueur de la CN et la responsabilité en incombera au propriétaire de l'aéronef. Auparavant, si un système de contrôle de la maintenance avait été établi en vertu de la sous-partie 4 (*Transport de passagers par un exploitant privé*) de la partie VI ou de la sous-partie 6 (*Exigences de maintenance des aéronefs pour les exploitants aériens*) de la partie VII, il n'était pas obligatoire, aux termes de l'annexe II, de faire dans le dossier technique une inscription relative à une CN. De plus, rien n'obligeait à faire une inscription relative au calendrier de maintenance pour les CN s'appliquant à une cellule, un moteur, une hélice ou un composant du même type. La modification proposée aura comme conséquence de rendre obligatoire l'inscription de toute CN applicable dans tous les dossiers techniques pertinents.

La révision proposée à l'article 3 de l'annexe II va permettre l'ajout de mots rendant obligatoire l'inscription, dans le dossier technique pertinent, des renseignements entourant toute condition

the clarity of what is required under this item where the wording currently refers to a requirement only to record the occurrence. Also, an editorial change to item 3 will revise the reference to an item in Schedule I to address the renumbering of that Schedule as discussed above.

A proposed change to item 5 in Schedule II will allow 30 days for the entry of total air time and, where applicable, the number of operating cycles or landings since date of manufacture which had been accumulated on the aeronautical product to which the record relates at the time of an abnormal occurrence or maintenance action recorded in the technical record under items 3 or 4 of this Schedule. At present, this information is required to be entered at the same time as the entry of the abnormal occurrence or the maintenance action.

Miscellaneous proposed amendments

Of these proposed amendments, four concern amendments to existing Regulations under Subpart 602 *Operating and Flight Rules* and the others relate to existing Regulations under Subpart 605 *Aircraft Requirements*.

Subpart 602 *Operating and Flight Rules*

Section 602.22 Towing

An amendment to section 602.22 *Towing* is proposed to allow ultra-light aeroplanes to perform towing operations if equipped with a tow hook and release control mechanism. At present, this section allows aeroplanes to be used for towing if they are equipped with a tow hook and release control system that meet the applicable standards of airworthiness. No mention is made of ultra-light aeroplanes. The proposed addition will extend the permission to perform towing operations, when appropriate safety conditions are respected, to pilots of ultra-light aeroplanes. This proposal will correct an inadvertent omission from the CARs whereby a policy authorizing the use of ultra-light aeroplanes to tow hang gliders for the purpose of hang glider flight instruction, which had been issued in March 1996 and which was intended to be formalized in the Regulations, was overlooked.

Section 602.60 Requirements for Power-driven Aircraft

The introduction of global positioning systems (GPS) and area navigation/flight management systems (RNAV/FMS) has brought with it the necessity for regulations to ensure that the information in the electronically stored databases upon which these systems depend is current and accurate. Although GPS has not been approved as the sole means of navigation under IFR flight, it is acceptable as a supplemental means navigation system under IFR. It is also acceptable for use for VFR navigation including Visual Flight Rules Over-the-Top (VFR OTT) and night VFR operations.

The proposed amendments to section 602.60 will take into account the requirements of the differing circumstances under which database-dependent equipment may be used for navigation. For all operations conducted under IFR regulations or for operations conducted under Subpart 604 *Private Operator Passenger Transportation*, Subpart 702 *Aerial Work*, Subpart 703 *Air Taxi Operations*, Subpart 704 *Commuter Operations* or Subpart 705

d'utilisation anormale. Cette proposition va énoncer avec plus de clarté ce que cet article exige véritablement, le libellé actuel ne faisant état que de l'obligation de consigner la condition. De plus, une modification d'ordre rédactionnel apportée à l'article 3 va modifier le renvoi à un article de l'annexe I, et ce, afin de tenir compte de la renumérotation des articles de cette annexe qui a été abordée précédemment.

Une modification proposée à l'article 5 de l'annexe II va accorder 30 jours pour inscrire le temps total dans les airs et, le cas échéant, le nombre de cycles d'utilisation ou d'atterrissages depuis la date de construction qu'a accumulés le produit aéronautique visé par l'inscription au moment où survient une condition d'utilisation anormale ou un travail de maintenance inscrit dans le dossier technique aux termes des articles 3 ou 4 de la présente annexe. À l'heure actuelle, ces renseignements doivent être inscrits en même temps que sont inscrits la condition d'utilisation anormale ou le travail de maintenance.

Autres modifications proposées

De ces modifications proposées, quatre visent à modifier les dispositions actuelles de la sous-partie 2 (*Règles d'utilisation et de vol*) de la partie VI et les autres s'intéressent aux dispositions actuelles de la sous-partie 5 (*Exigences relatives aux aéronefs*) de la partie VI.

Sous-partie 2 (*Règles d'utilisation et de vol*) de la partie VI

Article 602.22 (Remorquage)

Une modification à l'article 602.22 (*Remorquage*) est proposée afin de permettre aux avions ultra-légers d'effectuer des opérations de remorquage, s'ils sont équipés d'un crochet de remorquage doté d'un mécanisme de libération de remorquage. Actuellement, le présent article permet l'utilisation de certains avions pour le remorquage, s'ils sont équipés d'un crochet de remorquage et d'un mécanisme de libération de remorquage, conformes aux normes de navigabilité applicables. Il n'y a aucune mention sur les avions ultra-légers. L'ajout proposé élargira l'autorisation d'effectuer des opérations de remorquage aux pilotes d'avions ultra-légers lorsque les conditions en matière de sécurité sont respectées. Cette proposition vise à corriger cette omission involontaire au RAC par une politique autorisant l'utilisation d'avions ultra-légers pour remorquer des ailes libres à des fins de formation en vol qui avait été mise en vigueur en mars 1996 et qui était censée être adoptée officiellement dans le Règlement, mais qui a été ignorée.

Article 602.60 (Exigences relatives aux aéronefs entraînés par moteur)

À la suite de l'apparition des systèmes de positionnement mondial (GPS) et des systèmes de navigation de surface et de gestion de vol (RNAV/FMS), il a fallu que la réglementation veille à la mise à jour et à l'exactitude des renseignements se trouvant dans les bases de données électroniques sur lesquels se fient de tels systèmes. Bien que le GPS n'ait pas encore été autorisé à être l'unique moyen de navigation pendant un vol effectué selon les IFR, il est acceptable comme moyen de navigation d'appoint en IFR. Il est également acceptable en navigation selon les règles de vol à vue (VFR), y compris pendant des vols en VFR au-dessus de la couche (VFR OTT) et les vols VFR de nuit.

Les modifications proposées à l'article 602.60 vont tenir compte des exigences propres aux diverses circonstances pendant lesquelles l'équipement tributaire de bases de données peut servir à la navigation. Pour tous les vols effectués en vertu de la réglementation propre aux règles IFR ou pour les vols effectués en vertu de la réglementation propre aux vols VFR OTT ou VFR de nuit de la sous-partie 4 (*Transport de passagers par un exploitant*

Airline Operations under VFR OTT or night VFR regulations, and using database-dependent navigation equipment, the current version of the database must be installed in the navigation equipment. For other operations (such as flight training or private recreational flights), conducted under VFR OTT regulations and using database-dependent navigation equipment, only the current version of that information required for the route of the proposed flight and any probable diversionary route when using database-dependent navigation equipment has to be installed in the database. In practice, this will mean that a pilot who plans a flight under VFR OTT, using database-dependent navigation equipment, and who is not operating under one of the specified Subparts of the CARs will be required only to confirm that the information in the database which is intended to be used for the flight has not changed in any subsequent revision to that database.

Section 602.77 Requirement to File an Arrival Report

The present wording of section 602.77 requires a pilot to file an arrival report, for a flight for which a flight plan or a flight itinerary has been filed, after having landed the aircraft. A pilot is required to file a flight plan or a flight itinerary, under section 602.73 *Requirement to File a Flight Plan or a Flight Itinerary*, for IFR flight or when operating VFR further than 25 nautical miles from the departure aerodrome. The requirement to file an arrival report after landing ensures that the Search and Rescue (SAR) alerting service is not terminated until all possibility of an aircraft accident, including that of one on landing, has been precluded. Despite the protection afforded by this requirement, at some aerodromes or off-aerodrome landing locations, which have limited or non-existent ground communication capabilities, pilots find this obligation unnecessarily onerous. The Department has been requested by members of the pilot community to allow pilots to exercise their discretion to file an arrival report by closing a flight plan or flight itinerary while still airborne. The proposed amendment to section 602.77 will allow pilots to close a flight plan or a flight itinerary, which has been filed with an air traffic control unit, flight service station or community aerodrome radio station, with an air traffic control unit, flight service station or community aerodrome radio station prior to landing and, thus, terminate the standby SAR alerting service. The existing option to file an arrival report post landing, thus retaining the SAR alerting service until after all possibility of a mishap has been ended, will remain available.

Section 602.117 Special VFR Flight

Section 602.117 *Special VFR Flight* contains the weather, traffic and aircraft equipment limitations under which an air traffic unit may permit an aircraft to operate within a control zone when the ceiling and visibility within the control zone are below those ordinarily permitted for VFR operations. When any aircraft is to

privé) de la partie VI, de la sous-partie 2 (*Opérations de travail aérien*) de la partie VII, de la sous-partie 3 (*Exploitation d'un taxi aérien*) de la partie VII, de la sous-partie 4 (*Exploitation d'un service aérien de navette*) de la partie VII ou de la sous-partie 5 (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*) de la partie VII et faisant appel à de l'équipement de navigation tribulaire d'une base de données, c'est la version à jour de cette base de données qui doit se trouver dans cet équipement de navigation. Pour les autres vols (par exemple, les vols de formation au pilotage ou les vols récréatifs privés), effectués en vertu de la réglementation propre au VFR OTT et faisant appel à de l'équipement de navigation tribulaire d'une base de données, il suffit que seule la version à jour des renseignements nécessaires à la route du vol proposé et à toute autre voie de détournement probable se trouve dans la base de données, lorsque l'équipement de navigation tribulaire d'une base de données est utilisé. Dans les faits, cela signifiera que le pilote qui dépose un plan de vol VFR OTT, faisant état de l'utilisation d'un équipement de navigation tribulaire d'une base de données mais qui n'est pas assujéti aux dispositions d'une des sous-parties du RAC précisées ci-dessus, sera simplement tenu de confirmer que les renseignements contenus dans la base de données qu'il a l'intention d'utiliser pendant le vol n'ont pas fait l'objet de modifications à la suite d'une révision ultérieure de la base de données.

Article 602.77 (Exigences relatives au dépôt d'un compte rendu d'arrivée)

Le libellé actuel de l'article 602.77 exige qu'un pilote dépose, après l'atterrissage, un compte rendu d'arrivée dans le cas d'un vol pour lequel un plan ou un itinéraire de vol a été déposé. En vertu de l'article 602.73 (*Exigences relatives au dépôt du plan de vol ou de l'itinéraire de vol*), un pilote est tenu de déposer un plan ou un itinéraire de vol pour tout vol IFR ou pour un vol VFR qui s'éloigne de plus de 25 milles marins de l'aérodrome de départ. L'obligation de déposer un compte rendu d'arrivée après l'atterrissage permet d'assurer que la fonction d'alerte des services de recherches et de sauvetage (SAR) ne cesse avant que toutes les possibilités d'accident d'aéronef, y compris à l'atterrissage, n'aient été écartées. Malgré la protection offerte par cette exigence, à certains aérodromes ou pour l'atterrissage à certains endroits utilisés autres que des aérodromes, là où les moyens de communications terrestres sont limités ou inexistantes, les pilotes trouvent cette obligation trop astreignante. Des membres du milieu du pilotage ont demandé au Ministère de permettre aux pilotes d'avoir le pouvoir discrétionnaire de déposer leur compte rendu d'arrivée au moment de la clôture de leur plan ou de leur itinéraire de vol, et ce, alors qu'ils se trouvent encore en vol. En vertu de la modification proposée à l'article 602.77, les pilotes pourront, avant l'atterrissage, déposer un compte rendu d'arrivée en clôturant auprès d'une unité de contrôle de la circulation aérienne, d'une station d'information de vol ou d'une station radio d'aérodrome communautaire un plan ou un itinéraire de vol ayant été déposé auprès d'une unité de contrôle de la circulation aérienne, d'une station d'information de vol ou d'une station radio d'aérodrome communautaire, ce qui leur permettra ainsi de mettre fin à la fonction d'alerte du SAR. L'exigence actuelle de déposer un compte rendu d'arrivée après l'atterrissage, laquelle permet ainsi de bénéficier de la fonction d'alerte du SAR tant qu'il existe la moindre possibilité d'accident, sera toujours disponible.

Article 602.117 (Vol VFR spécial)

L'article 602.117 (*Vol VFR spécial*) donne les limitations associées aux conditions météorologiques, à la circulation et à l'équipement de l'aéronef en vertu desquelles une unité de contrôle de la circulation aérienne peut permettre à un aéronef d'évoluer, à l'intérieur d'une zone de contrôle, lorsque le plafond et la

be operated under special VFR weather minima within a control zone at night, the air traffic control unit may authorize such an operation only to allow the aircraft to land at the destination aerodrome within the control zone. Since this regulation applies to both aeroplanes and helicopters, it prohibits commercial helicopter operations under special VFR conditions at night, within a control zone, other than for the purpose of landing at the destination aerodrome. Among other types of activity, this prohibition prevents the transfer of patients, by helicopter, between an arrival airport or the location of the occurrence of an emergency, within the control zone, and a trauma treatment centre heliport, also within the control zone, when it is night and the weather is below VFR minima for helicopters. The proposed amendment to section 602.117 will remove the restriction that the responsible air traffic control unit may allow special VFR helicopter operations, within the control zone, at night, only in order to land at the destination airport.

Subpart 605 Aircraft Requirements

Section 605.25 *General Use of Safety Belts and Restraint Systems*

Subsection (4) of section 605.25 covers the actions to be taken by passengers and flight attendants when an aircraft is experiencing turbulence and the in-charge flight attendant considers that precautionary action is necessary. The current wording of this subsection requires the other flight attendants to discontinue cabin service duties, to occupy seats and to fasten their safety belts at the in-charge flight attendant's direction but does not specify that the in-charge flight attendant is also subject to these directions. The lack of an explicit statement has led to a mistaken interpretation that the in-charge flight attendant is not required to discontinue service, sit down and fasten his or her safety belt. The intention of this subsection has always been to include the in-charge flight attendant in the protection offered to flight attendants during in-flight turbulence by these safety precautions. The proposed amendment to section 602.25 is intended to make clear that the precautions necessary under turbulent conditions are to be afforded to all flight attendants, including the in-charge attendant.

Third (standby) attitude indicator

Section 605.41 *Standby Attitude Indicator*, section 605.15 *Power-driven Aircraft — VFR OTT* and section 605.16 *Power-driven Aircraft — Night VFR*

An attitude indicator portrays the actual flight attitude (pitch and bank) of the aircraft for the cockpit crew. An attitude indicator is required for IFR flight under section 605.18 *Power-driven Aircraft — IFR*. Certification and operational requirements ensure that each pilot station of a multi-crew aircraft has a complete complement of flight instruments, including an attitude indicator at each station, when the aircraft is to be operated commercially under IFR conditions.

Currently, section 605.41 imposes a requirement for all turbojet-powered aeroplanes operating under Part VII *Commercial Air Services* and for all transport category aircraft to have a third functional, independently-powered attitude indicator in the cockpit. The proposed amendment to section 605.41 is intended

visibilité à l'intérieur de cette zone sont inférieurs à ceux qui sont normalement nécessaires pour voler en VFR. Si un aéronef doit être utilisé de nuit selon les minimums météorologiques du VFR spécial dans une zone de contrôle, l'unité de contrôle de la circulation aérienne ne peut autoriser un tel vol que pour permettre à l'aéronef d'atterrir à l'aérodrome de destination prévu, situé à l'intérieur de la zone de contrôle. Depuis que cette disposition s'applique aussi bien aux avions qu'aux hélicoptères, elle interdit aux hélicoptères commerciaux d'évoluer de nuit, selon les minimums météorologiques du VFR spécial dans une zone de contrôle, si ce n'est pour atterrir à leur aérodrome de destination. Si le vol se déroule de nuit et que les conditions météorologiques sont inférieures aux minimums VFR applicables aux hélicoptères, cette interdiction empêche notamment le transfert de patients par hélicoptère, entre un aéroport d'arrivée ou le lieu d'une urgence, à l'intérieur de la zone de contrôle, et l'héliport d'un centre de traumatologie, situé lui aussi à l'intérieur de la zone de contrôle. La modification proposée à l'article 602.117 du RAC supprimera cette restriction voulant que l'unité de contrôle de la circulation aérienne responsable ne puisse autoriser les hélicoptères à évoluer en VFR spécial, à l'intérieur de la zone de contrôle et de nuit, que pour atterrir à l'aéroport de destination.

Sous-partie 5 (*Exigences relatives aux aéronefs*) de la partie VI

Article 605.25 (*Ceintures de sécurité et ensembles de retenue — Utilisation générale*)

Le paragraphe 605.25(4) traite des précautions que doivent prendre les passagers et les agents de bord lorsqu'un aéronef traverse une zone de turbulence et que le chef de cabine juge nécessaire de prendre des précautions. En vertu du libellé actuel de ce paragraphe, les autres agents de bord sont tenus d'interrompre l'exécution des tâches relatives au service en cabine et d'occuper un siège et d'en boucler la ceinture de sécurité après en avoir reçu l'ordre du chef de cabine, mais il n'est pas dit que ces conditions s'appliquent également au chef de cabine. En l'absence d'énoncé explicite, il est apparu une interprétation erronée voulant que le chef de cabine ne soit pas tenu d'interrompre le service, de s'asseoir ni de boucler sa ceinture de sécurité. Le but visé par ce paragraphe a toujours été d'inclure le chef de cabine dans les mesures de protection offertes aux agents de bord en cas de turbulence en vol. La modification proposée à l'article 602.25 a pour objet d'énoncer clairement que les mesures de protection nécessaires en cas de turbulence en vol s'adressent à tous les agents de bord, y compris au chef de cabine.

Troisième indicateur d'assiette

Article 605.41 (*Indicateur d'assiette de secours*), article 605.15 (*Aéronefs entraînés par moteur — Vol VFR OTT*) et article 605.16 (*Aéronefs entraînés par moteur — Vol VFR de nuit*)

Un indicateur d'assiette permet à l'équipage de conduite d'avoir une représentation directe de la véritable assiette de l'aéronef (en tangage et en roulis). En vol IFR, un indicateur d'assiette est obligatoire aux termes de l'article 605.18 du RAC (*Aéronefs entraînés par moteur — Vol IFR*). Des exigences opérationnelles et de certification garantissent que chaque poste de pilote d'un aéronef à plusieurs membres d'équipage dispose d'une instrumentation de vol complète, ce qui comprend un indicateur d'assiette à chaque poste, lorsque l'aéronef est utilisé de façon commerciale dans des conditions IFR.

À l'heure actuelle, l'article 605.41 contient une exigence qui impose, dans tous les avions à turboréacteurs utilisés en vertu de la partie VII (*Services aériens commerciaux*) et dans tous les aéronefs de la catégorie transport, la présence dans le poste de pilotage d'un troisième indicateur d'assiette. La modification

to recognize and correct wording which led to the application of this regulation to aircraft which were not, upon initial promulgation of the regulation, intended to require a standby attitude indicator. The following aircraft will no longer be required to have a third (standby) attitude indicator:

- turbojet-powered aeroplanes, operated under Part VII, with a maximum certified take-off weight (MCTOW) of less than 5 700 kg (12 566 lbs.) and operated in a Canadian commercial air service on October 10, 1996;
- transport category helicopters not operated in IFR flight;
- transport category aeroplanes, powered by reciprocating engines, manufactured before January 1, 1998; or
- transport category aircraft not operated under Part VII.

Turbo-propeller powered aeroplanes, operated under Part VII, with a passenger-seating configuration of 30 seats or fewer, excluding crew member seating, with a payload capacity of 3 402 kg (7 500 lbs.) or less and manufactured before March 20, 1997, will initially be excluded from the requirement for a third attitude indicator. However, after December 20, 2010, all turbo-propeller powered aeroplanes with a passenger configuration of 10 seats or more, excluding pilot seats, operated under Part VII (that is, all passenger-carrying turbo-propeller powered aeroplanes operating under Subpart 704 *Commuter Operations* or Subpart 705 *Airline Operations*), will be required to be equipped with a third (standby) attitude indicator that meets the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards*. The remaining smaller turbo-propeller powered aeroplanes (those with fewer than 10 passenger seats) will continue to be relieved of a requirement for this equipment.

As well, editorial changes are proposed to revise the title of the regulation from *Standby Attitude Indicator* to *Third Attitude Indicator* and to remove the date, July 31, 1997, at the start of subsection (2). The proposed title change will reflect more accurately the intention that the required attitude indicator be a third, independently-powered instrument in the cockpit. The date of July 31, 1997, indicated the date at which some provisions of section 605.41 were to become effective. Since this date has now passed, it can be removed from the regulation.

As a consequence of the change in terminology from “standby attitude indicator” to “third attitude indicator,” editorial amendments are proposed to section 605.15 and section 605.16 to change references in each section from “standby attitude indicator” to “third attitude indicator.”

Alternatives

For the majority of proposed amendments discussed in this Regulatory Impact Analysis Statement, there is no alternative to regulatory action to achieve the desired objective. Regulatory action is necessary to revise existing regulations, to correct omissions or to add definitions.

The proposed changes to section 602.60 *Requirements for Power-driven Aircraft* have been designed to introduce the

proposée à l'article 605.41 a pour objet d'admettre qu'il y a eu erreur et de corriger le libellé qui a conduit à l'application de cette disposition à des aéronefs qui n'étaient pas, au moment de l'entrée en vigueur initiale de la réglementation, tenus de posséder un indicateur d'assiette de secours. Voici les aéronefs pour lesquels cette obligation de posséder un troisième indicateur d'assiette ne s'appliquera plus :

- les avions à turboréacteurs utilisés en vertu de la partie VII, ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure à 5 700 kg (12 566 lb) et assurant un service aérien commercial canadien le 10 octobre 1996;
- les hélicoptères de la catégorie transport n'étant pas utilisés en vol IFR;
- les avions de la catégorie transport, propulsés par des moteurs à pistons et construits avant le 1^{er} janvier 1998;
- les aéronefs de la catégorie transport n'étant pas utilisés en vertu de la partie VII.

Les avions équipés de turbopropulseurs, utilisés en vertu de la partie VII, dans une configuration de 30 sièges passagers ou moins, sans compter les sièges pilotes, ayant une charge payante de 3 402 kg (7 500 lb) ou moins et ayant été construits avant le 20 mars 1997, seront, dans un premier temps, exclus de cette obligation de posséder un troisième indicateur d'assiette. Toutefois, après le 20 décembre 2010, tous les avions équipés de turbopropulseurs, utilisés en vertu de la partie VII, dans une configuration de 10 sièges passagers ou plus, sans compter les sièges pilotes [autrement dit, tous les avions de transport de passagers, équipés de turbopropulseurs, utilisés en vertu de la sous-partie 4 (*Exploitation d'un service aérien de navette*) de la partie VII ou de la sous-partie 5 (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*) de la partie VII, seront tenus de posséder un troisième indicateur d'assiette respectant les *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*. Quant aux plus petits avions équipés de turbopropulseurs (ceux ayant moins de 10 sièges passagers), ils continueront d'être exempts de cette obligation.

De plus, des modifications d'ordre rédactionnel sont proposées afin de réviser le titre des articles concernés, *Indicateur d'assiette de secours* devient *Troisième indicateur d'assiette*, et afin de supprimer la date du 31 juillet 1997, au début du paragraphe (2). Le nouveau titre proposé traduira mieux le but visé, à savoir que cet indicateur d'assiette est un troisième instrument dans le poste de pilotage ayant une source d'alimentation indépendante. Quant à la date du 31 juillet 1997, elle indiquait la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de l'article 605.41; maintenant que cette date a été dépassée, elle n'a plus sa raison d'être dans la réglementation.

En raison du changement terminologique de l'expression « indicateur d'assiette de secours » qui sera remplacée par « troisième indicateur d'assiette », des modifications d'ordre rédactionnel sont proposées aux articles 605.15 et 605.16 afin que la référence à l'expression « indicateur d'assiette de secours » soit remplacée par l'expression « troisième indicateur d'assiette ».

Solutions envisagées

Dans la majorité des propositions de modification discutées dans le cadre du présent résumé de l'étude d'impact de la réglementation, aucune solution de rechange à ces mesures réglementaires n'a été envisagée pour atteindre l'objectif visé. Des mesures réglementaires sont nécessaires pour réviser la réglementation actuelle, pour corriger des omissions ou pour ajouter des définitions.

Les modifications proposées à l'article 602.60 (*Exigences relatives aux aéronefs entraînés par moteur*) ont été conçues

minimum requirements for currency of the information in the electronic databases, upon which global positioning systems (GPS) or area navigation/flight management systems (RNAV/FMS) depend, to ensure safety, while at the same time encouraging increased use of such systems. A more stringent regulatory regime would have increased the cost of using these systems and discouraged their use without, at the same time, inducing a matching increase in safety. A less stringent regime, such as the status quo with no regulatory provision for database currency, would have meant compromising the safety benefits expected from the new technology. The proposed requirements have been designed to provide the most favourable circumstances for achieving the desired outcome.

The proposal to amend the requirements for a third (standby) attitude indicator contained in section 605.41 is one of a proposed series of amendments to the *Canadian Aviation Regulations* addressing requirements for mandatory installation of additional operational equipment in response to a United States Federal Aviation Administration (FAA) initiative of the mid 1990s. The safety standards in the U.S. *Federal Aviation Regulations* (FARs) are being upgraded to require commuter operators conducting scheduled commercial passenger-carrying operations using aeroplanes with passenger-seating configurations of 10 to 30 seats (excluding crew member seating) or using turbojet aeroplanes regardless of passenger-seating configuration (FAR 135 operators) to attain the same level of safety as that required of operators offering scheduled commercial passenger-carrying service under FAR 121 *Certification and Operations: Domestic, Flag, and Supplemental Air Carriers and Commercial Operators of Large Aircraft*. This initiative was the result of a comparative study which indicated significantly different safety standards between the two types of operation. Historically, Canadian civil aviation operations have been required, by Canadian regulations, to meet or to exceed safety standards mandated in similar types of operation under the U.S. regulatory environment. To ensure that an equivalent or a better level of safety continues to be attained in Canadian operations vis-à-vis U.S. operations, it has been deemed necessary to harmonize the relevant Canadian safety requirements to correspond with those introduced in the United States. There are no alternatives to legislative amendments to achieve this objective.

Strategic environmental assessment

A preliminary scan of this initiative has been done in accordance with the criteria of *Transport Canada's Strategic Environmental Assessment Policy Statement — March 2001*. It is not expected that these changes will produce effects that would be considered environmentally important. Stakeholders have been consulted and no environmental concerns were identified.

It is concluded from the preliminary scan that a detailed analysis is not necessary. Further assessments or studies regarding any other environmental effects of this initiative are not likely to yield a different determination.

Benefits and costs

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

pour introduire des exigences minimales de mise à jour des renseignements contenus dans les bases de données électroniques sur lesquelles se fient les GPS ou les RNAV/FMS, et ce, afin d'assurer la sécurité tout en encourageant du même coup une utilisation accrue de tels systèmes. Des dispositions réglementaires plus sévères auraient augmenté le coût de tels systèmes et auraient dissuadé les éventuels utilisateurs sans pour autant offrir une augmentation proportionnelle du niveau de sécurité. Des dispositions réglementaires moins sévères, comme le statu quo, sans aucune disposition réglementaire sur l'actualité d'une base de données, se seraient traduites par une perte des avantages attendus de cette nouvelle technologie au niveau de la sécurité. Les exigences proposées ont été conçues de manière à offrir les circonstances les plus favorables pour en arriver aux résultats souhaités.

La proposition de modifier l'exigence de posséder un indicateur d'assiette de secours contenue à l'article 605.41 est l'une parmi une série de modifications proposées au *Règlement de l'aviation canadien*, en réponse à une initiative prise par la *Federal Aviation Administration* des États-Unis au milieu des années 90, concernant certaines exigences relatives à l'installation d'un équipement supplémentaire d'exploitation. Les normes de sécurité des *Federal Aviation Regulations* (FAR) des États-Unis sont en train d'être améliorées de façon à exiger que les exploitants d'un service aérien de navette qui effectue des vols commerciaux réguliers de transport de passagers, au moyen d'avions ayant une configuration de 10 à 30 sièges (sans compter ceux des membres d'équipage) ou au moyen d'avions à turboréacteurs, peu importe le nombre de sièges passagers (exploitants assujettis à la FAR 135), soient tenus d'atteindre le même niveau de sécurité que celui exigé des exploitants qui offrent des services commerciaux réguliers de transport de passagers en vertu de la FAR 121 (*Certification and Operations: Domestic, Flag, and Supplemental Air Carriers and Commercial Operators of Large Aircraft*). Cette décision a été prise au vu du résultat d'une étude comparative qui a démontré des normes de sécurité notablement différentes entre ces deux types d'exploitation. Par le passé, la réglementation canadienne a exigé que les opérations de l'aviation civile canadienne respectent ou dépassent les normes de sécurité exigées des types d'exploitation similaires, assujettis au milieu réglementaire des États-Unis. Comme garantie que les opérations canadiennes pourront continuer à bénéficier d'un niveau de sécurité égal ou supérieur à celui des opérations américaines équivalentes, il a été jugé nécessaire d'harmoniser les exigences de sécurité canadiennes pertinentes, de façon à les faire correspondre à celles présentées aux États-Unis. Aucune solution de rechange autre que des mesures réglementaires ne permet d'atteindre cet objectif.

Évaluation environnementale stratégique

Une exploration préliminaire de la présente initiative a été effectuée conformément aux critères de l'*Énoncé de politique de l'évaluation environnementale stratégique de Transports Canada de mars 2001*. On ne s'attend pas à ce que les modifications aient des effets qui pourraient être jugés importants au niveau de l'environnement. Les parties intéressées ont été consultées et aucune préoccupation d'ordre environnemental n'a été identifiée.

L'exploration préliminaire a permis de conclure qu'il n'était pas nécessaire de procéder à une analyse détaillée. Il est peu probable que des évaluations ou des études supplémentaires qui portent sur d'autres effets environnementaux de la présente initiative aboutissent à une conclusion différente.

Avantages et coûts

Tout au long de l'élaboration du règlement et des normes en matière d'aviation, Transports Canada applique des concepts de gestion des risques. Lorsque des risques sont apparus, l'analyse de la réglementation a permis de conclure que les risques imputés étaient acceptables en regard des avantages escomptés.

Proposed changes to definitions

The proposed changes to the definitions in Part I *General Provisions* and in Part VI *General Operating and Flight Rules* will result in no significant benefit-cost impact on the civil aviation industry. The proposed inclusion of “flight” and “tethered flight” in section 101.01 *Interpretation* will acknowledge terminology which has been accepted since the publication of an Aeronautical Information Circular in 1993. The repositioning of “AX class” from section 600.01 to section 101.01 will group definitions pertaining to balloon operations in a single location for easier reference. The proposed addition of “invited assembly of persons” will ensure consistency throughout the regulations and standards applying to special aviation events. The proposed changes to the definition of model rocket will benefit those who build and operate model rockets, with insignificant implications for the aviation system as a whole. The remainder of the proposed changes to definitions in both Parts I and VI, including the introduction of a definition for “transponder airspace,” are administratively necessary to retain regulatory requirements for publication and use of information relating to airspace designation/classification, after the reassignment of responsibilities for publication as a result of the establishment of NAV CANADA. They will entail no practical change in operational procedures. There will be no significant benefit-cost impact from any of the above proposals.

Conduct of special aviation events and of balloon operations

The amendments which are proposed for section 603.02 *Issuance of Special Flight Operations Certificate — Special Aviation Event*, section 603.05 *Event Management*, section 603.06 *Participant Qualifications* and section 603.07 *Distance or Altitude from Spectators* are intended to remove ambiguities and to correct omissions from the regulations pertaining to the conduct of special aviation events. Section 603.25 *External Carriage of Passengers*, section 603.26 *Leaving a Balloon in Flight* and section 602.25 *Entering or Leaving an Aircraft in Flight* are intended to perform the same functions for the regulations pertaining to the conduct of balloon operations. The removal of regulations permitting the carriage of passengers external to the basket in balloon operations will not diminish opportunities for balloon operators. This privilege has been rarely used and the Department of Transport will continue to be willing to consider exemptions for such operations. The clarification of the regulations pertaining to special aviation events and balloon operations will enhance aviation safety by improving the ability of operators and regulators to understand their intent and application. No decrease in safety for these segments of the aviation industry or increased cost to event organizers or participants in special aviation events or to balloon operators is expected from these proposed changes. The benefit-cost impact upon the aviation industry is expected to be marginally positive for these proposed measures.

Modifications proposées aux définitions

Les modifications proposées aux définitions de la partie I (*Dispositions générales*) et de la partie VI (*Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs*) n'auront aucun impact majeur en matière d'avantages et de coûts sur le milieu de l'aviation civile. L'inclusion proposée des mots « vol » et « ballon captif » à l'article 101.01 (*Définitions*) reconnaîtra une terminologie acceptée depuis la publication d'une circulaire d'information aéronautique en 1993. Le fait de déplacer la définition de « classe AX » à l'article 101.01 du RAC permettra de regrouper, à un seul endroit, les définitions qui se rapportent à l'utilisation des ballons, facilitant ainsi les renvois. L'ajout proposé de l'expression « rassemblement de personnes invitées » assurera une uniformité dans l'application du règlement et des normes concernant les manifestations aéronautiques spéciales. Les propositions de modification à la définition de « modèle réduit de fusée » seront bénéfiques à ces segments limités du milieu de l'aviation qui œuvrent dans les domaines concernés, sans oublier les conséquences négligeables que cela aura sur le système de l'aviation dans son ensemble. Le reste des autres propositions de modification aux définitions de la partie I comme celles de la partie VI, y compris l'apparition d'une définition de l'expression « espace aérien d'utilisation de transpondeur », est nécessaire du point de vue administratif, pour respecter les exigences réglementaires entourant la publication et l'utilisation de renseignements relatifs à la classification de l'espace aérien, après le transfert de responsabilité en matière de publication, à la suite de la création de NAV CANADA. Ces modifications n'auront aucune conséquence pratique au niveau des procédures opérationnelles. Aucune des propositions indiquées ci-dessus n'aura d'impact significatif en matière d'avantages et de coûts.

Tenue de manifestations aéronautiques spéciales et utilisation de ballons

Les modifications qui sont proposées à l'article 603.02 (*Délivrance du certificat d'opérations aériennes spécialisées — Manifestation aéronautique spéciale*), à l'article 603.05 (*Gestion des manifestations*), à l'article 603.06 (*Qualification des participants*) et à l'article 603.07 (*Distance ou altitude à maintenir par rapport aux spectateurs*) ont pour objet d'éliminer les ambiguïtés et de combler des lacunes dans la réglementation relative à la tenue de manifestations aéronautiques spéciales. Quant aux modifications proposées à l'article 603.25 (*Transport externe de passagers*), à l'article 603.26 (*Quitter un ballon en vol*) et à l'article 602.25 (*Monter à bord d'un aéronef ou quitter un aéronef en vol*), elles ont pour objet d'effectuer les mêmes fonctions dans le cadre de l'utilisation de ballons. La suppression des dispositions qui permettent le transport de passagers à l'extérieur de la nacelle d'un ballon ne diminuera pas les occasions d'affaires des exploitants de ballons. Peu de personnes se sont prévaluées de ce privilège et le ministère des Transports continuera à être disposé à accorder des exemptions en la matière. Les éclaircissements apportés à la réglementation entourant les manifestations aéronautiques spéciales et l'utilisation de ballons rehausseront la sécurité du milieu de l'aviation en améliorant la capacité des exploitants et des instances réglementaires à comprendre leurs intentions et leurs demandes. Il n'y aura aucune baisse de la sécurité dans ces segments du milieu de l'aviation, et les modifications proposées ne devraient entraîner aucun coût supplémentaire, ni pour les organisateurs ou les participants des manifestations aéronautiques spéciales, ni pour ceux qui utilisent des ballons. Par conséquent, on s'attend à ce que les mesures proposées aient un impact légèrement positif, en matière de coûts et d'avantages, sur le milieu de l'aviation.

Entries in and retention of aircraft journey logs and technical records

Aircraft journey logs and technical records are used by those responsible for maintenance and for monitoring the airworthiness of the aircraft to ensure all required actions have been taken, procedures were properly followed in carrying them out, and their completion has been certified by the responsible parties. In addition to maintenance information, the records in the journey log of an aircraft in a commercial air service may include details with respect to the use of the aircraft such as flight time, names and assignments of crew members, places and times of departure and arrival, the nature of the flight and any incidents or observations relating to the flight, unless these details are recorded in an operational flight plan or an operational flight data sheet. The information in the journey log is used by air crew to determine, prior to flight, if the aircraft is serviceable and, if there are outstanding unresolved defects, the expectable consequences of such defects upon aircraft capabilities and performance.

The intended consequences of the proposed changes to section 605.94 *Journey Log Requirements* and to the Schedules attached to Subpart 605 *Aircraft Requirements*, Schedule I *Journey Log* and Schedule II *Technical Record for an Airframe, Engine, Propeller or Component* are to improve the clarity of the record-keeping requirements while ensuring that all information necessary to air crew or to those responsible for maintenance procedures for determining the airworthiness status of the aircraft has been entered and is sufficiently explicit to enable a correct assessment to be made and the appropriate action to be taken.

The proposed elimination of the requirement to retain for three years every entry, in a journey log, for a Canadian registered aircraft, when the journey log is used to record the particulars of aircraft flight time, eliminates a reference to an administrative requirement unrelated to safety requirements. A requirement to retain every entry in a journey log of a Canadian registered aircraft for at least one year will remain. This proposed amendment will have no impact on safe operational practices and will have no benefit-cost impact.

Although there may be relatively minor increased administrative costs imposed upon aircraft operators to ensure the accuracy of detail of entries in the aircraft technical records, this cost is expected to be justified by the increased confidence that the availability of such detail brings to the assurance that the aircraft is safe for the intended flight. The benefit-cost impact of these proposals is expected to be marginally positive or neutral.

Miscellaneous proposed amendments

Subpart 602 *Operating and Flight Rules*

Of the four proposed miscellaneous amendments under Subpart 602, two are expected to have no significant benefit-cost impact.

The proposal to amend section 602.77 *Requirement to File an Arrival Report* to allow the airborne closing of a flight plan or flight itinerary, with an air traffic control unit, flight service station or community aerodrome radio station, to effectively take the

Inscriptions dans les carnets de route et les dossiers techniques des aéronefs et délai de conservation de ces documents

Les carnets de route et les dossiers techniques des aéronefs servent, à ceux qui sont chargés de la maintenance et à ceux qui surveillent l'état de navigabilité des aéronefs, à s'assurer que toutes les mesures nécessaires ont bien été prises, que les procédures qui entourent ces mesures ont été correctement suivies et que les responsables ont certifié l'exécution complète de ces mesures. En plus de renseignements sur la maintenance, les inscriptions faites dans le carnet de route d'un aéronef qui assurent un service aérien commercial peuvent contenir des détails qui entourent l'utilisation de l'aéronef, par exemple le temps de vol, les noms et fonctions des membres d'équipage, les lieux et heures de départ et d'arrivée, la nature du vol et tout incident ou toute observation qui se rapportent au vol, à moins que ces renseignements ne soient inscrits dans un plan de vol exploitation ou dans une fiche de données de vol exploitation. L'équipage de conduite utilise les renseignements que renferme le carnet de route pour déterminer, avant le vol, si l'aéronef est en bon état de service et, en cas de défauts connus et non corrigés, quelles en sont les conséquences sur les capacités et les performances de l'aéronef.

À la suite des modifications proposées à l'article 605.94 (*Exigences relatives aux carnets de route*) ainsi qu'aux annexes jointes à la sous-partie 5 (*Exigences relatives aux aéronefs*) de la partie VI, à savoir l'annexe I (*Carnet de route*) et l'annexe II (*Dossier technique de la cellule, du moteur, de l'hélice ou d'un composant*), on s'attend à une amélioration de la clarté des exigences entourant la tenue des dossiers, tout en s'assurant que la totalité des renseignements nécessaires à l'équipage de conduite et aux responsables des procédures de maintenance pour établir l'état de navigabilité de l'aéronef seront bien inscrits, tout en étant suffisamment précis, pour permettre de faire une bonne évaluation et de prendre les mesures correctives qui s'imposent.

La suppression proposée de l'exigence qui vise à conserver pendant trois ans toute inscription faite dans le carnet de route d'un aéronef immatriculé au Canada, si le carnet de route sert à consigner les renseignements sur le temps de vol de l'aéronef, élimine un renvoi à une exigence de nature administrative et n'a aucun rapport avec la sécurité. Toutefois, l'exigence visant à conserver, pendant au moins un an, toute inscription faite dans le carnet de route d'un aéronef immatriculé au Canada demeurera. Cette proposition de modification n'aura aucun impact sur la sécurité des façons de faire actuelles et elle n'aura aucun impact en matière de coûts et d'avantages.

Malgré l'éventuelle légère augmentation des coûts administratifs imposés aux exploitants d'aéronefs qui devront s'assurer de l'exactitude et de la précision des inscriptions faites dans les dossiers techniques, on s'attend à ce que ces coûts soient justifiés en regard de l'augmentation de la confiance qu'apportera la présence de tels détails quand viendra le temps d'évaluer si l'aéronef peut entreprendre le vol prévu en toute sécurité. On s'attend à ce que l'impact en matière de coûts et d'avantages de ces propositions soit légèrement positif ou neutre.

Autres modifications proposées

Sous-partie 2 (*Règles d'utilisation et de vol*) de la partie VI

Des quatre autres modifications proposées à la sous-partie 2 de la partie VI du RAC, deux ne devraient avoir aucun impact significatif en matière de coûts et d'avantages.

La proposition de modifier l'article 602.77 (*Exigences relatives au dépôt d'un compte rendu d'arrivée*), laquelle vise à permettre de clore, en vol, un plan ou un itinéraire de vol auprès d'une unité de contrôle de la circulation aérienne, d'une station d'information

place of an arrival report after landing in terminating Search and Rescue (SAR) alerting service, will entail a marginal increase in risk for those who chose this option. The risk will be that of an accident occurring to the aircraft during landing with the consequent lack of prompt recognition of the failure of the occupants of the aircraft to arrive, delaying search and rescue action. The benefit from this proposal will accrue to those pilots who otherwise would face considerable inconvenience, at remote locations where ground communication is not readily accessible, in filing an arrival report within the prescribed time limit. There is also a potential benefit from a possible reduction in false search and rescue alarms caused by the inability of a pilot to file an arrival report within the allocated time. Since it will require a conscious decision on the part of the pilot to accept the risk of delayed rescue, if an accident should occur on landing, in favour of reducing the inconvenience of seeking the necessary communication outlet to file a post-landing arrival report, it can be assumed that the subjective benefit outweighs the risk or cost. The opportunity for eliminating this risk by delaying closure of the flight plan and filing a post-landing arrival report will remain for those who perceive the benefit of this protective service as greater than any inconvenience from the responsibility for post-landing arrival notification. This proposed amendment is expected to have no significant benefit-cost impact upon civil aviation operations.

The proposed amendments to section 602.22 *Towing* which will permit the use of ultra-light aeroplanes for towing will embody a policy which has been in effect since March 1998. There will be no benefit-cost impact from this proposal.

Section 602.60 *Requirements for Power-driven Aircraft*

The proposed requirements for current and accurate information in the electronically stored databases upon which global positioning systems (GPS) and area navigation/flight management systems (RNAV/FMS) depend are structured to take into account different flight regimes under which such systems may be used. Flight under Instrument Flight Rules (IFR) entails the use of electronic aids to navigation for enroute and arrival/departure locational and procedural information. Under these rules, it is not necessary for the pilot of the aircraft to have a visible ground reference to determine aircraft position, except for immediately after take-off and immediately prior to landing. Under Visual Flight Rules (VFR), the primary means of navigation is by use of visual ground references cross-checked with a preplanned route depicted on a map. Although VFR Over-the-top flight requires visual reference during departure and arrival, the enroute portion of the flight may be conducted above a cloud layer without visual contact with the ground. Night VFR flight requires the use of visual ground references for navigation, as does day VFR flight; however, the availability of electronic navigation equipment offers substantial assistance by alleviating the difficulty of determining location from the identification of visual landmarks in the darkness.

To maintain the safety of the Canadian civil aviation system, it is essential that the information in the database (including the frequencies and location of electronic aids to navigation), upon which the guidance provided by the GPS and other such

de vol ou d'une station radio d'aérodrome communautaire et de remplacer le compte rendu d'arrivée après l'atterrissage et mettant un terme à la fonction d'alerte des services de recherches et de sauvetage (SAR), se traduira par une légère augmentation des risques pris par ceux qui choisiront une telle option. Les risques tiendront au fait qu'un accident d'aéronef pourra se produire à l'atterrissage, ce qui aura pour conséquence une reconnaissance tardive du retard à l'arrivée des occupants et un délai avant le déclenchement des opérations de recherches et de sauvetage. Quant aux bénéfices de cette proposition, ils concerneront les pilotes qui, autrement, auraient eu beaucoup de mal, à certains endroits éloignés où les communications terrestres sont difficiles, à déposer un compte rendu d'arrivée dans le délai imparti. Il existe également un avantage potentiel à cette mesure, à savoir une possible réduction du nombre des déclenchements intempestifs des opérations de recherches et de sauvetage provoqués par l'incapacité d'un pilote à déposer son compte rendu d'arrivée dans le laps de temps qui lui est accordé. Comme il faudra que le pilote prenne une décision éclairée quant à savoir s'il accepte les risques d'une arrivée tardive des secours en cas d'accident à l'atterrissage, plutôt que d'avoir à subir les inconvénients liés à la recherche d'un moyen de communication qui peut lui permettre de déposer un compte rendu d'arrivée, il est permis de supposer que les bénéfices subjectifs sont supérieurs aux risques ou aux coûts. La possibilité d'éliminer les risques, en retardant la clôture du plan de vol et en déposant un compte rendu d'arrivée, sera toujours à la disposition de ceux qui estiment que les avantages de cette protection l'emportent sur les inconvénients d'avoir la responsabilité de signaler leur arrivée après l'atterrissage. On s'attend à ce que cette proposition de modification n'ait aucun impact significatif sur les opérations de l'aviation civile en matière de coûts et d'avantages.

Les modifications proposées à l'article 602.22 (*Remorquage*), permettant l'utilisation d'avions ultra-légers pour le remorquage, confirmeront une politique en vigueur depuis mars 1998. Cette modification n'aura aucun impact en matière de coûts et d'avantages.

Article 602.60 (*Exigences relatives aux aéronefs entraînés par moteur*)

Les modifications proposées qui touchent la mise à jour et l'exactitude des renseignements contenus dans les bases de données électroniques sur lesquels se fient les GPS, ainsi que les RNAV/FMS, sont organisées de façon à tenir compte des différents régimes de vol en vertu desquels de tels systèmes peuvent être utilisés. Selon les IFR, il est permis d'utiliser des aides à la navigation électroniques qui contiennent des renseignements sur les emplacements et les procédures en route, ainsi qu'au départ et à l'arrivée. En vertu de ces règles, le pilote de l'aéronef n'est pas tenu de disposer de références visuelles au sol pour déterminer la position de l'aéronef, sauf tout juste après le décollage et tout juste avant l'atterrissage. Selon les VFR, le moyen principal de navigation fait appel à des références visuelles au sol, contre-véifiées à l'aide d'une route préétablie tracée sur une carte. Bien que le vol VFR exige des références visuelles au départ et à l'arrivée, la portion en route du vol peut être effectuée au-dessus d'une couche nuageuse sans contact visuel avec le sol. Le vol VFR de nuit exige des références visuelles au sol, comme le vol VFR de jour, mais la présence d'un équipement de navigation électronique est d'une aide précieuse puisqu'il élimine la difficulté d'avoir à déterminer un emplacement à partir de l'identification de repères au sol dans l'obscurité.

Pour maintenir la sécurité du système de l'aviation civile au Canada, il est essentiel que les renseignements qui se trouvent dans la base de données (y compris les fréquences et les emplacements des aides à la navigation électroniques) et qui servent

electronic database-dependent guidance systems is based, accurately describes the route to be flown and the arrival and departure procedures to be followed whenever a flight, for which such a system is used, is conducted under IFR, VFR OTT or night VFR. This information is subject to revision and is updated on a regular cycle with each update covering a broad geographical area. The cost of updates to maintain currency of the navigation database is generally less than C\$1,000 annually.

The structure of the proposed requirements for ensuring the relevant information in the electronic database is that the current information for its intended use takes into account the risks inherent in different types of operation and the potential impact of the use of such a guidance system on these risks while encouraging the introduction and use of the technology. It will be the responsibility of each operator, flight training unit or pilot to decide whether, under this regulation, the potential private benefits from an electronic guidance system are equal to or greater than the private costs. The widespread use of such systems is expected to generate public benefits for the civil aviation system as a whole through reduction in the capital, installation and maintenance costs of ground-based aids to navigation and through more efficient air traffic management within busy areas. On balance, the proposed amendment is expected to encourage the dissemination of the use of electronic guidance systems while protecting against hazards which may be created by the use of out-of-date information. There will be a positive benefit-cost impact from this proposal.

Section 602.117 *Special VFR Flight*

The proposed amendment will remove the restriction, at present in section 602.117, that prevents the responsible air traffic control unit from authorizing special VFR helicopter operations, at night, within the control zone, for purposes other than to land at the destination airport. A benefit will accrue from the expansion in helicopter operations which this proposal will allow. The present regulation precludes transfer of medical emergency patients by helicopter at night under special VFR weather conditions, between either an arrival airport or the emergency site and a trauma treatment centre, when both locations are within the control zone. Prompt medical treatment by specialists with access to technologically advanced equipment brings with it greater probability of effective intervention in emergencies. The option to reduce transit time for patients by choosing helicopter rather than ground transportation for the transfer to a hospital heliport can be expected to reduce suffering and to save lives.

Departmental and industry officials have determined that existing pilot and aircraft equipment requirements pertaining to night VFR flight for helicopters engaged in commercial operations provide sufficient safety insurance to permit helicopter operations, at night in special VFR weather conditions within a control zone, at the discretion of the air traffic control unit responsible for traffic within that control zone, for other purposes than landing at the destination aerodrome. These requirements may be found in Standards 722 *Aerial Work*, 723 *Air Taxi — Helicopters* and 724 *Commuter Operations — Helicopters*, which are associated with the corresponding subparts of Part VII *Commercial Air Services*.

aux indications présentées par le GPS ou tout autre système de guidage tributaire d'une base de données électronique décrivent exactement la route à emprunter ainsi que les procédures de départ et d'arrivée à suivre, lorsqu'un vol pendant lequel un tel système est utilisé est effectué en IFR, en VFR OTT ou en VFR de nuit. Ces renseignements sont soumis à des révisions et sont mis à jour selon un cycle régulier et chaque mise à jour couvre un grand secteur géographique. Sur une base annuelle, le coût des mises à jour nécessaires pour que les renseignements d'une base de données de navigation restent pertinents est inférieur à 1 000 \$CAN.

La structure des exigences proposées pour garantir que les renseignements pertinents de la base de données électronique sont bien à jour, eu égard à leur utilisation prévue, tient compte des risques inhérents aux différents types d'exploitation ainsi que de l'impact potentiel de l'utilisation d'un tel système de guidage sur ces risques, tout en encourageant la mise en œuvre et l'utilisation de cette technologie. En vertu de cette réglementation, il incombera à chaque exploitant, à chaque unité de formation au pilotage ou à chaque pilote de juger, sur une base individuelle, si les bénéfices potentiels, qui pourraient être tirés de l'utilisation d'un système de guidage électronique, sont égaux ou supérieurs aux coûts. Sur une base générale, l'utilisation répandue de tels systèmes se traduira par des avantages pour le système de l'aviation civile dans son ensemble, grâce à des réductions des coûts d'immobilisation, d'installation et de maintenance des aides à la navigation implantées au sol et grâce à une gestion plus efficace de la circulation aérienne dans les régions très occupées. Tout compte fait, on s'attend à ce que la modification proposée favorise une plus large utilisation des systèmes de guidage électronique, tout en offrant une mesure de protection contre les dangers, qui seraient éventuellement associés à une utilisation de renseignements périmés. Cette proposition devrait avoir un impact positif en matière de coûts et d'avantages.

Article 602.117 (*Vol VFR spécial*)

La modification proposée supprimera la restriction existante à l'article 602.117 du RAC qui empêche l'unité de contrôle de la circulation aérienne responsable d'autoriser les vols VFR de nuit effectués en hélicoptère à l'intérieur d'une zone de contrôle, si ce n'est dans le but d'autoriser un atterrissage à l'aéroport de destination. Cette proposition se traduira par une plus grande utilisation des hélicoptères qui sera autorisée. Si le vol se déroule de nuit et que les conditions météorologiques sont inférieures aux minimums VFR applicables aux hélicoptères, la réglementation actuelle empêche le transfert de patients par hélicoptère entre un aéroport d'arrivée ou le lieu d'une urgence et l'héliport d'un centre de traumatologie, si ces deux emplacements sont situés à l'intérieur de la zone de contrôle. Un traitement médical administré rapidement par des spécialistes qui ont à leur disposition un équipement de haute technologie augmentera probablement les chances de succès de telles interventions d'urgence. Le choix de réduire le temps de transit des patients, en optant pour un transfert par hélicoptère à l'héliport de l'hôpital plutôt que par un autre moyen de transport terrestre, a toutes les chances de réduire les souffrances des patients et de sauver des vies.

Des représentants du Ministère et de l'industrie ont établi que les exigences actuelles visant les pilotes et l'équipement des aéronefs, qui s'appliquent aux vols VFR de nuit effectués par des hélicoptères utilisés sur une base commerciale, offrent suffisamment de garanties. Ces garanties sont offertes au niveau de la sécurité, pour permettre l'utilisation d'hélicoptères, de nuit, dans des conditions météorologiques de VFR spécial et à l'intérieur d'une zone de contrôle, à la discrétion de l'unité de contrôle de la circulation aérienne responsable de cette zone, à des fins autres qu'un atterrissage à l'aérodrome de destination. De telles exigences se trouvent dans les normes 722 (*Travaux aériens*),

Since there is a potential for lives to be saved and no effective reduction in safety is expected from this proposed relaxation of restrictions upon night VFR helicopter operations under reduced visual weather conditions within a control zone, the expected benefit-cost impact is positive for this proposed amendment.

Subpart 605 Aircraft Requirements

Section 605.25 *General Use of Safety Belts and Restraint Systems*

The proposal to explicitly extend the protection, which other flight attendants currently enjoy, of being seated with safety belts secure during in-flight turbulence to the in-charge flight attendant is expected to generate a minor cost from resulting reduction in cabin service and possible inconvenience to passengers. The potential benefit from the prevention of injury, which might occur, were the in-charge flight attendant to be required to continue cabin service during the instability of turbulent conditions, is considered to outweigh any potential cost to the passengers from the absence of service. The expected benefit-cost impact of this proposed amendment will be positive.

Third (standby) attitude indicator

Section 605.41 *Standby Attitude Indicator*, section 605.15 *Power-driven Aircraft — VFR OTT* and section 605.16 *Power-driven Aircraft — Night VFR*

The proposed amendments to these three sections reflect regulatory intentions and current operational practices with respect to the requirements for third (standby) attitude indicators in the cockpits of aircraft used in commercial air service operations. They are also intended to harmonize with current and future requirements imposed on aircraft in equivalent types of operation under the U.S. FARs. Given the ease with which aircraft can be imported into Canada from the United States, it is necessary to mandate equipment requirements for aircraft operated in Canada which are equivalent to those which they must meet when operated in the United States in similar types of operation to ensure the safety of the civil aviation system is maintained at an equivalent level in both countries.

It is not intended by the Canadian regulatory authorities that transport category aircraft not used in commercial service, or transport category helicopters not flown under IFR conditions, be required to be equipped with a third, independently powered attitude indicator in the cockpit. These aircraft have been relieved from the application of current section 605.41 by the issue of ministerial exemptions. The proposed amendment will formalize this situation. Aircraft meeting these criteria are not required to have a third attitude indicator under U.S. regulations. There will be no benefit-cost impact from the proposed regulatory relief of this portion of the Canadian fleet from the need to have a third attitude indicator.

723 (*Exploitation d'un taxi aérien — Hélicoptères*) et 724 (*Exploitation d'un service aérien de navette — Hélicoptères*), lesquelles correspondent aux sous-parties équivalentes de la partie VII (*Services aériens commerciaux*).

Comme il y a possibilité de sauver des vies sans qu'il n'y ait véritablement réduction du niveau de sécurité à la suite de la levée proposée de la restriction empêchant les hélicoptères d'évoluer en vol VFR de nuit dans des conditions météorologiques réduites de vol à vue à l'intérieur d'une zone de contrôle, on s'attend à ce que cette proposition de modification ait un impact positif en matière de coûts et d'avantages.

Sous-partie 5 (*Exigences relatives aux aéronefs*) de la partie VI

Article 605.25 (*Ceintures de sécurité et ensembles de retenue — Utilisation générale*)

La proposition visant à étendre explicitement aux chefs de cabine la protection déjà offerte aux autres agents de bord, à savoir de s'asseoir et de boucler sa ceinture pendant la traversée en vol d'une zone de turbulence, devrait se traduire par une légère augmentation des coûts résultant de la réduction du service en cabine et des éventuels inconvénients occasionnés aux passagers. L'avantage potentiel tiré de la prévention de blessures, lesquelles pourraient survenir pendant que le chef de cabine est tenu de poursuivre le service dans des conditions d'instabilité inhérentes aux turbulences, est jugé plus important que le coût éventuel découlant de l'absence de service aux passagers. On s'attend à ce que cette proposition de modification ait un impact positif en matière de coûts et d'avantages.

Troisième indicateur d'assiette

Article 605.41 (*Indicateur d'assiette de secours*), article 605.15 (*Aéronefs entraînés par moteur — Vol VFR OTT*) et article 605.16 (*Aéronefs entraînés par moteur — Vol VFR de nuit*)

Les modifications proposées à ces trois articles traduisent les intentions réglementaires et les façons de faire actuelles, dans le milieu opérationnel, quant aux exigences de trouver, dans le poste de pilotage des aéronefs assurant des services aériens commerciaux, un troisième indicateur d'assiette. Ces modifications sont également prévues dans un souci d'harmonisation avec les exigences actuelles et futures imposées aux aéronefs assurant les mêmes genres de service en vertu des FAR des États-Unis. Compte tenu de la facilité avec laquelle des aéronefs peuvent être importés des États-Unis au Canada, il est nécessaire de disposer d'exigences relatives à l'équipement des aéronefs utilisés au Canada qui soient équivalentes à celles que ces aéronefs doivent respecter lorsqu'ils assurent le même genre de service aux États-Unis; il sera ainsi possible de garantir un niveau de sécurité du système de l'aviation civile qui soit équivalent dans les deux pays.

Les instances de réglementation canadiennes n'ont pas l'intention d'exiger que les aéronefs de la catégorie transport n'assurant pas de services commerciaux, ni les hélicoptères de la catégorie transport ne volant pas dans des conditions IFR soient tenus de posséder dans leur poste de pilotage un troisième indicateur d'assiette, alimenté par une source indépendante. Ces aéronefs sont exclus de l'application de l'article 605.41 actuel du RAC, en vertu d'exemptions ministérielles. La modification proposée va officialiser cette situation. Les aéronefs répondant à ces critères ne sont pas tenus d'avoir un troisième indicateur d'assiette en vertu de la réglementation des États-Unis. Le fait de proposer d'exempter cette partie de la flotte canadienne de l'obligation réglementaire de posséder un troisième indicateur d'assiette n'aura aucun impact en matière de coûts et d'avantages.

The current ministerial exemption for turbo-propeller-powered aeroplanes in Canadian commercial air service operations with a passenger-seating configuration for 30 seats or fewer (excluding crew member seating) from the requirement for the third attitude indicator is incorporated in the proposed amendment. Owners and operators of turbo-propeller-powered aeroplanes in a commercial air service with passenger-seating configuration between 10 and 30 seats (inclusive), a payload capacity of 3 402 kg (7 500 lbs.) or less and which were manufactured before March 20, 1997, will have until December 20, 2010, to either install the required attitude indicators in their aircraft or to remove these aircraft from commercial passenger-carrying air service. Turbo-propeller-powered aeroplanes, in a commercial air service, with fewer than 10 passenger seats will not be required to have a third attitude indicator in the foreseeable future under this proposal. Again, these conditions parallel the equipment standards to be imposed on the U.S. fleet at the same compliance date. They will maintain the current equivalency between the levels of safety in the two countries.

Newly manufactured smaller turbo-propeller aeroplanes (with passenger seating between 10 and 30 seats) are provided with the third attitude indicator as part of their standard pilot station instrument package, since both Canada and the United States are expected to legislate this requirement by December 2010. Older aircraft falling into this group are expected to reach the limits of their useful economic life in commercial passenger-carrying service within the compliance window which is to be provided. This expectation is based not only on the proposed requirement for a third attitude indicator but also on knowledge of the costs of additional equipment requirements which are part of the U.S. upgrade to FAR 121 standards for the FAR 135 operators and a planned corresponding upgrade of Canadian requirements for operators using these smaller turbo-propeller aeroplanes in scheduled passenger-carrying service.

The benefits from the proposed amendment to section 605.41 will be an expected increase in the safety of Canadian operations of turbo-propeller aeroplanes with 10 to 30 passenger seats and the maintenance of the correspondence of the safety of this segment of the Canadian commercial passenger-carrying aviation industry with the safety of equivalent operations in the United States. The cost incurred will be the economic obsolescence of older aeroplanes, which meet these criteria, when used in this type of operation. The provision of a compliance window in which to refit or replace affected aeroplanes will minimize the cost impact. It is considered that the improved safety and the preservation of safety parity with U.S. operations provide a benefit which equals or surpasses the potential cost to Canadian operators of these aeroplanes from this proposed amendment.

Benefit-cost summary

No benefit-cost impact is expected for the aviation industry or for the Canadian economy from the proposed amendments to definitions in Part I *General Provisions* or in Part VI *General Operating and Flight Rules* or from the proposed amendments to section 602.22 *Towing* or to section 602.77 *Requirement to File an Arrival Report*.

L'exemption ministérielle actuelle visant les avions à turbopropulseurs, assurant des services aériens commerciaux canadiens, dans une configuration de 30 sièges passagers ou moins, sans compter les sièges pilotes, et qui les soustrait de l'obligation d'avoir un troisième indicateur d'assiette, est incorporée dans la modification proposée. Les propriétaires et les exploitants d'avions à turbopropulseurs, assurant des services aériens commerciaux, dans une configuration de 10 à 30 sièges passagers, ayant une charge payante de 3 402 kg (7 500 lb) ou moins et ayant été construits avant le 20 mars 1997, auront jusqu'au 20 décembre 2010, soit pour installer l'indicateur d'assiette exigé, soit pour retirer ces aéronefs du service aérien commercial de transport de passagers. Quant aux avions à turbopropulseurs, assurant un service aérien commercial dans une configuration de moins de 10 sièges passagers, ils ne seront pas tenus, en vertu de cette proposition, de posséder un troisième indicateur d'assiette dans un avenir rapproché. Là encore, ces conditions sont équivalentes à celles qui seront imposées à la même date par les normes relatives à l'équipement applicables aux aéronefs des États-Unis. Elles permettront de conserver le niveau de sécurité actuel équivalent entre les deux pays.

Les petits avions à turbopropulseurs, nouvellement construits (ayant entre 10 et 30 sièges passagers), sont pourvus d'un troisième indicateur d'assiette, dans le lot d'instrumentation standard de poste de pilote, depuis que le Canada et les États-Unis ont prévu d'imposer cette obligation à partir de décembre 2010. Les aéronefs plus anciens appartenant à ce groupe devraient atteindre la fin de leur vie utile dans leur rôle d'appareils de transport commercial de passagers, au cours de la période prévue, avant la mise en œuvre de cette exigence. Cette prévision se fonde non seulement sur cette exigence proposée, imposant la présence d'un troisième indicateur d'assiette, mais aussi sur la connaissance des coûts que vont entraîner les exigences en matière d'équipement supplémentaire, qui font partie de l'amélioration visant à assujettir aux normes de la FAR 121 des États-Unis les exploitants visés par la FAR 135, ainsi que sur l'amélioration équivalente prévue au Canada quant aux exigences auxquelles seront assujettis les exploitants aériens assurant des services réguliers de transport de passagers à l'aide de ces petits avions à turbopropulseurs.

On s'attend à ce que les avantages de la modification de l'article 605.41 se manifeste par une amélioration de la sécurité des exploitants canadiens d'avions à turbopropulseurs, ayant entre 10 et 30 sièges passagers, ainsi que par le maintien de la parité entre les niveaux de sécurité canadien et américain dans ce segment du transport commercial de passagers. Les coûts engendrés se manifesteront sous la forme d'une désuétude économique des plus vieux avions, assujettis à ces critères, dans ce genre d'exploitation. Le délai accordé pour mettre à niveau ou remplacer les avions visés devrait minimiser l'impact en matière de coûts. L'amélioration de la sécurité et le maintien de la parité du niveau de sécurité avec les États-Unis devraient se traduire par des avantages égaux ou supérieurs aux coûts éventuels que devront assumer les exploitants canadiens de ces avions, en vertu de la modification proposée.

Résumé des coûts et des avantages

En matière de coûts et d'avantages, on ne s'attend à ce qu'aucun impact sur l'industrie de l'aviation ou sur l'économie canadienne ne découle des modifications proposées aux définitions à la partie I (*Dispositions générales*) comme à la partie VI (*Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs*); il en est de même pour les modifications proposées à l'article 602.22 (*Remorquage*) ou à l'article 602.77 (*Exigences relatives au dépôt d'un compte rendu d'arrivée*).

Those proposed amendments which relate to the conduct of special aviation events and balloon operations and to entries in and retention of aircraft journey logs and technical records are expected to have a marginally positive or neutral benefit-cost impact.

The remaining proposed amendments to section 602.60 *Requirements for Power-driven Aircraft*, section 602.117 *Special VFR* and section 605.25 *General Use of Safety Belts and Restraint Systems* are each expected to have a positive benefit-cost impact on the aviation industry, as are the proposed amendments implementing the requirements relating to a third attitude indicator in section 605.41 *Standby Attitude Indicator*, section 605.15 *Power-driven Aircraft — VFR OTT* and section 605.16 *Power-driven Aircraft — Night VFR*.

Consultation

The members of the General Operating and Flight Rules (GOFR) Technical Committee of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) have been consulted with respect to these proposed amendments to the Regulations. The actively participating members of this Technical Committee included the Aerospace Industries Association of Canada, Air Canada, Air Canada Pilots Association, Air Line Pilots Association, Air Operations Group Association, Air Transport Association of Canada, Association québécoise des transporteurs aériens inc., Canadian Airlines International Ltd.,¹ Canadian Association of Professional Radio Operators, Canadian Auto Workers, Canadian Balloon Association, Canadian Business Aircraft Association, Canadian Labour Congress, Canadian Owners and Pilots Association, Canadian Union of Public Employees, Canadian Air Traffic Controllers Association, Experimental Aircraft Association — Canadian Council, Hang Gliding and Paragliding Association of Canada, International Council of Air Shows, Recreational Aircraft Association of Canada, Soaring Association of Canada, and Teamsters Canada. The General Operating and Flight Rules Technical Committee reviewed these proposed amendments at meetings in 1997 and 1998. The Committee recommended the adoption of these proposed amendments.

Members of the Aircraft Maintenance and Manufacturing Technical Committee were consulted with respect to the proposed amendments regarding entries in and retention of aircraft journey logs and technical records prior to the presentation of these proposals to the members of the General Operating and Flight Rules Technical Committee. The actively participating members of the Aircraft Maintenance and Manufacturing Technical Committee of CARAC include the Aerospace Industries Association of Canada, Air B.C., Air Canada, the Air Transport Association of Canada, the American Owners and Pilots Association — Canada, the Association québécoise des transporteurs aériens inc., Bell Helicopter Textron Canada, Canadair Inc., Bombardier, Canadian Airlines International Ltd.,¹ the Canadian Business Aircraft Association, the Canadian Federation of AME Associations, the Canadian Owners and Pilots Association, the Canadian Sports Aviation Council, the Department of Justice, the Department of National Defence, de Havilland Inc., the Experimental Aircraft Association — Canadian Council, Field Aviation Co. Inc., Innotech Aviation, the International Association of Machinists and

Les propositions de modification visant la tenue de manifestations aéronautiques spéciales et l'utilisation de ballons, ainsi que les inscriptions dans les carnets de route et les dossiers techniques et les délais de conservation de ces documents devraient avoir un impact légèrement positif ou neutre en matière de coûts et d'avantages.

Quant aux autres modifications proposées à l'article 602.60 (*Exigences relatives aux aéronefs entraînés par moteur*), à l'article 602.117 (*Vol VFR spécial*) et à l'article 605.25 (*Ceintures de sécurité et ensembles de retenue — Utilisation générale*), elles devraient avoir, en matière de coûts et d'avantages, un impact positif sur le milieu de l'aviation, tout comme les modifications proposées à l'article 605.41 (*Indicateur d'assiette de secours*), concernant la mise en œuvre d'exigences relatives à l'installation d'un troisième indicateur d'assiette, à l'article 605.15 (*Aéronefs entraînés par moteur — Vol VFR OTT*) et à l'article 605.16 (*Aéronefs entraînés par moteur — Vol VFR de nuit*).

Consultations

Les modifications proposées ont fait l'objet de consultations auprès des membres du Comité technique sur les règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs (RÈGUA) du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Les membres actifs de ce Comité technique comprennent l'Association des industries aérospatiales du Canada, Air Canada, l'Association des pilotes d'Air Canada, l'Association de pilotes de ligne, l'Air Operations Group Association, l'Association du transport aérien du Canada, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., les Lignes aériennes Canadien International Ltée¹, l'Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio, les Travailleurs canadiens de l'automobile, la Canadian Balloon Association, l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, le Congrès du travail du Canada, la Canadian Owners and Pilots Association, le Syndicat canadien de la fonction publique, l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, l'Experimental Aircraft Association — Canadian Council, l'Association canadienne de vol libre, l'International Council of Air Shows, la Recreational Aircraft Association of Canada, l'Association canadienne de vol à voile et les Teamsters Canada. Les modifications proposées ont été débattues à des réunions du Comité technique sur les règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs qui ont eu lieu en 1997 et en 1998. Le Comité a recommandé l'adoption de ces propositions de modification.

Les modifications proposées, portant sur les inscriptions dans les carnets de route et les dossiers techniques et les délais de conservation de ces documents, ont fait l'objet de consultations auprès des membres du Comité technique sur la maintenance et la construction des aéronefs, avant que ces modifications ne soient présentées aux membres du Comité technique sur les règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs. Les membres actifs du Comité technique du CCRAC sur la maintenance et la construction des aéronefs comprennent l'Association des industries aérospatiales du Canada, Air B.C., Air Canada, l'Association du transport aérien du Canada, l'American Owners and Pilots Association — Canada, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., Bell Helicopter Textron Canada, Canadair Inc., Bombardier, les Lignes aériennes Canadien International Ltée, l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, la Canadian Federation of AME Associations, la Canadian Owners and Pilots Association, le Canadian Sports Aviation Council, le ministère de la Justice, le ministère de la Défense nationale, de Havilland Inc., l'Experimental Aircraft Association — Canadian Council, Field

¹ Please note that at the time this consultation took place, Canadian Airlines International Ltd. was still in existence as an independent company.

¹ Veuillez noter qu'au moment où cette consultation a eu lieu, les Lignes aériennes Canadien International Ltée existaient en tant que compagnie indépendante.

Aerospace Workers, the Ontario AME Association, the Recreational Aircraft Association, the Transportation Safety Board of Canada, and Pratt and Whitney Canada. The Aircraft Maintenance and Manufacturing Technical Committee reviewed these proposals and recommended their acceptance by the General Operating and Flight Rules Technical Committee in February 1998 prior to their submission to the GOFR Technical Committee.

The proposed amendments were presented at the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC), which is composed of senior managers in the Civil Aviation Directorate of the Department of Transport, in December 1998. There was one dissent which was addressed by assuring the concerned party that the intent of the proposal with respect to the journey log requirements would allow the use of electronic data. The members of CARC approved the proposed amendments.

Compliance and enforcement

These proposed Regulations will generally be enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, through suspension or cancellation of a Canadian aviation document or through judicial action introduced by way of summary conviction as per section 7.3 of the *Aeronautics Act*.

Contact

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

Aviation Co. Inc., Innotech Aviation, l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, l'Ontario AME Association, la Recreational Aircraft Association, le Bureau de la sécurité des transports du Canada et Pratt and Whitney Canada. Les modifications proposées ont été examinées par le Comité technique sur la maintenance et la construction des aéronefs avant d'être présentées et recommandées pour adoption par le Comité technique sur les règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs, en février 1998, avant leur soumission au Comité technique RÉGUVA.

Les modifications ont été présentées en décembre 1998 au Comité de réglementation de l'aviation civile (CRAC), lequel est formé de gestionnaires supérieurs de la Direction générale de l'aviation civile du ministère des Transports. Il y a eu une opinion divergente dont il a été tenu compte en assurant à la partie intéressée que la proposition concernant les exigences relatives aux carnets de route visait à permettre l'utilisation de données électroniques. Les membres du CRAC ont approuvé les modifications proposées.

Respect et exécution

Ces dispositions réglementaires proposées seront généralement appliquées au moyen de l'imposition d'amendes, en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique* ou d'une suspension ou d'une annulation des documents d'aviation canadien, ou encore par poursuites judiciaires intentées par procédure sommaire en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Personne-ressource

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

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 4.9^a of the *Aeronautics Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VI)*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to the Minister of Transport within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be sent to the Chief, Regulatory Affairs (AARBH), Civil Aviation, Safety and Security Group, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N8 (general inquiries — tel.: (613) 993-7284 or 1-800-305-2059; fax: (613) 990-1198; Internet address: <http://www.tc.gc.ca>).

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Ottawa, June 6, 2005

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 4.9^a de la *Loi sur l'aéronautique*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et VI)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout au chef, Affaires réglementaires (AARBH), Aviation civile, Groupe de la sécurité et sûreté, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8 (renseignements généraux — tél. : (613) 993-7284 ou 1-800-305-2059; téléc. : (613) 990-1198; site Internet : <http://www.tc.gc.ca>).

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Ottawa, le 6 juin 2005

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

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

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

**REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN
AVIATION REGULATIONS (PARTS I AND VI)**

AMENDMENTS

1. (1) The definitions “Arctic Control Area” and “minimum enroute altitude” in subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*¹ are repealed.

(2) The definitions “air route”, “airway”, “control area”, “MOCA” or “minimum obstruction clearance altitude”, “model rocket” and “terminal control area” in subsection 101.01(1) of the Regulations are replaced by the following:

“air route” means the airspace identified as such within the boundaries or along the tracks specified

(a) in the case of controlled airspace, in the *Designated Airspace Handbook*, or

(b) in the case of uncontrolled airspace, on an aeronautical chart; (*route aérienne*)

“airway” means the controlled airspace identified as such within the boundaries or along the tracks specified in the *Designated Airspace Handbook*; (*voie aérienne*)

“control area” means the controlled airspace within Canadian Domestic Airspace that is specified as the Arctic Control Area, the Northern Control Area or the Southern Control Area in the *Designated Airspace Handbook* and that extends upwards vertically from a specified altitude or a specified pressure-altitude; (*région de contrôle*)

“MOCA” or “minimum obstruction clearance altitude” means the altitude ASL that is specified on an IFR chart between fixes on an airway, on a fixed RNAV route or on an air route and that meets the IFR obstruction clearance requirements; (*MOCA ou altitude minimale de franchissement d’obstacles*)

“model rocket” means a rocket that

(a) is equipped with model rocket engines that will not generate a total impulse exceeding 160 N.s,

(b) has a gross weight, including engines, not exceeding 1 500 g (3.3 pounds), and

(c) is equipped with a parachute or other device capable of retarding its descent; (*modèle réduit de fusée*)

“terminal control area” means controlled airspace that is established in the vicinity of a major aerodrome and within which an air traffic control service is provided based on the airspace classification; (*région de contrôle terminal*)

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

“AX class” means a classification of balloons by size, as established by the Fédération Aéronautique Internationale (FAI); (*classe AX*)

“flight”, in respect of a balloon in free or tethered flight, means the period of time between the moment when the balloon, including the envelope and basket, leaves a supporting surface and the moment it next comes to rest on landing; (*vol*)

“invited assembly of persons” means any number of persons who have been invited, by any means, to attend a special aviation event. The term excludes competition judges, the holder of a special flight operations certificate, members of a certificate

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE
L’AVIATION CANADIEN (PARTIES I ET VI)**

MODIFICATIONS

1. (1) Les définitions de « altitude minimale en route » et « région de contrôle de l’Arctique », au paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l’aviation canadien*¹, sont abrogées.

(2) Les définitions de « MOCA » ou « altitude minimale de franchissement d’obstacles », « modèle réduit de fusée », « région de contrôle », « région de contrôle terminal », « route aérienne » et « voie aérienne », au paragraphe 101.01(1) du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« MOCA » ou « altitude minimale de franchissement d’obstacles »

L’altitude ASL qui est précisée sur une carte IFR entre les points de repère sur une voie aérienne, une route RNAV fixe ou une route aérienne et qui satisfait aux exigences de franchissement d’obstacles IFR. (*MOCA or minimum obstruction clearance altitude*)

« modèle réduit de fusée » Fusée qui, à la fois :

a) est munie de moteurs de modèle réduit de fusée qui produisent une poussée totale ne dépassant pas 160 N.s;

b) a une masse brute, moteurs compris, ne dépassant pas 1 500 g (3,3 livres);

c) est munie d’un parachute ou d’un autre dispositif pouvant retarder sa descente. (*model rocket*)

« région de contrôle » L’espace aérien contrôlé qui est situé dans l’espace aérien intérieur canadien et est précisé comme la région de contrôle de l’Arctique, la région de contrôle du Nord ou la région de contrôle du Sud dans le *Manuel des espaces aériens désignés* et qui s’étend verticalement et vers le haut à partir d’une altitude ou d’une altitude-pression précisées. (*control area*)

« région de contrôle terminal » Espace aérien contrôlé qui est établi dans le voisinage d’un aérodrome important et à l’intérieur duquel un service de contrôle de la circulation aérienne est assuré selon la classification de l’espace aérien. (*terminal control area*)

« route aérienne » L’espace aérien désigné comme tel et situé dans les limites ou le long des routes précisées :

a) dans le cas de l’espace aérien contrôlé, dans le *Manuel des espaces aériens désignés*;

b) dans le cas de l’espace aérien non contrôlé, sur une carte aéronautique. (*air route*)

« voie aérienne » L’espace aérien contrôlé désigné comme tel et situé dans les limites ou le long des routes précisées dans le *Manuel des espaces aériens désignés*. (*airway*)

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

« classe AX » Classement des ballons selon leurs dimensions, tel qu’il est établi par la Fédération Aéronautique Internationale (FAI). (*AX class*)

« espace aérien d’utilisation de transpondeur » Espace aérien contrôlé qui est constitué de l’espace aérien visé à l’article 601.03 et à l’intérieur duquel s’appliquent les exigences relatives à l’équipement d’aéronef prévues à l’article 605.35. (*transponder airspace*)

« rassemblement de personnes invitées » Nombre quelconque de personnes invitées, par divers moyens, à assister à une manifestation aéronautique spéciale. Sont exclus de la présente

¹ SOR/96-433

¹ DORS/96-433

holder's staff and members of a participant's support team; (*rassemblement de personnes invitées*)

“tethered flight”, in respect of a balloon, means flight while the balloon is attached to a supporting surface by a restraining device; (*vol captif*)

“transponder airspace” means controlled airspace consisting of the airspace referred to in section 601.03, within which the aircraft equipment requirements prescribed in section 605.35 apply; (*espace aérien d'utilisation de transpondeur*)

2. The reference “Subsection 603.25(1)” in column I of Subpart 3 of Part VI of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is replaced by the following:

Column I Designated Provision
Section 603.25

3. Subpart 5 of Part VI of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 605.41(2)”:

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 605.41(3)	3,000	15,000
Subsection 605.41(4)	3,000	15,000

4. The definition “AX class” in section 600.01 of the Regulations is repealed.

5. Section 601.01 of the Regulations is replaced by the following:

601.01 (1) Controlled airspace consists of the following types of airspace:

- (a) the Arctic Control Area, Northern Control Area and Southern Control Area;
- (b) high level airspace;
- (c) high level airways;
- (d) low level airspace;
- (e) low level airways;
- (f) fixed RNAV routes;
- (g) terminal control areas;
- (h) military terminal control areas;
- (i) control area extensions;
- (j) transition areas;
- (k) control zones;
- (l) restricted airspace;
- (m) advisory airspace;
- (n) military operations areas; and
- (o) danger areas.

(2) Uncontrolled airspace consists of the following types of airspace:

- (a) high level airspace;
- (b) low level airspace;
- (c) high level air routes;
- (d) low level air routes;
- (e) fixed RNAV routes;

définition les juges de compétition, le titulaire d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées et son personnel et les membres de l'équipe de soutien d'un participant. (*invited assembly of persons*)

« vol » Dans le cas d'un ballon libre ou d'un ballon captif, la période comprise entre le moment où le ballon, y compris l'enveloppe et la nacelle, quitte une surface d'appui et celui où il y retourne pour s'immobiliser à l'atterrissage. (*flight*)

« vol captif » Dans le cas d'un ballon, vol pendant lequel le ballon est rattaché à une surface d'appui au moyen d'un dispositif de retenue. (*tethered flight*)

2. La mention « Paragraphe 603.25(1) », à la colonne I de la sous-partie 3 de la partie VI de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne I Texte désigné
Article 603.25

3. La sous-partie 5 de la partie VI de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 605.41(2) », de ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 605.41(3)	3 000	15 000
Paragraphe 605.41(4)	3 000	15 000

4. La définition de « classe AX », à l'article 600.01 du même règlement, est abrogée.

5. L'article 601.01 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

601.01 (1) L'espace aérien contrôlé se compose des types d'espace aérien suivants :

- a) la région de contrôle de l'Arctique, la région de contrôle du Nord et la région de contrôle du Sud;
- b) l'espace aérien supérieur;
- c) les voies aériennes de l'espace aérien supérieur;
- d) l'espace aérien inférieur;
- e) les voies aériennes de l'espace aérien inférieur;
- f) les routes RNAV fixes;
- g) les régions de contrôle terminal;
- h) les régions de contrôle terminal militaire;
- i) les régions de contrôle prolongées;
- j) les zones de transition;
- k) les zones de contrôle;
- l) l'espace aérien réglementé;
- m) l'espace aérien à service consultatif;
- n) les zones d'opérations militaires;
- o) les zones dangereuses.

(2) L'espace aérien non contrôlé se compose des types d'espace aérien suivants :

- a) l'espace aérien supérieur;
- b) l'espace aérien inférieur;
- c) les routes aériennes de l'espace aérien supérieur;
- d) les routes aériennes de l'espace aérien inférieur;
- e) les routes RNAV fixes;

- (f) restricted airspace;
- (g) advisory airspace;
- (h) military operations areas; and
- (i) danger areas.

(3) The horizontal and vertical limits of any type of airspace referred to in subsection (1) or (2) are

- (a) in the case of a high level air route, a low level air route and an uncontrolled fixed RNAV route, those specified on an aeronautical chart; or
- (b) in any other case, those specified in the *Designated Airspace Handbook*.

(4) The *Designated Airspace Handbook* shall specify the geographical location and the horizontal and vertical limits of

- (a) Canadian Domestic Airspace;
- (b) Canadian minimum navigation performance specifications (CMNPS) airspace;
- (c) the CMNPS transition area;
- (d) reduced vertical separation minimum (RVSM) transition areas;
- (e) required navigation performance capability (RNP) airspace;
- (f) transponder airspace;
- (g) the air defence identification zone (ADIZ);
- (h) flight information regions (FIR);
- (i) altimeter setting regions;
- (j) standard pressure regions;
- (k) mountainous regions; and
- (l) any other areas, zones, regions and points.

6. Paragraph 601.03(a) of the Regulations is replaced by the following:

- (a) all Class A, B and C airspace as specified in the *Designated Airspace Handbook*; and

7. Section 602.22 of the Regulations is replaced by the following:

602.22 No person shall operate an aeroplane that is towing an object unless the aeroplane is equipped with a tow hook and release control mechanism.

8. Subsection 602.25(2) of the Regulations is amended by striking out the word “or” at the end of paragraph (a) and by replacing paragraph (b) with the following:

- (b) the entering or leaving is permitted under section 702.19; or
- (c) the flight is conducted in accordance with
 - (i) a special flight operations certificate—special aviation event issued under section 603.02, or
 - (ii) a special flight operations certificate issued under section 603.67.

9. Paragraphs 602.60(1)(b) to (f) of the Regulations are replaced by the following:

- (b) all of the necessary current aeronautical charts and publications covering the route of the proposed flight and any probable diversionary route, if the aircraft is operated in VFR OTT, night VFR flight or IFR flight;
- (c) a current database, if the aircraft is operated in IFR flight, in VFR OTT flight or in night VFR flight under Subpart 4 of Part VI or Subpart 2, 3, 4 or 5 of Part VII and database-dependent navigation equipment is used;

- f) l'espace aérien réglementé;
- g) l'espace aérien à service consultatif;
- h) les zones d'opérations militaires;
- i) les zones dangereuses.

(3) Les limites horizontales et verticales de tout type d'espace aérien visé aux paragraphes (1) ou (2) sont :

- a) dans les cas d'une route aérienne de l'espace aérien supérieur, d'une route aérienne de l'espace aérien inférieur et d'une route RNAV fixe non contrôlée, celles précisées sur une carte aéronautique;
- b) dans les autres cas, celles précisées dans le *Manuel des espaces aériens désignés*.

(4) Le *Manuel des espaces aériens désignés* précise la position géographique et les limites horizontales et verticales des aires, zones, régions et points suivants :

- a) l'espace aérien intérieur canadien;
- b) l'espace aérien canadien de spécifications de performances minimales de navigation (CMNPS);
- c) la zone de transition CMNPS;
- d) les régions de transition à minimum d'espacement vertical réduit (RVSM);
- e) l'espace aérien de performances minimales de navigation requises (RNP);
- f) l'espace aérien d'utilisation de transpondeur;
- g) la zone d'identification de la défense aérienne (ADIZ);
- h) les régions d'information de vol (FIR);
- i) les régions de calage altimétrique;
- j) les régions d'utilisation de la pression standard;
- k) les régions montagneuses;
- l) toute autre aire, zone, région et tout autre point.

6. L'alinéa 601.03a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- a) d'une part, de l'espace aérien de classe A, B et C tel qu'il est précisé dans le *Manuel des espaces aériens désignés*;

7. L'article 602.22 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

602.22 Il est interdit d'utiliser un avion pour le remorquage d'un objet à moins qu'il ne soit muni d'un crochet de remorquage doté d'un mécanisme de libération de remorquage.

8. L'alinéa 602.25(2)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- b) la permission de monter à bord de l'aéronef ou de le quitter est accordée en vertu de l'article 702.19;
- c) le vol est effectué selon :
 - (i) soit un certificat d'opérations aériennes spécialisées—manifestation aéronautique spéciale délivré en vertu de l'article 603.02,
 - (ii) soit un certificat d'opérations aériennes spécialisées délivré en vertu de l'article 603.67.

9. Les alinéas 602.60(1)(b) à (f) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- b) toutes les cartes et publications aéronautiques à jour nécessaires, propres à la route du vol prévu et à toute autre voie de déroutement probable, si l'aéronef est utilisé en vol VFR OTT, en vol VFR de nuit ou en vol IFR;
- c) une base de données à jour, si l'aéronef est utilisé en vol IFR, en vol VFR OTT ou en vol VFR de nuit en application de la sous-partie 4 de la partie VI ou des sous-parties 2, 3, 4 ou 5 de la partie VII et qu'un équipement de navigation tributaire d'une base de données est utilisé;

(d) current data covering the route of the proposed flight and any probable diversionary route, if the aircraft is operated in VFR OTT flight other than VFR OTT flight referred to in paragraph (c) and database-dependent navigation equipment is used;

(e) a hand-held fire extinguisher in the cockpit that

(i) is of a type suitable for extinguishing fires that are likely to occur,

(ii) is designed to minimize the hazard of toxic gas concentrations, and

(iii) is readily available to each flight crew member;

(f) a timepiece that is readily available to each flight crew member;

(g) a flashlight that is readily available to each crew member, if the aircraft is operated at night; and

(h) a first aid kit.

10. (1) The portion of subsection 602.77(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

602.77 (1) Subject to subsections (3) and (4), a pilot-in-command of an aircraft who terminates a flight in respect of which a flight plan has been filed under subsection 602.75(1) shall ensure that an arrival report is filed with an air traffic control unit, a flight service station or a community aerodrome radio station as soon as practicable after landing but not later than

(2) The portion of subsection 602.77(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) Subject to subsection (4), a pilot-in-command of an aircraft who terminates a flight in respect of which a flight itinerary has been filed under subsection 602.75(2) shall ensure that an arrival report is filed with an air traffic control unit, a flight service station, a community aerodrome radio station or, if the flight itinerary was filed with a responsible person, the responsible person, as soon as practicable after landing but not later than

(3) Section 602.77 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(4) A pilot-in-command of an aircraft who conducts a flight in respect of which a flight plan or flight itinerary has been filed with an air traffic control unit, flight service station or community aerodrome radio station may file an arrival report by closing the flight plan or flight itinerary with an air traffic control unit, flight service station or community aerodrome radio station prior to landing.

11. Paragraph 602.117(2)(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) the aircraft is not a helicopter and is operated during the night, and the authorization is for the purpose of allowing the aircraft to land at the destination aerodrome.

12. Subsection 602.125(1) of the Regulations is replaced by the following:

602.125 (1) The pilot-in-command of an IFR aircraft shall transmit position reports over compulsory reporting points specified on an IFR chart unless advised by the appropriate air traffic control unit that the aircraft is radar-identified.

13. Section 603.02 of the Regulations is replaced by the following:

d) des données à jour propres à la route du vol prévu et à toute autre voie de déroutement probable, si l'aéronef est utilisé en vol VFR OTT autre que celui visé à l'alinéa c) et qu'un équipement de navigation tributaire d'une base de données est utilisé;

e) un extincteur portatif dans le poste de pilotage qui, à la fois :

(i) est d'un type permettant d'éteindre les incendies pouvant vraisemblablement survenir,

(ii) est conçu de façon à minimiser le danger de concentration de gaz toxiques,

(iii) se trouve à la portée de chaque membre d'équipage de conduite;

f) une horloge qui est à la portée de chaque membre d'équipage de conduite;

g) une lampe de poche qui est à la portée de chaque membre d'équipage, si l'aéronef est utilisé la nuit;

h) une trousse de premiers soins.

10. (1) Le passage du paragraphe 602.77(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

602.77 (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), le commandant de bord d'un aéronef qui termine un vol pour lequel un plan de vol a été déposé en vertu du paragraphe 602.75(1) doit veiller à ce qu'un compte rendu d'arrivée soit déposé auprès d'une unité de contrôle de la circulation aérienne, d'une station d'information de vol ou d'une station radio d'aérodrome communautaire dès que possible après l'atterrissage mais :

(2) Le passage du paragraphe 602.77(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Sous réserve du paragraphe (4), le commandant de bord d'un aéronef qui termine un vol pour lequel un itinéraire de vol a été déposé en vertu du paragraphe 602.75(2) doit veiller à ce qu'un compte rendu d'arrivée soit déposé auprès d'une unité de contrôle de la circulation aérienne, d'une station d'information de vol, d'une station radio d'aérodrome communautaire ou, s'il y a lieu, auprès de la personne de confiance, dès que possible après l'atterrissage mais :

(3) L'article 602.77 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(4) Le commandant de bord d'un aéronef qui effectue un vol pour lequel un plan de vol ou un itinéraire de vol a été déposé auprès d'une unité de contrôle de la circulation aérienne, d'une station d'information de vol ou d'une station radio d'aérodrome communautaire peut déposer un compte rendu d'arrivée en clôturant le plan de vol ou l'itinéraire de vol auprès d'une unité de contrôle de la circulation aérienne, d'une station d'information de vol ou d'une station radio d'aérodrome communautaire avant l'atterrissage.

11. L'alinéa 602.117(2)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) l'aéronef n'est pas un hélicoptère et est utilisé la nuit, et l'autorisation vise à permettre à l'aéronef d'atterrir à l'aérodrome de destination.

12. Le paragraphe 602.125(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

602.125 (1) Le commandant de bord d'un aéronef IFR doit transmettre des comptes rendus de position au-dessus des points de compte rendu obligatoires précisés sur une carte IFR, à moins qu'il ne soit informé par l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente que l'aéronef est identifié au radar.

13. L'article 603.02 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

603.02 Subject to section 6.71 of the Act, the Minister shall, on receipt of an application submitted in the form and manner required by and within the time limits specified in the *Special Flight Operations Standards*, issue a special flight operations certificate—special aviation event to an applicant who demonstrates to the Minister the ability to conduct a special aviation event in accordance with the *Special Flight Operations Standards*.

14. Paragraph 603.05(a) of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of subparagraph (i), by adding the word “and” at the end of subparagraph (ii) and by adding the following after subparagraph (ii):

(iii) personnel involved in the conduct of the special aviation event whose duties and responsibilities are specified in the *Special Flight Operations Standards*.

15. The heading before section 603.06 and sections 603.06 and 603.07 of the Regulations are replaced by the following:

Participant and Aircraft Eligibility

603.06 No person shall operate an aircraft or permit an aircraft to be operated in a special aviation event unless the person operating the aircraft and the aircraft

- (a) meet the eligibility requirements specified in section 623.06 of the *Special Flight Operations Standards*; and
- (b) are authorized to do so in a special flight operations certificate—special aviation event.

Minimum Safety Distances and Altitudes

603.07 No person shall operate an aircraft in a special aviation event at a distance from, or at an altitude above, a spectator area, a built-up area or an occupied building if that distance or altitude is less than the minimum specified in section 623.07 of the *Special Flight Operations Standards*.

16. The heading before section 603.25 and sections 603.25 and 603.26 of the Regulations are replaced by the following:

Carriage of Passengers

603.25 No person shall operate a balloon with passengers on board unless each passenger is carried in the basket.

17. The reference “[603.27 to 603.35 reserved]” after section 603.25 of the Regulations is replaced by the following:

[603.26 to 603.35 reserved]

18. Subsection 605.15(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) Where the aircraft is equipped with a third attitude indicator that is usable through flight attitudes of 360° of pitch and roll for an aeroplane, or ± 80° of pitch and ± 120° of roll for a helicopter, the aircraft may be equipped with a slip-skid indicator in lieu of a turn and slip indicator or a turn coordinator.

19. Subsection 605.16(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) Where the aircraft is equipped with a third attitude indicator that is usable through flight attitudes of 360° of pitch and roll for an aeroplane, or ± 80° of pitch and ± 120° of roll for a helicopter, the aircraft may be equipped with a slip-skid indicator in lieu of a turn and slip indicator or a turn coordinator.

603.02 Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre un certificat d'opérations aériennes spécialisées—manifestation aéronautique spéciale si le demandeur qui lui en fait la demande en la forme et de la manière exigées par les *Normes d'opérations aériennes spécialisées* et dans les délais prévus par celles-ci lui démontre qu'il est en mesure de tenir une manifestation aéronautique spéciale conformément aux *Normes d'opérations aériennes spécialisées*.

14. L'alinéa 603.05a) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (ii), de ce qui suit :

(iii) du personnel participant à la tenue de la manifestation aéronautique spéciale dont les tâches et responsabilités sont précisées dans les *Normes d'opérations aériennes spécialisées*.

15. L'intertitre précédant l'article 603.06 et les articles 603.06 et 603.07 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Admissibilité des participants et des aéronefs

603.06 Il est interdit à toute personne d'utiliser un aéronef ou de permettre à toute personne d'utiliser un aéronef lors d'une manifestation aéronautique spéciale à moins que la personne utilisant l'aéronef et l'aéronef, à la fois :

- a) ne satisfassent aux conditions d'admissibilité précisées à l'article 623.06 des *Normes d'opérations aériennes spécialisées*;
- b) n'y soient autorisés aux termes d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées—manifestation aéronautique spéciale.

Distances et altitudes de sécurité minimales

603.07 Il est interdit d'utiliser un aéronef lors d'une manifestation aéronautique spéciale à une distance d'une zone de spectateurs, d'une zone bâtie, d'un immeuble occupé, ou à une altitude au-dessus de celles-ci, qui est inférieure aux minimums précisés à l'article 623.07 des *Normes d'opérations aériennes spécialisées*.

16. L'intertitre précédant l'article 603.25 et les articles 603.25 et 603.26 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Transport de passagers

603.25 Il est interdit d'utiliser un ballon ayant des passagers à bord à moins que tous les passagers ne soient transportés dans la nacelle.

17. La mention « [603.27 à 603.35 réservés] » qui suit l'article 603.25 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

[603.26 à 603.35 réservés]

18. Le paragraphe 605.15(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Lorsqu'il est muni d'un troisième indicateur d'assiette utilisable jusqu'à des attitudes de vol de 360° en tangage et en roulis dans le cas d'un avion, ou de ± 80° en tangage et de ± 120° en roulis dans le cas d'un hélicoptère, l'aéronef peut être muni d'un indicateur de glissement-dérapage à la place d'un indicateur de virage et de dérapage ou d'un coordonnateur de virage.

19. Le paragraphe 605.16(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Lorsqu'il est muni d'un troisième indicateur d'assiette utilisable jusqu'à des attitudes de vol de 360° en tangage et en roulis dans le cas d'un avion, ou de ± 80° en tangage et de ± 120° en roulis dans le cas d'un hélicoptère, l'aéronef peut être muni d'un indicateur de glissement-dérapage à la place d'un indicateur de virage et de dérapage ou d'un coordonnateur de virage.

20. Paragraph 605.25(4)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) direct all flight attendants to discontinue duties relating to service, to secure the cabin, to occupy the assigned seats and to fasten the safety belts provided and to do so oneself.

21. Subsection 605.35(1) of the Regulations is replaced by the following:

605.35 (1) Subject to subsections (2) and (3), no person shall operate an aircraft, other than a balloon or a glider, in transponder airspace, unless the aircraft is equipped with a transponder and automatic pressure-altitude reporting equipment.

22. Section 605.41 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Third Attitude Indicator

605.41 (1) No person shall conduct a take-off in a turbo-jet-powered aeroplane that is operated under Part VII without a third attitude indicator that meets the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards* unless the aeroplane

- (a) has a MCTOW of less than 5 700 kg (12,566 pounds); and
- (b) was operated in Canada in a commercial air service on October 10, 1996.

(2) No person shall conduct a take-off in a transport category aircraft without a third attitude indicator that meets the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards* unless the aircraft

- (a) is a transport category helicopter not operated in IFR flight;
- (b) is a transport category aeroplane powered by reciprocating engines that was manufactured before January 1, 1998; or
- (c) is not operated pursuant to Part VII.

(3) No person shall conduct a take-off in a turbo-propeller powered aeroplane that is operated under Part VII without a third attitude indicator that meets the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards* unless the aeroplane

- (a) has a passenger seating configuration, excluding pilot seats, of 30 or fewer;
- (b) has a payload capacity of 3 402 kg (7,500 pounds) or less; and
- (c) was manufactured prior to March 20, 1997.

(4) After December 20, 2010, no person shall conduct a take-off in a turbo-propeller powered aeroplane having a passenger seating configuration, excluding pilot seats, of 10 or more, and operated under Part VII, unless the aeroplane is equipped with a third attitude indicator that meets the *Aircraft Equipment and Maintenance Standards*.

23. Subsection 605.94(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) The owner of an aircraft shall retain every entry in a journey log for a period of not less than one year.

24. Schedules I and II to Division IV of Subpart 5 of Part VI of the Regulations are replaced by the following:**20. L'alinéa 605.25(4)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) donner l'ordre aux agents de bord d'interrompre l'exécution des fonctions relatives au service, d'assurer la sécurité dans la cabine, d'occuper le siège désigné et d'en boucler la ceinture de sécurité et de le faire soi-même.

21. Le paragraphe 605.35(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

605.35 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), il est interdit d'utiliser un aéronef, autre qu'un ballon ou un planeur, dans l'espace aérien d'utilisation de transpondeur à moins que l'aéronef ne soit muni d'un transpondeur et de l'équipement de transmission automatique d'altitude-pression.

22. L'article 605.41 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Troisième indicateur d'assiette

605.41 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un avion à turboréacteurs qui est utilisé en vertu de la partie VII et qui n'est pas muni d'un troisième indicateur d'assiette qui est conforme aux *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs* à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) la MMHD de l'avion est inférieure à 5 700 kg (12 566 livres);
- b) l'avion a été utilisé au Canada dans le cadre d'un service aérien commercial le 10 octobre 1996.

(2) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef de catégorie transport à moins que l'aéronef ne soit muni d'un troisième indicateur d'assiette qui est conforme aux *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs* et que, selon le cas :

- a) l'aéronef ne soit un hélicoptère de catégorie transport qui n'est pas utilisé en vol IFR;
- b) l'aéronef ne soit un avion de catégorie transport propulsé par des moteurs à pistons et n'ait été construit avant le 1^{er} janvier 1998;
- c) l'aéronef ne soit pas utilisé en vertu de la partie VII.

(3) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un avion à turbo-propulseur utilisé en vertu de la partie VII à moins que l'avion ne soit muni d'un troisième indicateur d'assiette qui est conforme aux *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs* et que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) la configuration de l'avion prévoit 30 sièges passagers ou moins, sans compter les sièges pilotes;
- b) la charge payante de l'avion est de 3 402 kg (7 500 livres) ou moins;
- c) l'avion a été construit avant le 20 mars 1997.

(4) Il est interdit, après le 20 décembre 2010, d'effectuer le décollage d'un avion à turbopropulseur dont la configuration prévoit 10 sièges passagers ou plus sans compter les sièges pilotes et qui est utilisé en vertu de la partie VII à moins que l'avion ne soit muni d'un troisième indicateur d'assiette qui est conforme aux *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*.

23. Le paragraphe 605.94(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Le propriétaire d'un aéronef doit conserver les entrées d'un carnet de route pour une période d'au moins un an.

24. Les annexes I et II de la section IV de la sous-partie 5 de la partie VI du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

SCHEDULE I
(Subsection 605.94(1) and Item 3 of Schedule II)

JOURNEY LOG

Item	Column I Particulars to be entered	Column II Time of entry	Column III Person responsible for entry
1.	Aircraft nationality and registration mark Aircraft manufacturer, type, model and serial number	On starting to keep a journey log and on bringing a new volume of an existing log into use	The owner of the aircraft
2.	Except where an approved fleet empty weight and balance control program is in place, aircraft empty weight and empty centre of gravity and any change in the aircraft empty weight and empty centre of gravity	On starting to keep a journey log and on bringing a new volume of an existing log into use and, when a change is made, as soon as practicable after the change but, at the latest, before the next flight	The owner of the aircraft and, for any change, the person who made the change
3.	Where an additional flight authority has been issued in respect of an aircraft under section 507.08, any change in the flight authority in effect	On changing the flight authority in effect	The person who made the change
4.	Air time of each flight or series of flights and cumulative total air time and, where applicable, number of operating cycles or landings since date of manufacture	Daily, on completing each flight or series of flights	The pilot-in-command of the aircraft or a person designated by an air operator, a private operator or a flight training unit
5.	Except where an equivalent technical dispatch procedure is in place in accordance with section 706.06, (a) a description of the applicable maintenance schedule; and (b) the date, air time, operating cycle or landing at which the next scheduled maintenance action is required	On bringing the maintenance schedule into use and on completing each scheduled maintenance action referred to in column I of this item	The owner of the aircraft
6.	Particulars of any abnormal occurrence to which the aircraft has been subjected	As soon as practicable after the abnormal occurrence but, at the latest, before the next flight	The pilot-in-command of the aircraft or, where the abnormal occurrence took place during maintenance, the operator of the aircraft at the time of the occurrence
7.	Particulars relating to a conditional maintenance release signed in accordance with section 571.10	As soon as practicable after the aircraft has received a conditional maintenance release for a test flight, but at the latest, prior to that test flight	The person who signed the conditional maintenance release

ANNEXE I
(paragraphe 605.94(1) et article 3 de l'annexe II)

CARNET DE ROUTE

Article	Colonne I Détails à inscrire	Colonne II Moment de l'inscription	Colonne III Personne responsable de l'inscription
1.	Marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef Constructeur, type, modèle et numéro de série de l'aéronef	À la première utilisation du carnet de route et d'un nouveau volume du carnet de route	Le propriétaire de l'aéronef
2.	Sauf lorsqu'un programme de contrôle de la masse à vide et du centrage de la flotte approuvé est établi, la masse à vide et le centre de gravité à vide de l'aéronef et toute modification apportée à la masse à vide et au centre de gravité à vide	À la première utilisation du carnet de route et d'un nouveau volume du carnet de route et, lorsqu'une modification est apportée, le plus tôt possible après la modification, mais au plus tard avant le prochain vol	Le propriétaire de l'aéronef et, pour toute modification, la personne qui l'a apportée
3.	Lorsque qu'une autorité de vol supplémentaire a été délivrée à l'égard de l'aéronef en application de l'article 507.08, toute modification apportée à l'autorité de vol en vigueur	Dès la modification de l'autorité de vol en vigueur	La personne qui a apporté la modification
4.	Le temps dans les airs de chaque vol ou série de vols et le temps total dans les airs cumulatif et, le cas échéant, le nombre de cycles d'utilisation et le nombre d'atterrissages depuis la date de construction	Quotidiennement, à la fin de chaque vol ou série de vols	Le commandant de bord de l'aéronef ou la personne désignée par un exploitant aérien, un exploitant privé ou une unité de formation au pilotage
5.	Sauf lorsqu'une procédure de remise en service technique équivalente est établie conformément à l'article 706.06 : a) une description du calendrier de maintenance applicable; b) la date, le temps dans les airs, le cycle d'utilisation ou l'atterrissage où le prochain travail de maintenance prévu au calendrier de maintenance doit être effectué.	À la première mise en application du calendrier de maintenance et après que chaque travail de maintenance prévu qui est visé à la colonne I a été effectué	Le propriétaire de l'aéronef
6.	Détails sur toute condition d'utilisation anormale qu'a subie l'aéronef	Le plus tôt possible après que survient la condition d'utilisation anormale, mais au plus tard avant le prochain vol	Le commandant de bord de l'aéronef ou, lorsque la condition d'utilisation anormale survient durant la maintenance, l'exploitant de l'aéronef au moment où survient la condition
7.	Détails sur la certification de remise en service après maintenance conditionnelle signée conformément à l'article 571.10	Le plus tôt possible après qu'une certification de remise en service après maintenance conditionnelle a été signée pour un vol d'essai, mais au plus tard avant ce vol d'essai	La personne qui a signé la certification de remise en service après maintenance conditionnelle

SCHEDULE I — *Continued*
 JOURNEY LOG — *Continued*

Item	Column I Particulars to be entered	Column II Time of entry	Column III Person responsible for entry
8.	Particulars relating to the results of a test flight entered pursuant to subsection 605.85(3)	On completing the test flight but, at the latest, before the next flight	The pilot-in-command of the aircraft who conducted the test flight
9.	Particulars of any defect in any part of the aircraft or its equipment that becomes apparent during flight operations	As soon as practicable after the defect is discovered but, at the latest, before the next flight	The pilot-in-command of the aircraft
10.	Except where an equivalent technical dispatch procedure is in place in accordance with section 706.06, the particulars of any defect in any part of the aircraft or its equipment that is not rectified before the next flight	Before the next flight	The person who discovered the defect
11.	Particulars of any maintenance action or elementary work performed in respect of items 2, 6, 9, and 10	As soon as practicable after the maintenance action or elementary work is performed but, at the latest, before the next flight	The person who performed the maintenance action or elementary work and, where applicable, the person signing the maintenance release

SCHEDULE II
 (Subsections 605.96(1) and (2))

TECHNICAL RECORD FOR AN AIRFRAME, ENGINE,
 PROPELLER OR COMPONENT

Item	Column I Particulars to be entered	Column II Time of entry	Column III Person responsible for entry
1.	Aircraft manufacturer, type, model designation and serial number and, in the case of an airframe, aircraft nationality and registration marks In the case of an engine, propeller or component, the identification number of the aircraft or higher assembly on which the aeronautical product is, or has been, installed Any features of the configuration of the airframe, engine, propeller or component that would affect its use or its suitability for installation on a higher assembly	On starting to keep a technical record and on bringing a new volume of an existing record into use, after any change in the data on the manufacturer's data plate or following the installation or removal of an engine, propeller or component	The owner of the aircraft

ANNEXE I (*suite*)
 CARNET DE ROUTE (*suite*)

Article	Colonne I Détails à inscrire	Colonne II Moment de l'inscription	Colonne III Personne responsable de l'inscription
8.	Détails sur les résultats d'un vol d'essai inscrits en vertu du paragraphe 605.85(3)	Après le vol d'essai, mais au plus tard avant le prochain vol	Le commandant de bord de l'aéronef qui a effectué le vol d'essai
9.	Détails sur toute déféctuosité de pièce ou de l'équipement de l'aéronef qui devient apparente durant des opérations aériennes	Le plus tôt possible après la constatation de la déféctuosité, mais au plus tard avant le prochain vol	Le commandant de bord de l'aéronef
10.	Sauf lorsqu'une procédure de remise en service technique équivalente est établie conformément à l'article 706.06, les détails sur toute déféctuosité de pièce ou de l'équipement de l'aéronef qui n'a pas été rectifiée avant le prochain vol	Avant le prochain vol	La personne qui a constaté la déféctuosité
11.	Détails sur le travail de maintenance ou les travaux élémentaires effectués à l'égard des articles 2, 6, 9 et 10	Le plus tôt possible après que le travail de maintenance ou les travaux élémentaires ont été effectués, mais au plus tard avant le prochain vol	La personne qui a effectué le travail de maintenance ou les travaux élémentaires et, le cas échéant, la personne qui a signé le certificat après maintenance

ANNEXE II
 (paragraphe 605.96(1) et (2))

DOSSIER TECHNIQUE DE LA CELLULE, DU MOTEUR,
 DE L'HÉLICE OU D'UN COMPOSANT

Article	Colonne I Détails à inscrire	Colonne II Moment de l'inscription	Colonne III Personne responsable de l'inscription
1.	Constructeur, type, modèle et numéro de série de l'aéronef, et dans le cas d'une cellule, les marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef Dans le cas d'un moteur, d'une hélice ou d'un composant, le numéro d'identification de l'aéronef ou de l'élément de niveau supérieur sur lequel le produit aéronautique est ou a été installé Toute particularité de la configuration de la cellule, du moteur, de l'hélice ou du composant qui pourrait modifier son utilisation ou ses possibilités d'installation sur un élément de niveau supérieur	À la première utilisation du dossier technique et d'un nouveau volume du dossier technique, et à la suite de toute modification des données figurant sur la plaque du constructeur de l'aéronef ou à la suite de l'installation ou de l'enlèvement d'un moteur, d'une hélice ou d'un composant	Le propriétaire de l'aéronef

SCHEDULE II — *Continued*TECHNICAL RECORD FOR AN AIRFRAME, ENGINE, PROPELLER OR COMPONENT — *Continued*

Item	Column I Particulars to be entered	Column II Time of entry	Column III Person responsible for entry
2.	The details outlining the scheduling provisions of any airworthiness directive applicable to the airframe, engine, propeller or component, or to any airframe, engine, propeller or component of the same type, and any part thereof	On the coming into effect of the airworthiness directive	The owner of the aircraft
3.	The particulars of any abnormal occurrence to which the airframe, engine, propeller or component has been subjected and that has been recorded in the journey log pursuant to item 6 of Schedule I	No later than 30 days after the abnormal occurrence	The owner of the aircraft
4.	The particulars of any maintenance performed, including the particulars of any maintenance performed in order to comply with the requirements of an airworthiness directive	As soon as practicable after the maintenance action is performed but, at the latest, before the next flight or, in the case of particulars transferred from the journey log, no later than 30 days after the maintenance action is performed	The person who performed the maintenance action or, in a case where particulars are transferred from the journey log, the owner of the aircraft
5.	Total air time and, where applicable, the number of operating cycles or landings since date of manufacture, at the time of each abnormal occurrence or maintenance action recorded pursuant to item 3 or 4	No later than 30 days after the abnormal occurrence or maintenance action	The person responsible for the entry pursuant to item 3 or 4

COMING INTO FORCE

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

[25-1-0]

ANNEXE II (*suite*)DOSSIER TECHNIQUE DE LA CELLULE, DU MOTEUR, DE L'HÉLICE OU D'UN COMPOSANT (*suite*)

Article	Colonne I Détails à inscrire	Colonne II Moment de l'inscription	Colonne III Personne responsable de l'inscription
2.	Détails sur le calendrier de maintenance des consignes de navigabilité applicables à la cellule, au moteur, à l'hélice, à un composant ou à toute cellule, tout moteur, toute hélice ou tout composant du même type et à toute pièce de ceux-ci	Au moment de l'entrée en vigueur de la consigne de navigabilité	Le propriétaire de l'aéronef
3.	Détails sur toute condition d'utilisation anormale qu'a subie la cellule, le moteur, l'hélice ou un composant et qui a été inscrite dans le carnet de route en application de l'article 6 de l'annexe I	Dans les 30 jours suivant la condition anormale	Le propriétaire de l'aéronef
4.	Détails sur tout travail de maintenance effectué, y compris ceux sur tout travail de maintenance effectué pour satisfaire aux exigences d'une consigne de navigabilité	Le plus tôt possible après que le travail de maintenance a été effectué, mais au plus tard avant le prochain vol ou, dans le cas de détails retranscrits du carnet de route, dans les 30 jours suivant le travail de maintenance effectué	La personne qui a effectué le travail de maintenance ou, dans le cas de détails retranscrits du carnet de route, le propriétaire de l'aéronef
5.	Le temps total dans les airs et, le cas échéant, le nombre d'atterrissages ou de cycles d'utilisation depuis la date de construction, au moment où chaque condition d'utilisation anormale survient ou chaque travail de maintenance est exécuté, lesquels ont été inscrits en application des articles 3 ou 4	Dans les 30 jours suivant la condition anormale ou le travail de maintenance	La personne responsable de l'inscription en application des articles 3 ou 4

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[25-1-0]

INDEX

Vol. 139, No. 25 — June 18, 2005

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canadian International Trade Tribunal**

Notice No. HA-2005-001 — Appeals..... 2176

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

*Addresses of CRTC offices — Interventions..... 2177

Decisions

2005-238 to 2005-242..... 2177

Public notices

2005-55..... 2178

2005-56..... 2179

2005-57 — Call for comments on the proposed addition of Channel One Russia Worldwide TV to the list of eligible satellite services for distribution on a digital basis..... 2180

2005-58..... 2180

2005-59..... 2181

NAFTA Secretariat

Certain softwood lumber products from Canada — Request for panel review..... 2182

Hard red spring wheat from Canada — Decision..... 2181

National Energy Board

ENMAX Energy Marketing Inc. — Application to export electricity to the United States..... 2183

Yukon Environmental and Socio-economic Assessment Board

Yukon Environmental and Socio-economic Assessment Act Proposed rules..... 2184

GOVERNMENT HOUSE

Awards to Canadians..... 2158

GOVERNMENT NOTICES**Environment, Dept. of the**

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Permit No. 4543-2-06351..... 2159

Significant New Activity Notice No. 13712..... 2160

Finance, Dept. of

Statements

Bank of Canada, balance sheet as at June 1, 2005..... 2171

Bank of Canada, balance sheet as at June 8, 2005..... 2173

Industry, Dept. of

Appointments..... 2162

Radiocommunication Act

SMSE-006-05 — Amendment of Radio Standards Specification-133 (RSS-133)..... 2167

Transport, Dept. of

Canada Shipping Act

Western Canada Marine Response Corporation..... 2168

MISCELLANEOUS NOTICES

Abitibi Consolidated, Mackenzie Division, bridge over Duckling Creek, B.C..... 2186

Alberta Infrastructure and Transportation, repairs to the bridge over the Assinneau River, Alta..... 2186

Alberta Infrastructure and Transportation, repairs to the bridge over the Willow River, Alta..... 2187

ASSOCIATION CANADIENNE D'ÉTUDE DU DROIT

DE LA CONCURRENCE, surrender of charter..... 2188

MISCELLANEOUS NOTICES — Continued

ATEL Leasing Corporation, document deposited..... 2188

British Columbia, Ministry of Transportation of, Pine Creek Bridge over Pine Creek, B.C..... 2192

British Columbia, Ministry of Transportation of, Surprise Lake Bridge over Pine Creek, B.C..... 2192

CANADIAN FRIENDS OF CYSTIC FIBROSIS

FOUNDATION OF ISRAEL, surrender of charter..... 2189

CANADIAN FRIENDS OF MALBEN — JDC

NETWORK OF OLD PEOPLES HOMES, surrender of charter..... 2189

CANADIAN FRIENDS OF MICHA SOCIETY FOR

DEAF CHILDREN, surrender of charter..... 2189

Corner Brook Pulp and Paper Limited, panel bridge over Little Pond Brook, N.L..... 2189

EWOS Aquaculture Ltd., finfish aquaculture farm in Clayoquot Sound, B.C..... 2190

Fisheries and Oceans, Department of, various works in Lunenburg Bay, N.S..... 2190

Hans J. Black Foundation (The), relocation of head office... 2191

Jewelers Mutual Insurance Company, application for an order..... 2191

LEADERSHIP FOR ENVIRONMENT AND

DEVELOPMENT CANADA INC., relocation of head office..... 2191

LEAVE OUT VIOLENCE "L.O.V.E.", relocation of head office..... 2192

Moose Lake Mechanical, replacement of the bridge over Stewart Creek, Sask..... 2193

National Steel Car Limited, document deposited (*Erratum*)..... 2194

Parc Marie-Victorin Inc., foot bridge and wharf in the Nicolet River, Que..... 2194

Picard, Alfred and Beverly Tarantino, existing oyster and mussel rafts in Gorge Harbour, B.C..... 2187

Picard, Alfred and Beverly Tarantino, oyster and mussel rafts in Gorge Harbour, B.C..... 2188

Polonia North, relocation of head office..... 2195

PROMOSALONS CANADA — FRENCH TRADE

EXHIBITIONS, relocation of head office..... 2195

XVIII WORLD CONGRESS ON FERTILITY AND

STERILITY, surrender of charter..... 2195

PARLIAMENT**Chief Electoral Officer**

Canada Elections Act

Return of a Member Elected at the May 24, 2005

By-election (*Published as Extra Vol. 139, No. 6, on Tuesday, June 7, 2005*)..... 2175**Commissioner of Canada Elections**

Canada Elections Act

Compliance agreement..... 2175

House of Commons

*Filing applications for private bills (1st session,

38th Parliament)..... 2175

PROPOSED REGULATIONS**Finance, Dept. of**

Income Tax Act

Regulations Amending the Income Tax Regulations

(2004 Drought Regions)..... 2197

Fisheries and Oceans, Dept. of

Oceans Act

Basin Head Marine Protected Area Regulations..... 2200

Eastport Marine Protected Areas Regulations..... 2212

PROPOSED REGULATIONS — *Continued***Fisheries and Oceans, Dept. of — *Continued***

Gilbert Bay Marine Protected Area Regulations.....	2225
Musquash Estuary Marine Protected Area Regulations....	2241

Transport, Dept. of

Aeronautics Act

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VI).....	2257
---------------------------------------------------------------------------------	------

SUPPLEMENTS**Superintendent of Financial Institutions, Office of the**

Banks, Trust Companies and Loan Companies — Unclaimed Balances (<i>Published separately</i>)

INDEX

Vol. 139, n° 25 — Le 18 juin 2005

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

Abitibi Consolidated, Mackenzie Division, pont au-dessus du ruisseau Duckling (C.-B.)	2186
Alberta Infrastructure and Transportation, réparations au pont au-dessus de la rivière Assineau (Alb.)	2186
Alberta Infrastructure and Transportation, réparations au pont au-dessus de la rivière Willow (Alb.)	2187
ASSOCIATION CANADIENNE D'ÉTUDE DU DROIT DE LA CONCURRENCE, abandon de charte	2188
ATEL Leasing Corporation, dépôt de document	2188
British Columbia, Ministry of Transportation of, pont Pine Creek au-dessus du ruisseau Pine (C.-B.)	2192
British Columbia, Ministry of Transportation of, pont Surprise Lake au-dessus du ruisseau Pine (C.-B.)	2192
CANADIAN FRIENDS OF CYSTIC FIBROSIS FOUNDATION OF ISRAEL, abandon de charte	2189
CANADIAN FRIENDS OF MALBEN — JDC NETWORK OF OLD PEOPLES HOMES, abandon de charte	2189
CANADIAN FRIENDS OF MICHA SOCIETY FOR DEAF CHILDREN, abandon de charte	2189
Corner Brook Pulp and Paper Limited, pont en panneaux au-dessus du ruisseau Little Pond (T.-N.-L.)	2189
EWOS Aquaculture Ltd., installation d'aquaculture de poissons dans le détroit de Clayoquot (C.-B.)	2190
Hans J. Black Foundation (The), changement de lieu du siège social	2191
Jewelers Mutual Insurance Company, demande d'ordonnance	2191
LEADERSHIP EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT CANADA INC., changement de lieu du siège social	2191
L'OMISSION DE LA VIOLENCE "L.O.V.E.", changement de lieu du siège social	2192
Moose Lake Mechanical, remplacement du pont au-dessus du ruisseau Stewart (Sask.)	2193
Parc Marie-Victorin Inc., passerelle et quai dans la rivière Nicolet (Qué.)	2194
Pêches et des Océans, ministère des, travaux dans la baie de Lunenburg (N.-É.)	2190
Picard, Alfred et Beverly Tarantino, radeaux actuels de culture d'huîtres et de moules dans le havre Gorge (C.-B.)	2187
Picard, Alfred et Beverly Tarantino, radeaux de culture d'huîtres et de moules dans le havre Gorge (C.-B.)	2188
Polonia North, changement de lieu du siège social	2195
PROMOSALONS CANADA — FRENCH TRADE EXHIBITIONS, changement de lieu du siège social	2195
Wagon d'Acier National Limitée, dépôt de document (<i>Erratum</i>)	2194
XVIII ^e CONGRÈS MONDIAL SUR LA FERTILITÉ ET LA STÉRILITÉ, abandon de charte	2195

AVIS DU GOUVERNEMENT

Environnement, min. de l'

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Avis de nouvelle activité n° 13712	2160
Permis n° 4543-2-06351	2159

AVIS DU GOUVERNEMENT (suite)

Finances, min. des

Bilans	
Banque du Canada, bilan au 1 ^{er} juin 2005	2172
Banque du Canada, bilan au 8 juin 2005	2174

Industrie, min. de l'

Nominations	2162
Loi sur la radiocommunication	
SMSE-006-05 — Modification du Cahier des charges sur les normes radioélectriques-133 (CNR-133)	2167

Transports, min. des

Loi sur la marine marchande du Canada	
Western Canada Marine Response Corporation	2168

COMMISSIONS

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

*Adresses des bureaux du CRTC — Interventions	2177
Avis publics	
2005-55	2178
2005-56	2179
2005-57 — Appel d'observations en vue d'ajouter Channel One Russia Worldwide TV aux listes de services par satellite admissibles à une distribution en mode numérique	2180
2005-58	2180
2005-59	2181

Décisions

2005-238 à 2005-242	2177
---------------------------	------

Office d'évaluation environnementale et socioéconomique du Yukon

Loi sur l'évaluation environnementale et socioéconomique au Yukon	
Projet de règles	2184

Office national de l'énergie

ENMAX Energy Marketing Inc. — Demande visant l'exportation d'électricité aux États-Unis	2183
-----------------------------------------------------------------------------------------------	------

Secrétariat de l'ALÉNA

Blé de force roux de printemps du Canada — Décision ...	2181
Certains produits de bois d'œuvre résineux du Canada — Demande de révision par un groupe spécial	2182

Tribunal canadien du commerce extérieur

Avis n° HA-2005-001 — Appels	2176
------------------------------------	------

PARLEMENT

Chambre des communes

*Demandes introductives de projets de loi privés (1 ^{re} session, 38 ^e législature)	2175
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

Commissaire aux élections fédérales

Loi électorale du Canada	
Transaction	2175

Directeur général des élections

Loi électorale du Canada	
Rapport d'un député élu à l'élection partielle du 24 mai 2005 (<i>publié dans l'édition spéciale vol. 139, n° 6, le mardi 7 juin 2005</i>)	2175

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Finances, min. des

Loi de l'impôt sur le revenu	
Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (régions frappées de sécheresse en 2004)	2197

RÈGLEMENTS PROJETÉS (suite)**Pêches et des Océans, min. des**

Loi sur les océans

Règlement sur la zone de protection marine de Basin Head	2200
Règlement sur la zone de protection marine de la baie Gilbert	2225
Règlement sur la zone de protection marine de l'estuaire Musquash	2241
Règlement sur les zones de protection marines d'Eastport	2212

RÈGLEMENTS PROJETÉS (suite)**Transports, min. des**

Loi sur l'aéronautique

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et VI)	2257
------------------------------------------------------------------------------------	------

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

Décorations à des Canadiens	2158
-----------------------------------	------

SUPLÉMENTS**Surintendant des institutions financières, bureau du**

Banques, sociétés de fiducie et sociétés de prêt — Soldes
non réclamés (*publié à part*)



If undelivered, return COVER ONLY to:
Government of Canada Publications
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Publications du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5